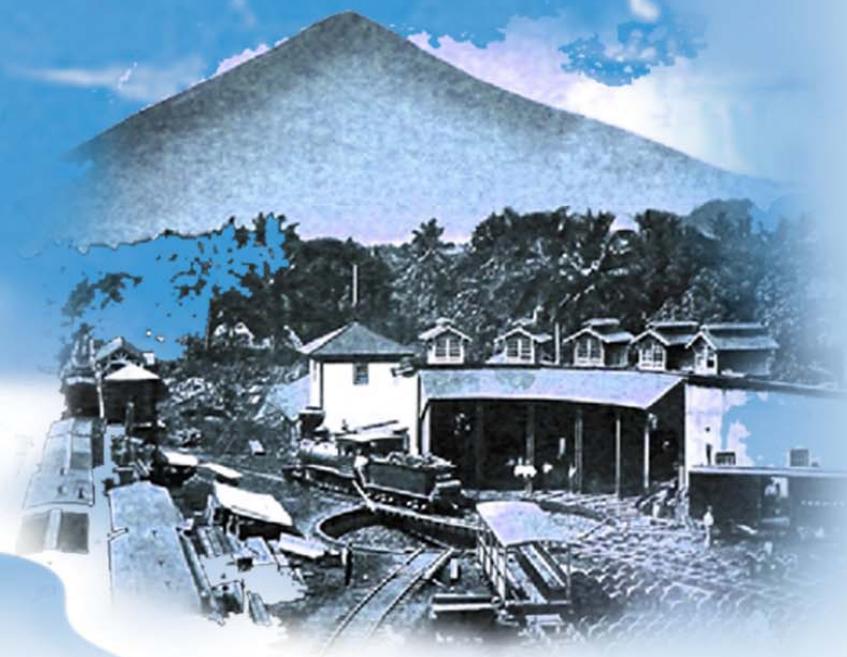




Universidad San Carlos de Guatemala
Centro de Investigaciones -CIFA-
Facultad de Arquitectura

*Centro de la Cultura en la Antigua Estacion de
ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN*

*Juan Tomás Mejicanos Jof
Jorge Eduardo Xiquín Mejía*



Miembros de la Junta Directiva

| | |
|------------|---------------------------------------|
| DECANO | Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo |
| VOCAL I | Arq. Jorge Arturo González Peñate |
| VOCAL II | Arq. Raúl Estuardo Monterroso Juárez |
| VOCAL III | Arq. Jorge Escobar Ortiz |
| VOCAL IV | Br. José Manuel Barrios Recinos |
| VOCAL V | Br. Herberth Manuel Santizo Rodas |
| SECRETARIO | Arq. Alejandro Muños Calderón |

Tribunal Examinador

| | |
|------------|---------------------------------------|
| DECANO | Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo |
| EXAMINADOR | Arq. Mabel Daniza Hernández Gutiérrez |
| EXAMINADOR | Arq. Rafael Morán |
| EXAMINADOR | Arq. Herman Arnoldo Búcaro Méndez |
| SECRETARIO | Arq. Alejandro Muños Calderón |

Asesora

Arq. Mabel Daniza Hernández Gutiérrez

Sustentantes

Juan Tomás Mejicanos Jol
Jorge Eduardo Xiquín Mejía

Guatemala, Noviembre de 2005

ACTO QUE DEDICO

A mis Padres:

**José María Farahón Mejicanos Godoy
Martha Leonor Jol de Mejicanos**

A mis Hermanos:

En especial a Héctor Leonel Mejicanos Jol

A mi esposa

A todos los Compañeros de lucha en especial a Sergio.

A la Universidad de San Carlos de Guatemala, y ante todo a mi Patria Guatemala.

Agradezco de manera muy especial a la Arquitecta Mabel Daniza Hernández Gutiérrez por su orientación y dedicación en la etapa final de nuestra formación.

ACTO QUE DEDICO

A Dios:

Todo Poderoso Creador del Universo.

A mis Padres:

**Lorenzo Xiquín
Rosa Emilia Mejía**

A mis Hermanos:

En especial a Gloria Elubia

A mi hijo:

Jorge Eduardo Ulices

A la Universidad de San Carlos de Guatemala, y ante todo a mi Patria Guatemala.

Agradezco de manera muy especial a la Arquitecta Mabel Daniza Hernández Gutiérrez por su orientación y dedicación en la etapa final de nuestra formación.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



ÍNDICE



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

| | |
|-------------------|-----------|
| Introducción..... | Pág. 1 |
|-------------------|-----------|

Capítulo I Marco Conceptual

| | | |
|-------|------------------------------|---|
| 1.1 | Introducción..... | 3 |
| 1.2 | Antecedentes Históricos..... | 3 |
| 1.3 | Antecedentes Técnicos..... | 3 |
| 1.4 | Problema..... | 4 |
| 1.5 | Delimitación..... | 4 |
| 1.5.1 | Delimitación Espacial..... | 4 |
| 1.5.2 | Delimitación Temporal..... | 5 |
| 1.6 | Justificación..... | 5 |
| 1.7 | Objetivos..... | 6 |
| 1.7.1 | Objetivos Generales..... | 6 |
| 1.7.2 | Objetivos Específicos..... | 6 |
| 1.8 | Metodología..... | 6 |
| 1.9 | Impacto..... | 7 |
| 1.10 | Cuadros Metodológicos..... | 8 |

Capítulo II Marco Teórico

| | | |
|-------|---|----|
| 2.1 | Introducción..... | 12 |
| 2.2 | Cultura..... | 12 |
| 2.3 | Identidad Cultural..... | 12 |
| 2.4 | Monumento..... | 12 |
| 2.5 | Patrimonio..... | 13 |
| 2.5.1 | Patrimonio Cultural..... | 13 |
| 2.5.2 | Patrimonio Natural..... | 13 |
| 2.5.3 | Patrimonio Histórico..... | 13 |
| 2.5.4 | Patrimonio Industrial..... | 13 |
| 2.5.5 | El Patrimonio Ferroviario de Guatemala..... | 14 |
| 2.6 | Centro Histórico..... | 14 |
| 2.7 | Conservación..... | 14 |

| | | |
|--------|---|----|
| 2.7.1 | Criterios de Conservación del Patrimonio | 15 |
| 2.7.2 | Principios de Conservación del patrimonio..... | 15 |
| 2.8 | Restauración..... | 15 |
| 2.8.1 | Restauración de Centros Históricos..... | 15 |
| 2.8.2 | Etapas de un Proyecto de Restauración.. | 16 |
| 2.8.3 | Actividades Prácticas de la Restauración.. | 16 |
| 2.8.4 | Formulación del Proyecto de Restauración17 | 17 |
| 2.8.5 | Ejecución de Medidas de Restauración..... | 17 |
| 2.9 | Revitalización..... | 17 |
| 2.10 | Mutación Urbana..... | 18 |
| 2.11 | Revalorización..... | 18 |
| 2.11.1 | Nuevo Uso..... | 18 |
| 2.11.2 | Principios del Nuevo Uso..... | 18 |
| 2.12 | El Urbanismo..... | 19 |
| 2.13 | Trama..... | 19 |
| 2.13.1 | Forma de la Trama Urbana..... | 19 |
| 2.13.2 | La Topología Edificatoria..... | 19 |
| 2.14 | El Planteamiento Urbano..... | 19 |
| 2.15 | Asentamiento Humano..... | 19 |
| 2.16 | Ciudad..... | 20 |
| 2.17 | Imagen Urbana..... | 20 |
| 2.18 | Estructura Urbana..... | 21 |
| 2.19 | Enfoques para una Estructura Urbana..... | 21 |
| 2.20 | Tipos de Intervención a Nivel Urbano..... | 22 |
| 2.20.1 | Reestructuración Urbana..... | 22 |
| 2.20.2 | Adaptación Vial..... | 22 |
| 2.20.3 | Revisión del Medio Urbano..... | 22 |
| 2.21 | Intervenciones a Nivel Arquitectónicos..... | 22 |
| 2.21.1 | Saneamiento Estético e higiénico de los Edificios..... | 22 |
| 2.21.2 | Renovación Funcional de los Organismos Internos..... | 22 |
| 2.22 | Instrumentos Operativos de los Tipos de Intervención..... | 22 |
| 2.23 | Transporte..... | 22 |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

| | | | |
|---|----|--|----|
| 2.24 Vehículo Tractivo (locomotora)..... | 23 | 2.49 Etapas de Gestión de un Proyecto de | |
| 2.25 Vías Férreas..... | 23 | Vía Verde..... | 31 |
| 2.26 Clasificación de las Vías..... | 23 | 2.49.1 Contacto..... | 31 |
| 2.27 Peralte..... | 24 | 2.49.2 Inventario..... | 31 |
| 2.28 Infraestructura y Superestructura..... | 24 | 2.49.3 Régimen de Propiedad..... | 31 |
| 2.29 Elementos que conforman la | | 2.49.4 Posibles Implicados..... | 32 |
| Superestructura..... | 24 | 2.49.5 Socios..... | 32 |
| 2.29.1 Riel..... | 24 | 2.49.6 Estudio de Factibilidad..... | 32 |
| 2.29.2 Sujeción del Riel..... | 24 | 2.49.7 Obras..... | 32 |
| 2.29.3 Durmientes..... | 24 | 2.49.8 Gestión y Mantenimiento..... | 32 |
| 2.29.4 Balasto..... | 24 | 2.49.9 Inauguración..... | 32 |
| 2.29.5 Plataforma..... | 25 | 2.49.10 Promoción..... | 32 |
| 2.30 Clasificación de las Estaciones..... | 25 | 2.50 Contenidos de un Proyecto de Vía Verde..... | 32 |
| 2.31 Terminales de Viajeros..... | 25 | 2.50.1 Memoria y Anejos..... | 33 |
| 2.32 Terminales de Cargas o Mercancías..... | 26 | 2.50.2 Familia de Planos..... | 33 |
| 2.33 Estaciones de Trafico Mixto..... | 26 | 2.50.3 Pliego de Condiciones Técnicas..... | 33 |
| 2.34 Patios Planos..... | 26 | 2.51 Mediciones y Presupuestos de las Obras Contenidos | |
| 2.35 Principios Básicos Patios de Joroba..... | 26 | Específicos de las Vías Verdes..... | 34 |
| 2.36 Señalización..... | 27 | 2.51.1 Premisas Básicas..... | 34 |
| 2.37 Clasificación..... | 27 | 2.51.2 Tipo de Condicionamiento Adoptar en el | |
| 2.38 Posición Normal de las Señales..... | 27 | Trazado..... | 34 |
| 2.39 Señales Fuera de Uso o Descompuestas.. | 27 | 2.52 Señalización Elemento Fundamental en la Vía | |
| 2.40 Vías Verdes..... | 27 | Verde..... | 34 |
| 2.40.1 Origen y desarrollo del | | 2.53 Principios Fundamentales de una Buena | |
| Movimiento..... | 27 | Señalización..... | 35 |
| 2.40.2 Factores que Contribuyeron a | | 2.54 Características Técnicas de la Señalización..... | 35 |
| su Aparecimiento..... | 28 | 2.55 La Seguridad..... | 35 |
| 2.41 Concepto de Vía Verde..... | 28 | 2.56 Propósitos de los Elementos de Sierre y | |
| 2.42 Concepto de vía Verde Para Guatemala... | 29 | Señalización..... | 36 |
| 2.43 Características de una Vía Verde..... | 29 | 2.57 Iluminación de Túneles..... | 36 |
| 2.44 Elementos que pueden ser condicionados | | 2.58 Los Elementos de Seguridad para el Usuario en | |
| para Vía Verde..... | 29 | los Taludes..... | 36 |
| 2.45 Usuarios de la Vía Verde..... | 30 | 2.59 Lugares de descanso de los Usuarios..... | 36 |
| 2.46 Beneficios de las Vías Verdes en la | | 2.60 Equipamiento Diverso en Áreas de Descanso..... | 37 |
| Ciudad de Escuintla..... | 30 | | |
| 2.47 Impacto Social de las Vías Verdes..... | 29 | | |
| 2.48 Impacto Económico y Turístico..... | 31 | | |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

Capítulo III Marco Histórico

| | |
|---|----|
| 3.1 Introducción..... | 39 |
| 3.2 La Era de los Ferrocarriles..... | 39 |
| 3.3 El Viejo Sueño de la Salida al Atlántico..... | 41 |
| 3.4 Historia del Ferrocarril Central..... | 44 |
| 3.5 La Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla..... | 47 |
| 3.6 La Estación del Ferrocarril Escuintla 1900..... | 48 |

Capítulo IV Marco Legal

| | |
|---|----|
| 4.1 Introducción..... | 51 |
| 4.2 La Constitución Política de la Republica..... | 51 |
| 4.3 Código Civil..... | 51 |
| 4.4 Instituto de Antropología e Historia de Guatemala... | 51 |
| 4.5 Decreto 26-97 Ley Para la Protección Cultural para la Nación..... | 51 |
| 4.6 Estatutos de la Universidad de San Carlos de Guatemala..... | 51 |
| 4.7 El Código Municipal..... | 51 |
| 4.8 Cartas Internacionales de Conservación..... | 51 |
| 4.8.1 Carta de Atenas..... | 51 |
| 4.8.2 Carta de Venecia..... | 52 |
| 4.8.3 Carta de Paris..... | 52 |
| 4.8.4 UNESCO Recomendaciones de Nairobi (1,976)..... | 52 |
| 4.8.5 XVII Convenio de la UNESCO..... | 52 |
| 4.8.6 Icomos Simposio México, México 78-92... | 52 |
| 4.8.7 Carta de Veracruz..... | 52 |
| 4.8.8 Carta de Cracovia (2,000)..... | 52 |
| 2 | |
| 4.9 Leyes Sobre la Infraestructura Ferroviaria..... | 52 |
| 4.10 Cronología Nacional..... | 53 |
| 4.10.1 Ferrocarril de Zacapa a la Frontera con la Republica del El Salvador (1,920 a 1,921) | 53 |
| 4.10.2 Acuerdo Fecha 19 de Noviembre de | |

| | |
|--|----|
| 1,925..... | 53 |
| 4.10.3 Acuerdo Fecha 27 de Diciembre de 1,968..... | 53 |
| 4.10.4 Acuerdo Fecha 27 de Diciembre de 1968..... | 53 |
| 4.10.5 Iniciativa Fecha 18 de Febrero de 1,998. | 53 |
| 4.10.6 Iniciativa Fecha 16 de Abril de 1,998..... | 53 |

| | |
|---|----|
| 4.11 Leyes Internacionales..... | 53 |
| 4.12 Disposiciones Legales Sobre el Medio Ambiente. | 54 |
| 4.13 Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente decreto 68-86..... | 54 |
| 4.14 Reglamento Sobre Estudios de Evaluación de Impacto Ambiental CONAMA..... | 54 |
| 4.15 Ley de Áreas Protegidas..... | 54 |
| 4.16 Ley Forestal..... | 55 |
| 4.17 Decreto 1,004..... | 55 |
| 4.18 Decreto 75-91..... | 55 |
| 4.19 Disposiciones Legales Sobre Turismo..... | 55 |
| 4.20 Acuerdo Ministerial Número 122-2005-06-23..... | 55 |

Capítulo V Marco Referencial

| | |
|---|----|
| 5.1 Introducción..... | 58 |
| 5.2 Republica de Guatemala..... | 58 |
| 5.3 Departamento de Escuintla..... | 58 |
| 5.4 Municipio de Escuintla..... | 60 |
| 5.5 Origen Etimológico..... | 60 |
| 5.6 Aspectos Naturales y Ambientales..... | 60 |
| 5.6.1 Clima..... | 60 |
| 5.6.2 Hidrografía..... | 60 |
| 5.6.3 Zonas de Vida..... | 60 |
| 5.6.4 Topografía..... | 63 |
| 5.6.5 Geología..... | 63 |
| 5.6.6 Aspectos Sísmicos..... | 63 |
| 5.7 Integración Económica del Municipio de Escuintla. | 63 |
| 5.7.1 La Producción Agrícola..... | 63 |
| 5.7.2 La Ganadería..... | 62 |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

| | |
|--|----|
| 5.7.3 Industria..... | 63 |
| 5.8 Demografía del Municipio de Escuintla..... | 64 |
| 5.8.1 Población..... | 64 |
| 5.8.2 Salud..... | 64 |
| 5.8.3 Educación..... | 64 |
| 5.9 Integración Territorial del Municipio..... | 66 |
| 5.10 Ciudad de Escuintla..... | 66 |
| 5.11 Organización Social..... | 66 |
| 5.12 Aspectos Culturales..... | 66 |
| 5.13 Festividades..... | 66 |
| 5.14 Equipamiento Urbano..... | 68 |
| 5.14.1 Deportivo..... | 68 |
| 5.14.2 Turismo..... | 68 |
| 5.14.3 Transporte..... | 68 |
| 5.14.4 Comercial..... | 68 |
| 5.14.5 Comunicaciones..... | 68 |
| 5.14.6 Cementerio..... | 68 |
| 5.14.7 Rastro..... | 69 |
| 5.14.8 Mercados..... | 69 |
| 5.14.9 Estación de Policía..... | 69 |
| 5.14.10 Estación de Bomberos..... | 69 |
| 5.15 Servicio de Infraestructura..... | 69 |
| 5.15.1 Vías de Comunicación..... | 69 |
| 5.15.2 Energía Eléctrica..... | 69 |
| 5.15.3 Agua Potable..... | 69 |
| 5.15.4 Drenajes..... | 69 |
| 5.15.5 Recolección de Basura..... | 69 |

Capitulo VI Marco Diagnostico y Análisis

| | |
|---|----|
| 6.1 Introducción..... | 71 |
| 6.2 Análisis del Entono Inmediato de la Estación del Ferrocarril..... | 71 |
| 6.2.1 Diagnostico General del Área de Estudio.. | 71 |
| 6.2.2 Delimitación del Entorno a Analizar..... | 71 |
| 6.2.3 Levantamiento fotográfico del entorno Inmediato..... | 72 |
| 6.2.4 Análisis de Sitio..... | 72 |

| | |
|--|----|
| 6.2.5 Topografía..... | 72 |
| 6.2.6 Análisis Ambiental..... | 72 |
| 6.2.7 Vialidad del Entorno..... | 73 |
| 6.2.8 Uso del Suelo Urbano..... | 73 |
| 6.2.9 Conflictos Viales..... | 73 |
| 6.2.10 Mobiliario Urbano..... | 73 |
| 6.2.11 Volumetría..... | 73 |
| 6.2.12 Imagen Urbana..... | 74 |
| 6.2.13 Espacios Abiertos..... | 74 |
| 6.3 Análisis Arquitectónico del Entorno Inmediato..... | 74 |
| 6.4 Complejo Ferroviario de Escuintla..... | 75 |
| 6.5 Estado Actual..... | 76 |
| 6.6 Asentamiento el Toril..... | 84 |
| 6.7 Sección La Motorizada..... | 84 |
| 6.8 Asentamiento Nuevo..... | 85 |

Capitulo VII Anteproyecto

| | |
|---|-----|
| 7.1 Introducción..... | 113 |
| 7.2 Análisis de la Participación Poblacional..... | 113 |
| 7.3 Resultados y Criterios..... | 114 |
| 7.4 Programa de Necesidades..... | 117 |
| 7.5 Centro de la Cultura..... | 119 |
| 7.5.1 Ingreso y Parqueo..... | 119 |
| 7.5.2 Agencia Bancaria..... | 120 |
| 7.5.3 Oficinas Profesionales..... | 120 |
| 7.5.4 Biblioteca..... | 120 |
| 7.5.5 Museo..... | 120 |
| 7.5.6 Plaza de Ingreso Peatonal Principal y Fuente..... | 120 |
| 7.5.7 Restaurante..... | 121 |
| 7.5.8 Información Turística..... | 121 |
| 7.5.9 Administración Centro de la Cultura..... | 122 |
| 7.5.10 Clínica de Primeros Auxilios..... | 123 |
| 7.5.11 Taller de Mantenimiento del Ferrocarril..... | 124 |
| 7.5.12 Teatro al Aire Libre..... | 125 |
| 7.5.13 Fuente de Soda y Servicios Sanitarios..... | 126 |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

| | |
|--|-----|
| 7.5.14 Administración del Ferrocarril..... | 127 |
| 7.5.15 Parque de Recreación..... | 129 |
| 7.5.16 Vía Verde..... | 130 |
| 7.5.16.1 Alquiler de Bicicletas..... | 131 |
| 7.5.16.2 Venta de Soda..... | 132 |
| 7.6 Premisas de Diseño..... | 133 |
| 7.6 Programa de Necesidades..... | 122 |
| 7.6 Premisas de Diseño..... | 123 |
| 7.7 Proyecto de Vía Verde..... | 124 |
| 7.7.1 Usuarios..... | 125 |
| 7.7.2 Ventajas del Proyecto..... | 126 |
| 7.8 Propuesta de Revitalización del Entorno Inmediato. | 128 |
| 7.8.1 Usuarios..... | 139 |
| 7.8.2 Ventajas del Proyecto..... | 140 |
| 7.9 Propuesta de Intervención de los Edificios..... | 141 |
| 7.9.1 Factores de Justificación..... | 142 |
| 7.9.2 Actividades Previas a la Restauración..... | 143 |
| 7.9.2.1 Exploración..... | 144 |
| 7.9.2.2 Liberación..... | 145 |
| 7.9.3 Actividades Durante la Restauración..... | 146 |
| 7.9.3.1 consolidación..... | 147 |
| 7.9.4 Integración..... | 150 |
| 7.9.5 Normas de Mantenimiento..... | 151 |
| 7.9.6 Planos de Intervención..... | 152 |
| 7.10 propuesta de nuevo uso de complejo ferroviario de Escuintla..... | 153 |
| 7.10.1 Definición del Proyecto..... | 154 |
| 7.10.2 Usuarios..... | 155 |
| 7.10.3 Explicación de la Propuesta Arquitectónica..... | 156 |
| 7.10.4 Ventajas del Proyecto..... | 156 |
| 7.11 Ficha Técnica..... | 160 |
| Apéndice..... | 191 |
| Índices Especifico..... | 196 |
| Fuentes de Consulta..... | 197 |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

INTRODUCCIÓN

Con la introducción del ferrocarril en la segunda mitad del siglo XIX, el país dio un paso muy importante hacia el desarrollo, porque logró la comunicación entre sus dos costas, esto facilitó el transporte de los productos de exportación y de importación con una mayor rapidez y seguridad, lo que atrajo el interés de empresas extranjeras que se interesaron en invertir y negociar con Guatemala dadas las condiciones favorables para el comercio.

Esto provocó un impacto económico muy importante para nuestro país, que se reflejó en una buena medida en el crecimiento demográfico de las poblaciones por donde pasaba la red ferroviaria. Y así, las distancias que antes se contaban en días según las condiciones climáticas, se redujo a tan sólo horas, de esta manera modificó los patrones territoriales existentes.

Pero después de la Revolución del 1944, cuando derrocaron al presidente Jorge Ubico, las condiciones con las que el estado favorecía a la IRCA, empresa que tenía en concesión el servicio hasta el año 2,000 cambiaron. Por que en 1968, abandonó el país, cuando su contrato no se vencía aún.

Fue entonces, que por acuerdo gubernativo de fecha 27 de Diciembre de 1,968, dictado en Consejo de Ministros y del Organismo Ejecutivo, que se dispuso que los servicios públicos del transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias que estuvieron a cargo de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América IRCA, continuara funcionando el lo sucesivo con el nombre de Ferrocarriles de Guatemala FEGUA.

Es este el momento a partir del cual la infraestructura y superestructura ferroviaria, empieza a deteriorarse, por la falta de la constante y adecuado mantenimiento, hasta que finalmente en el año 1994 se declara el fin del servicio y el cierre de todas sus instalaciones. Quedando abandonadas y a disposición de las personas de escasos recursos, que han invadido y desmantelado el derecho de vía y las antiguas estaciones. Al pasar de los años se han perdido y han desaparecido elementos de identidad y escenarios históricos que ofrece la red ferroviaria.

Entre los objetivos de la Universidad de San Carlos de Guatemala, en el contexto nacional, está el de proyectar la labor académica en las diferentes comunidades especialmente a las del interior del país. Es por ello, ante la problemática y el compromiso que se tiene con el pueblo de Guatemala que a iniciativa del Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura (CIFA), surge el proyecto de rescate y revalorización del patrimonio ferroviario, y a la revitalización

del entorno urbano que le rodea. Con diversas propuestas sobre los entes históricos que lo conforman en función de las variables como son: su entorno inmediato, su ubicación geográfica, las características sociales y productivas propias de cada región.

Derivado de ello surge el presente trabajo que trata específicamente de la estación del ferrocarril de Escuintla y del tramo de derecho de vía que parte de la misma hasta llegar a la estación de San Juan Mixtán. En el que se propone una solución integral a sus tres principales factores que son: problemática de deterioro, saqueo e invasión del patrimonio, necesidades actuales de la población de la ciudad de Escuintla y los planes de Ferrovías para el complejo.

Es así como surge el proyecto, "Centro de la Cultura y Vía Verde a San Juan Mixtán", en el que se propone, en el complejo ferroviario, se desarrollen actividades de recreación pasiva y activa, actividades culturales y de comercio para que genere sus propios fondos de mantenimiento y seguridad

El derecho de vía se reacondicionará, con señalización y medidas de seguridad para el desplazamiento peatonal que será de carácter obligatorio o turístico, combinado a ello el desplazamiento eventual del ferrocarril que llegará hasta la estación de Escuintla tan sólo para su mantenimiento. También se desarrollo un proyecto de revitalización del entorno urbano inmediato, delimitado principalmente por ejes viales dentro de la ciudad, con lo que se espera preservar el derecho público sobre el patrimonio ferroviario, contribuir a la economía local y mejorar la imagen urbana de la ciudad

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO I



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPÍTULO I

1.1 INTRODUCCIÓN

El desarrollo del presente proyecto plantea principalmente la conservación del patrimonio ferroviario de la ciudad de Escuintla, conformado por el grupo de edificios de la estación del ferrocarril y por el derecho de vía que parte de dicha estación y llega a San Juan Mixtán, con un total de siete millas. Dicho objetivo se espera alcanzar con la ejecución del proyecto de nuevo uso planteado en esta investigación en el que propone realizar funciones distintas para las que fueron creados los edificios del complejo ferroviario y para salvaguardar el tramo de derecho de vía ya mencionado, se pretende instaurar en el una vía verde.

Con esto no solamente se busca salvaguardar parte del patrimonio ferroviario nacional, también se espera volverlo un bien útil a la ciudad de Escuintla, que contribuya a su desarrollo económico como antaño lo hizo, que a las nuevas y a las futuras generaciones les sirva como icono de identidad, de fortalecimiento de los valores socio-culturales además de proveerles de lugares agradables para la recreación y el ocio al aire libre.

1.2 ANTECEDENTES HISTÓRICOS

Durante el Gobierno del General Miguel García Granados, quien gobernó desde junio de 1871 a abril de 1873, se efectúan las expropiaciones forzosas de los terrenos para implementar el transporte ferroviario de carga y pasajeros en la Republica de Guatemala.

Luego se firmó el contrato entre el Gobierno del General Justo Rufino Barrios y la compañía centroamericana del Ferrocarril Pacífico y Transportes. La obra dio inicio el 28 de junio de 1882, el tramo comprendido entre Escuintla y Guatemala, y se concluyó el 19 de Junio de 1884, con la llegada del primer tren a la ciudad de Guatemala y el 15 de Septiembre de 1884, se inauguró oficialmente.

La estación del Ferrocarril de Escuintla, fue una de las primeras estaciones ferroviarias en Guatemala. Su importancia en el transporte de carga y pasajeros, fue relevante para el desarrollo de la región sur del país. Contaba con una estación Clase II, con amplios espacios para atención de pasajeros, bodegas, talleres equipados, casa redonda de maquinas, depósito de agua, vías de patio, casa de tripulación, corral para manejo de ganado mayor, equipos, herramientas de uso ferroviario, mobiliario, pozos, depósitos de agua y equipo de uso no ferroviario.

Ferrocarriles de Guatemala, cuentan con un inventario de todo el equipo y mobiliario existente a la fecha de entrega de la estación, así como el inventario del IDAHE y la declaración de Monumento Histórico. La estación del ferrocarril de Escuintla, era fuente de trabajo directo para más de 100 familias y proporcionaba transporte de carga y pasajeros hacia y desde la ciudad Capital, Frontera con México y Puerto de San José, además de una espuela al rastro.

El edificio de la antigua estación del ferrocarril de Escuintla se empezó a construir en 1,880 durante el gobierno del General Justo Rufino Barrios y finalizó hasta el gobierno del licenciado Manuel Estrada Cabrera. Su construcción estuvo en manos del ingeniero Nanne y Schelessinger, que fueron los contratados por el gobierno. Y su estilo es neorrománico época en la que predominó en Guatemala el estilo neorrenacentista.

1.3 ANTECEDENTES TÉCNICOS

El enorme impacto que tuvo el ferrocarril en el desarrollo económico del país, y en especial por todos aquellos lugares por donde pasaba la red ferroviaria, siendo uno de ellos el municipio de Escuintla, el cual a través del tiempo fue creciendo alrededor de la Estación, hasta hoy día.

Cabe mencionar que para la segunda parte del siglo XVIII, Guatemala era uno de los pocos países en el mundo que contaba con un sistema ferroviario completo. El cual unía los océanos Atlántico y Pacífico. Causa por la cual nuestro país en ese entonces era conocido en todo el mundo.

Actualmente, sólo quedan las ruinas de las principales estaciones del tren, tal es el caso de la estación del ferrocarril de Escuintla, que actualmente se encuentra en un lamentable estado de abandono y deterioro, como testigo fiel de lo que fue aquella época de auge y desarrollo en nuestro país. Ante el compromiso que tiene la Universidad de San Carlos de contribuir a la solución de los problemas que afectan al pueblo de Guatemala, como una forma de retribuir al país parte de lo que invierte en educación.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Surge la iniciativa del Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura (CIFA), de trabajar en un proyecto de rescate del patrimonio ferroviario. Quien se encargó de hacer los contactos necesarios con las autoridades de FEGUA y de FERROVIAS, y de convocar a los estudiantes pendientes de desarrollar el proyecto de tesis y que estuviesen interesados en trabajar en la investigación.

A la fecha hay un proyecto de investigación a nivel tesis desarrollado por Claudia Margarita Ríos estudiante de la facultad de arquitectura que tiene por título "Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla", presentado en el año 2,000, en el que propone un Museo en el edificio que ocupó la antigua estación del ferrocarril, localizado dentro del complejo.

1.4 PROBLEMA

El final de la época de oro del ferrocarril llega a principios de los años 60 con la retirada de la IRCA de nuestro país, compañía que tenía entonces la concesión del ferrocarril. Por lo que fue necesario crear una institución nacional que se hiciese cargo de seguir prestando el servicio y de dar mantenimiento a la infraestructura, es así como surge FEGUA.

Quien a través del tiempo fue descuidando la calidad del servicio, el mantenimiento de la vía, de las estaciones y de toda la infraestructura en general. Finalmente después de varias décadas de decadencia del ferrocarril, finalmente quedó paralizado en febrero de 1996.

Lo que empeora la problemática que se venía arrastrando de muchos años atrás, como por ejemplo: el deterioro, desmantelamiento y el saqueo del patrimonio, y comenzó la invasión a las estaciones y se incrementó la invasión del derecho de vía por donde esta pasa dentro o cerca de los cascos urbanos. Esta problemática prevalece aun después de haber sido dado en concesión el ferrocarril en el año 1998 a FERROVIAS.

Cabe mencionar también que nuestro ferrocarril es uno de los pocos en el mundo que luego de haber quedado fuera de servicio por algunos años vuelve a reactivarse, aunque todavía no de una manera total, por las condiciones de la vía.

En el caso particular de la estación de Escuintla, se encuentra en el tramo ferroviario que aún no se activa, pero se espera que pronto entre en actividades nuevamente. Aunque del complejo ferroviario, sólo se utilizará según los planes de la concesionaria, el taller de mantenimiento (casa redonda) para darle servicio a las locomotoras y a los vagones, esto por las condiciones urbanas actuales que rodean al complejo ferroviario dentro de la ciudad.

Las cuales no lo hacen apto para que nuevamente recobre todas las funciones que originalmente se desarrollaban en él, entre las actividades no aptas está la transferencia de carga, pero que deja la una buena alternativa como estación de pasajeros.

Como se comentó anteriormente el municipio creció a los alrededores de la estación, por el desarrollo económico que está generó en su tiempo al lugar. Esto lo dejó dentro del casco urbano y actualmente es parte del centro histórico de la ciudad de Escuintla, incluso el edificio de la estación fue declarado por el antiguo IDAHE, como patrimonio nacional.

En la actualidad se encuentra abandonada y fuera de funciones, lo que ha acelerado la depredación y el deterioro: Por el momento en un foco ideal de contaminación urbana, social y de salud, ya que el baldío se presta para albergar a los indigentes y a la delincuencia, también como botadero de basura y como criadero de plagas dañinas para la salud de los vecinos.

1.5 DELIMITACIÓN

1.5.1 DELIMITACIÓN ESPACIAL

La estación de Escuintla es clasificación II que corresponde a la primera categoría según normas de FEGUA vigentes en 1,987. Está ubicada sobre la milla 245.1 y es la estación número 27 del tramo ferroviario, tomando como milla "0" la estación de Puerto Barrios. El objeto de estudio está conformado por: El polígono de la estación, que tiene una área de 7.6 manzanas y está localizado entre la 6a. y 7a. Avenida y entre 7ª y 12ª calle de la zona 1 de Escuintla, se ubica dentro del centro histórico del Municipio.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Se incluye el derecho de vía que parte de la Estación de Escuintla y llegará hasta la estación de San Juan Mixtán ubicada sobre la milla 252 del tramo ferroviario Escuintla-Puerto de San José. Lo que nos da un total de 7 millas, que serán 11.2 kilómetros de Vía Verde.

Además Entorno urbano inmediato a la estación que abarca desde la 5ª. Avenida hasta la 7ª. Avenida y entre 5ª. Calle y 12ª. Calle de la zona 1 de Escuintla, cuyos criterios de delimitación espacial se explican en el capítulo VI que es el Diagnóstico.

1.5.2 DELIMITACIÓN TEMPORAL

El periodo de tiempo, que se considerará en la investigación partirá del año en que fue construida la estación, aunque los eventos más importantes han ocurrido en los últimos diez años.

Razón por la cual se analizará con mayor énfasis, el lapso del año 1996, a la fecha, por ser este el período de tiempo donde han sucedido los eventos más trascendentales desde la construcción del ferrocarril.

Ya que fue en 1996, cuando quedó oficialmente fuera de circulación el ferrocarril, y cuando inicio el desmantelamiento e invasión de la vía y el saqueo de la estación, además fue 1998, cuando fue dado en concesión el ferrocarril a FERROVIAS por 50 años.

Es también este periodo cuando nuevamente después de cuatro años de inactividad, entra en circulación el ferrocarril, aunque de una manera parcial, además actualmente se está estudiando la posibilidad de activar el tramo de la costa sur, donde se pretende usar el taller de mantenimiento (casa redonda) de la estación de Escuintla

1.6 JUSTIFICACIÓN

A partir de 1996, año en que el ferrocarril dejó oficialmente de circular en todo el país se hizo crítico el deterioro de las estaciones y de la vía del ferrocarril. Deterioro que décadas atrás se venía dando, por la falta mantenimiento de FEGUA a la infraestructura.

Dicho desuso y abandono de las instalaciones ha alentado a personas de escasos recursos de la población a invadir, desmantelar y saquear, el patrimonio ferroviario en general. La estación de Escuintla, se encuentra abandonada y en un avanzado grado de deterioro.

Según autoridades de FERROVIAS, se prevé que el ferrocarril pronto volverá a circular en el tramo de la costa sur, aunque en una primera fase sólo se transportará carga, y no pasajeros, la transferencia de carga se realizará en la bifurcación de Santa Maria, y a la estación de Escuintla sólo llegará la maquinaria para recibir mantenimiento en la casa redonda.

La ciudad de Escuintla es un punto importante de comunicación vial, de producción y comercio del país, esto ha creado las condiciones idóneas para un acelerado y desordenado crecimiento demográfico y geográfico.

En consecuencia han surgido nuevas necesidades y problemas dentro de la ciudad, entre los que se han detectado la carencia de lugares de recreación y esparcimiento dentro del perímetro urbano, problemas de vialidad en las calles de la ciudad.

Considerando que el polígono del complejo ferroviario se encuentra abandonado actualmente, y que tiene una considerable área de terreno, con una ubicación estratégica dentro de la ciudad y que en el futuro se prevé usar tan sólo una pequeña parte que es el taller de mantenimiento.

Además del valor histórico que tiene el resto de los edificios tal es el caso de la bodega y de la estación que fue declarada patrimonio nacional, por lo tanto es importante rescatarlos del abandono y proporcionarles nuevas funciones, y aprovechar el terreno disponible.

Es importante recordar la vocación de servicio a la sociedad que tiene el patrimonio, además del valor de uso que tienen los mismos, lo que quiere decir que puede albergar otras funciones y satisfacer necesidades materiales de la población, e incluso producir beneficios económicos. Esto ante las deficiencias y/o carencias de los servicios que actualmente atraviesa la población de Escuintla.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Nos lleva a proponer un proyecto de índole cultural, recreativa y comercial, este tercero para que genere sus propios fondos para su mantenimiento. Por lo cual, se propone Nuevo Uso, para desarrollar un Complejo Cultural y Recreativo integrando al diseño un tramo de Vía Verde entre la Estación de Escuintla y San Juan Mixtán.

1.7 OBJETIVOS:

1.7.1 GENERALES:

- Rescatar del abandono El Complejo Ferroviario de Escuintla, con la propuesta de **Nuevo Uso**, para albergar actividades culturales, recreativas y comerciales, para volverlo un bien útil a la población de Escuintla y que además sea autofinanciable.
- Salvaguardar y mantener el derecho público sobre el derecho de vía de ferrocarril a través de un proyecto de Vía Verde para una futura rehabilitación de la misma.
- Crear Corredores Verdes Urbanos en los cuales se pueda: implantar y mantener ecosistemas especiales, que contribuyan a la biodiversidad y a establecer una forma de descontaminar el aire.

1.7.2 ESPECÍFICOS:

- Rescatar de la invasión el tramo de derecho de vía de la estación de Escuintla hasta la estación San Juan Mixtán a través de un diseño de Vía Verde.
- Proveer de servicios infraestructura al municipio, y contribuir con su desarrollo turístico y económico.
- Mejorar la imagen urbana y crear un medio ambiente más saludable para los vecinos de los sectores aledaños a la estación de Escuintla.
- Promover entre la población una nueva cultura de deporte y educación al aire libre y de movilidad no motorizada.

1.8 METODOLOGIA:

El proyecto de rescate del patrimonio ferroviario surgió a iniciativa de CIFA quien posteriormente invita a los estudiantes de la Facultad de Arquitectura que tuvieran pendiente su proyecto de tesis a que se unieran al grupo, que tendría a su cargo el desarrollo de la investigación.

Posteriormente se organizó a los interesados en grupos de trabajo según el tramo ferroviario que cada cual eligió. Asignándole a cada grupo un aspecto diferente de la investigación la cual en su primera fase consistió en visitar e identificar fuentes donde hubiera información relacionada al tema, e inventariar los documentos encontrados. La cual concluyó con la exposición de los grupos y el intercambiando de información entre los mismos.

La segunda fase consistió en, dos partes, la primera se basó en visitar nuevamente las fuentes de información detectadas, en nuestro caso FEGUA, y consultar cada uno de los documentos ubicados con anterioridad. En esta segunda visita limpiamos, ordenamos, clasificamos y fotografiamos todos los planos existentes de las estaciones del ferrocarril y del derecho de vía.

También cada grupo hizo un recorrido de reconocimiento en tren sobre una parte del tramo Guatemala a Puerto Barrios lo cual fue una experiencia muy enriquecedora para propósitos del Proyecto. Luego realizamos el recorrido de reconocimiento sobre el tramo que nos asignamos, Guatemala-Escuintla. Para hacer un levantamiento de las estaciones existentes e identificar las que ya no existen, además verificar el estado de la vía y para ubicar los asentamientos que encontramos sobre el derecho de vía, con lo que elaboramos un diagnóstico de patrimonio en ese tramo.

La segunda parte consistió en recibir conferencias de implementación con diversas temáticas, programadas por CIFA, y que impartieron en la facultad de arquitectura, además visitas a lugares.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Esta segunda fase terminó con la entrega, presentación y exposición de:

- La clasificación y ordenamiento de los planos existentes de las estaciones.
- Fotografías de los planos existentes de cada estación.
- Digitalización de los planos del derecho de vía.
- Diagnóstico del recorrido del tramo de vía apoyado con fotografías.
- Diagnóstico del estado en que se encuentran las estaciones comprendidas en el tramo, por medio de fichas de registro y de fotografías.
- Además la identificación de los potenciales temas para el desarrollo del proyecto de graduación. Y la presentación individual de los puntos de tesis que cada integrante eligió.
- Elaboración del marco teórico.

En la tercera fase se inició el trabajo individual de los marcos del tema elegido en la fase anterior, por lo que nuevamente fueron necesarias las visitas de campo a la estación para hacer el levantamiento de todos los edificios de la estación para elaborar los planos respectivos, además elaboramos fichas de registro donde dejamos anotado acerca del estado y condiciones de los edificios, asimismo los materiales de los elementos constructivos.

Se realizó también un muestreo aleatorio, encuestando a la población del casco urbano, y de las zonas que conforman el municipio de Escuintla. Los aspectos encuestados fueron: social y cultural educativo, turístico y que nuevo uso proponían pero luego de procesar la información no obtuvimos los resultados esperados, porque la encuesta tenía varias preguntas dónde cada entrevistado, regularmente se desviaba del tema y no nos proporcionaba información útil, además a la mayoría de encuestados, los encontramos en el parque y casi todos eran personas de más

de cincuenta años, que a su vez mostraban a su edad poco interés por este tipo de proyectos comentándonos “esto es para los niños y para los jóvenes”.

Por lo tanto, fue necesario realizar una segunda boleta con preguntas directas y un segundo muestreo, el cual se distribuyó en las cinco zonas del municipio y no se concentró en un sólo lugar como el muestreo anterior que se realizó en el parque, además se seleccionó personas que estuvieran entre los 18 a 50 años de edad, por considerarlos como un grupo idóneo para tomar la información deseada, pues esta persona que están en este rango de edad muestran un interés real por lo que este proyecto podría significar para ellos.

Además, se consultaron: Las leyes, reglamentos y estándares existentes que rigen y norma este tipo de Proyectos y la base de datos del INE para obtener características demográficas.

Con el análisis de la información se procedió a elaborar una propuesta, para proponer un nuevo uso a las instalaciones de ferrocarril de Escuintla. Ver cuadro No. 1)

1.9 IMPACTO

De llegar a realizarse la propuesta se tendrán beneficios directos sobre la ciudad de Escuintla, por ser un proyecto que cambiará la imagen urbana del centro histórico, y la convertirá en un lugar más agradable, saludable y atractivo para visitar, además proveerá de lugares de recreación para la población del municipio en general y para las personas que lo visitan.

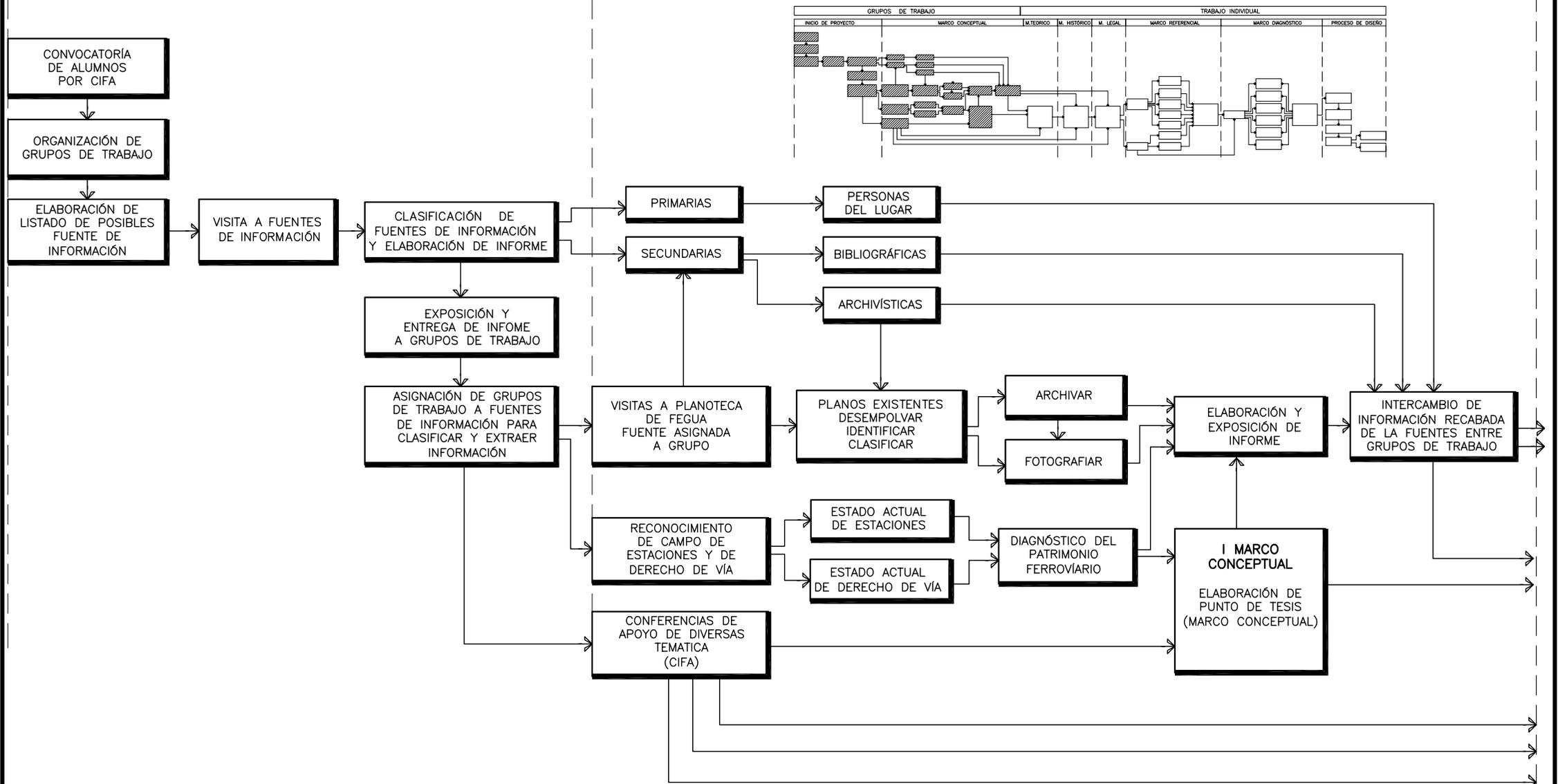
Este tipo de proyecto promueve el turismo directamente, por propiciar lugares idóneos para la interacción del hombre con la naturaleza y de lugares de valor histórico que son de gran atractivo turístico.

De no realizarse el proyecto, los edificios de la estación seguirán deteriorándose, hasta llegar al colapsar, poniendo en peligro latente la vida de todos los transeúntes.

GRUPOS DE TRABAJO

INICIO DEL PROYECTO

MARCO CONCEPTUAL

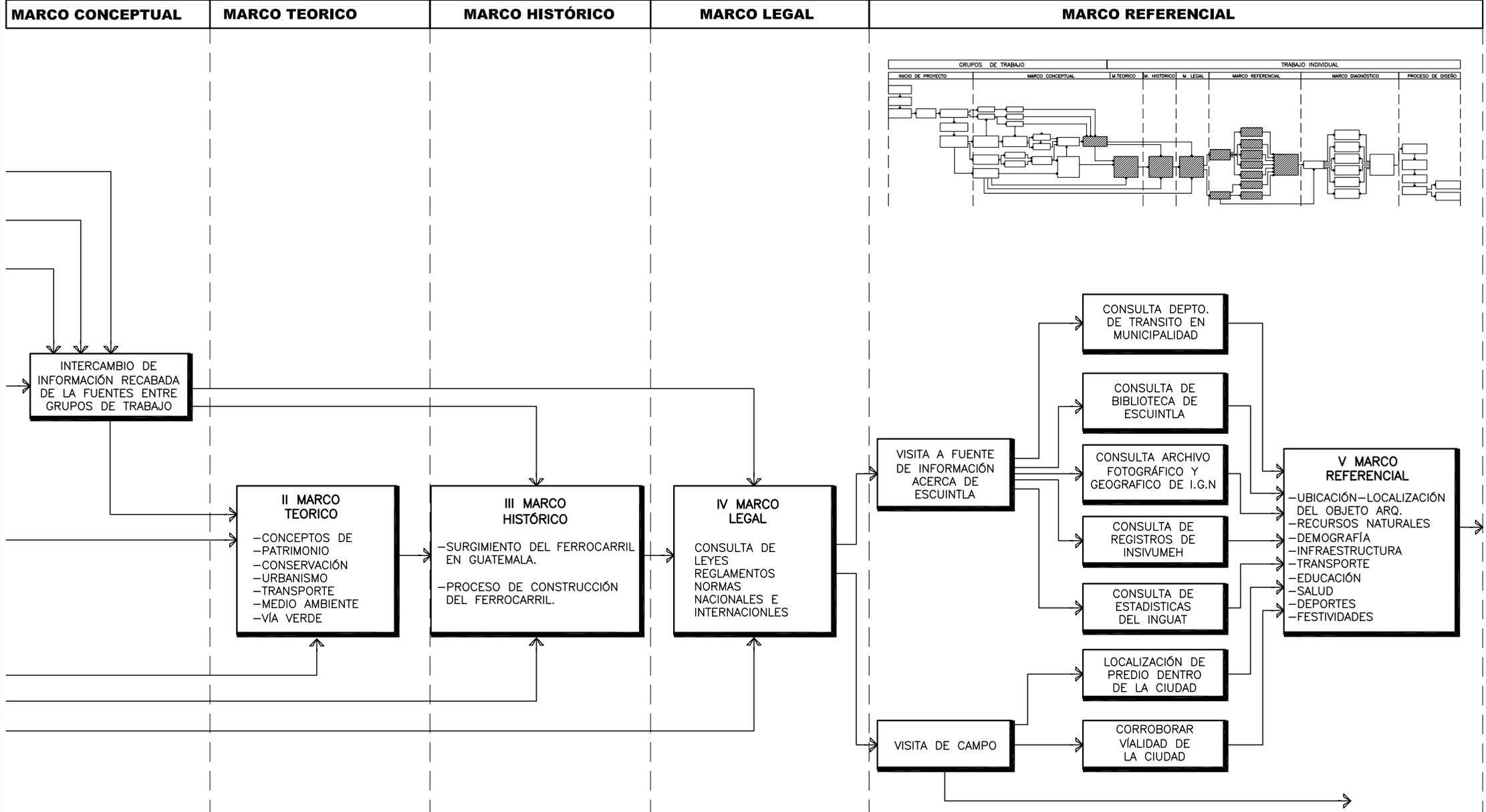


CUADRO No. 1



GRUPOS

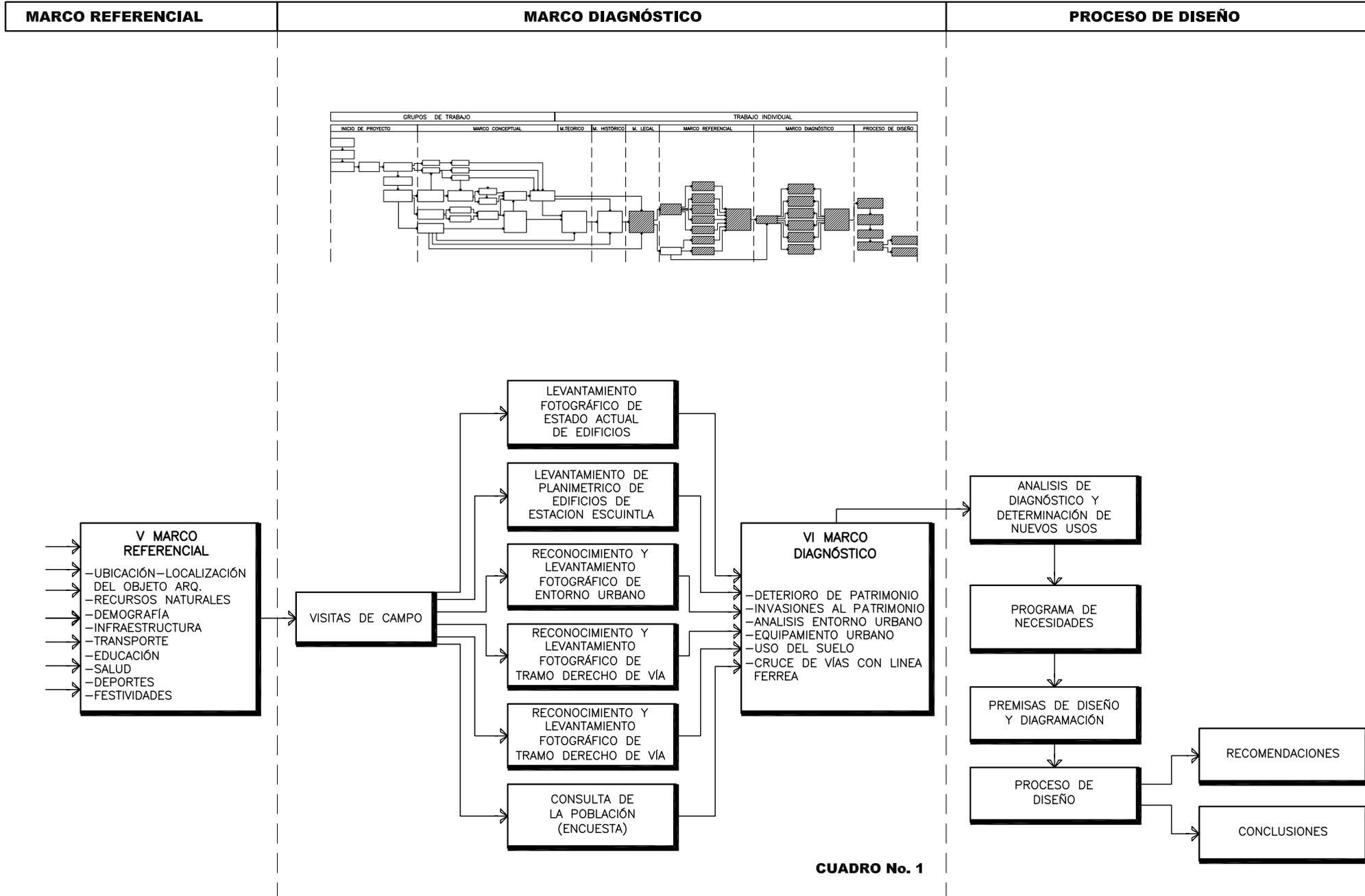
TRABAJO INDIVIDUAL



CUADRO No. 1



TRABAJO INDIVIDUAL



CUADRO No. 1



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO II



CAPÍTULO II

2.1 INTRODUCCIÓN

Con el objetivo de comprender de mejor manera qué es el patrimonio cultural e industrial del valor cuantitativo y cualitativo que tienen, y para que las personas conozcan el enorme potencial educativo y cultural que poseen y que su reutilización puede contribuir en gran manera al desarrollo económico de la región a través del turismo.

Por lo tanto, es en este capítulo, que vamos a desarrollar los conceptos teóricos que definen, los diferentes elementos y factores que entran en juego, además de los que nos podrían ayudar a comprender de mejor manera la importancia y magnitud del proyecto.

También es importante, que conozcamos los principios y teorías de conservación del patrimonio cultural e industrial (en nuestro caso). Y en sí, todas las teorías que intervienen y contribuyen en el desarrollo del proyecto, a fin de presentar una propuesta integral, que cumpla con los principios de intervención vigentes y que sea una respuesta a las necesidades actuales de la población del municipio de Escuintla para que contribuya al desarrollo y mejoramiento en la calidad de vida de las personas.

Por esto, que a continuación se muestran todos los conceptos y teorías de los elementos tangibles e intangibles que intervienen, ya sea de manera directa o indirecta, pero que definitivamente serán de utilidad.

2.2 CULTURA

“Es el conjunto de rasgos distintivos espirituales y materiales, intelectuales, que caracterizan a un grupo social. Ella engloba además de las artes y letras, los modelos de vida, los derechos de los humanos, los sistemas de valores, las tradiciones y creencias.”¹

La cultura da al hombre la capacidad de reflexionar ello nos hace seres específicamente humanos, racionales críticos y éticamente comprometidos, además de saber qué se protege, entonces tendremos claro que la Conservación es un

¹ Patrimonio Mundial de la UNESCO WWW.guiarte.com

conjunto de procesos, para que una sociedad en un momento histórico garantice la continuidad de un edificio en tiempo, para que la cultura pueda ser utilizada por cualquier grupo social.

Desde el punto de vista antropológico, cultura es el conjunto de acciones practicadas por los miembros de una sociedad, en un sentido más amplio, El conjunto de rasgos distintos espirituales y materiales, intelectuales y afectivos que caracterizan a una sociedad, engloba además de las artes y las letras, los modos de vida, los sistemas de valores, las tradiciones y las creencias.

2.3 IDENTIDAD CULTURAL

Es una riqueza que dinamiza la posibilidad de realización de la especie humana a movilizarse a cada grupo, nutrirse de su pasado acogiendo aportes externos compatibles con su idiosincrasia.²

Es el ámbito donde la cultura se vive con subjetividad; es el genio creador de una sociedad, el principio dinámico del cual una sociedad apoyándose en su pasado nutriéndose de sus propias vicisitudes y acogiendo colectivamente los eventuales aportes externos, prosigue el proceso incesante de su propia creación.

2.4 MONUMENTO:

Para los romanos el monumento es el recuerdo de las virtudes y del talento creativo de los antepasados. Entonces el monumento designa la obra hecha en la antigüedad.³

Posee un valor significativo, el pasado histórico es emisor, la verdad delatada es el mensaje y la sociedad contemporánea es el receptor. Es producto de una cultura y por medio de él podemos conocer parte de esa cultura, el valor del monumento crece con su antigüedad por cuanto se hace más escaso el testimonio de la época, el monumento es todo aquello que puede presentar valor para el conocimiento de la cultura del pasado histórico, el objeto arquitectónico y urbanístico como monumento, abarca no solamente las obras excepcionales (declaradas como arqueológicas, históricas o artísticas) sino aquellos objetos comunes y representativos de un tipo de arquitectura o urbanismo de una época.

² M. Bow, A. Carta Internacional de la conservación y restauración de monumentos, Venecia. 1982-84; Pág. 10

³ Diccionario de Arquitectura Francesa de los siglos IX y XVI, año 1866.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.5 PATRIMONIO

Es el conjunto de bienes culturales y parajes naturales a los cuales la Humanidad da un valor especial y, por lo tanto, los hace objeto de una protección específica.

2.5.1 PATRIMONIO CULTURAL

A consideración de la convención sobre la protección del patrimonio mundial, cultural y natural de la UNESCO, el **patrimonio cultural** se puede definir como los monumentos, obras arquitectónicas, de la escultura o pintura monumentales, elementos o estructuras de carácter arqueológico, inscripciones, cavernas y grupos de elementos, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista de la historia, del arte o de la ciencia.⁴

2.5.2 PATRIMONIO NATURAL

Los monumentos naturales constituidos por formaciones físicas y biológicas o por grupos de esas formaciones que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico son considerados patrimonio natural al igual que las formaciones geológicas y fisiográficas y las zonas estrictamente delimitadas que constituyan el hábitat de especies animales y vegetales amenazadas, que tengan un valor universal excepcional desde el punto de vista estético o científico.

2.5.3 PATRIMONIO HISTÓRICO

Empieza teniendo una utilidad educativa pues nos recuerda que la ciudad es de todos, que es parte de una historia que nos pertenece, que el trabajo de nuestros antepasados nos legó bienes colectivos. El patrimonio tiene también valor de uso, puede albergar otras funciones y satisfacer necesidades materiales, puede ser disfrutado. Y esos usos no tienen por qué estar disociados con la posibilidad de generar beneficios, incluso cuantificables económicamente.

Lo que se olvida con mucha frecuencia es que el patrimonio histórico puede tener un papel económico relevante. De hecho lo tiene en muchas ciudades, unido al turismo. El fomento del patrimonio cultural puede emplearse también como un factor de regeneración urbana, de reequilibrio del territorio, de empleador de mano de obra, de generador de establecimientos comerciales ligados al ocio o al turismo, etc. La historia de la humanidad se guarda en los archivos históricos, por eso para

comprender un fenómeno lo tenemos que abordar desde el punto de vista Histórico y el medio que lo rodea.

2.5.4 PATRIMONIO INDUSTRIAL

La Revolución Industrial se generó sin duda, en Europa, pero tuvo impacto inmediato en América, incluyendo Ibero América, surgiendo así, un gran número de ciudades y construcciones que son un reflejo de ese desarrollo: ciudades campamento, puertos, estaciones de ferrocarril, centrales hidroeléctricas y tantas otras que se producen de forma contemporánea a las construidas en otros países europeos o incluso anteriores. Se debe de aprovechar el patrimonio construido a lo largo de la historia del ferrocarril y de otros recursos culturales que pueden ser transformados en una estrategia para la revitalización de ciudades y regiones industriales en crisis.

Las poblaciones originadas por la industria y la inmigración de ese tiempo, son símbolos para la reconstrucción y renovación del **patrimonio industrial**.

El patrimonio industrial es una fuente magnífica para la investigación sobre la clase obrera, ya que los restos de materiales ligados a la industria son testigos de los hombres y mujeres que no han tenido voz propia para dejar memoria de sí mismos por otros medios, y su memoria está en los espacios en que trabajaron y vivieron, en las cosas que con su esfuerzo produjeron, aunque no fueran suyas.⁵

Por eso, es tan necesario revalorizar el patrimonio histórico industrial y reivindicar los beneficios tangibles e intangibles que su conservación puede reportar para generar una demanda social que reclame a las administraciones públicas y a los agentes económicos la atención, y los presupuestos necesarios que nuestro nivel de desarrollo puede permitir.

En la exposición de motivos de la Ley de Patrimonio Histórico se declara que el valor de los bienes integrantes del patrimonio histórico, "lo proporciona la estima que, como elemento de identidad cultural, merece a la sensibilidad de los ciudadanos", ya que "los bienes que lo integran se han convertido en patrimoniales debido exclusivamente a la acción social que cumplen, directamente derivada del aprecio con que los mismos ciudadanos los han ido revalorizando".⁶

⁴ Patrimonio Mundial de la UNESCO. www.guiarte.com

⁵ LÓPEZ GARCÍA, Mercedes y CANDELA, Paloma. Patrimonio, cultura y sostenibilidad. El IPICAM. Tomo 1, Pág. 509. WWW.cicp.es/icitema

⁶ LÓPEZ GARCÍA, Mercedes y CANDELA, Paloma...

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.5.5 EL PATRIMONIO FERROVIARIO DE GUATEMALA

El ferrocarril de Guatemala, fue dado en concesión el 1 de Abril de 1998, en el cual FEGUA entrega de toda la infraestructura existente a la Empresa Ferrovias de Guatemala, que se comprometió en el contrato poner nuevamente en circulación el ferrocarril.

Esto lo convierte en uno de los pocos ferrocarriles del mundo que luego de permanecer cerrado durante un tiempo determinado, vuelve a ser utilizado, este es el primer paso esperanzador, para su rescate.

Sin embargo, hoy después de siete años, de haber sido firmado aquel contrato, la mayoría del sistema ferroviario se encuentra en desuso y abandonado, lo que estimula a los habitantes aledaños a saquear y depredar la infraestructura del ferrocarril. Detectándose casos en donde han levantado totalmente la vía y desmantelado los edificios hasta quedar solamente las plataformas de cimentación.

Sólo hasta finales del siglo XX se tomó conciencia de salvaguardar y conservar el patrimonio cultural en general, dentro del cual podemos ubicar todo el sistema ferroviario, ya que por su belleza arquitectónica, su carácter histórico, estético, ambiental y etnológico ha sido catalogado como Patrimonio Cultural y Natural de Guatemala. Por lo tanto, es de suma importancia tomar medidas urgentes necesarias para rescatarlo y preservarlo.

2.6 CENTRO HISTÓRICO

Como centros históricos se deben considerar no sólo los viejos “centros” urbanos, tradicionalmente entendidos, como los asentamientos humanos cuyas estructuras, unitarias o fragmentadas y aún parcialmente transformadas durante el tiempo, hayan sido establecidas en el pasado o, entre las más recientes.

Sino también aquellas que tengan eventuales valores como testimonio histórico o destacadas cualidades urbanísticas o arquitectónicas.

El carácter histórico se refiere al interés que dichos asentamientos presentan como testimonio de civilización del pasado y como documentos de cultura urbana independientemente y además de su intrínseco valor artístico o formal y de su aspecto ambiental particular que puede enriquecer e incrementar sus valores, ya que no sólo la arquitectura sino también la estructura urbana posee por sí misma significado y valor.

2.7 CONSERVACIÓN

Comprende un conjunto de actividades destinadas a salvaguardar, mantener y prolongar la permanencia de los objetos culturales para transmitirlos al futuro. La conservación de los monumentos requiere ante todo su mantenimiento permanente, que es siempre destinado a favorecer a estos para desempeñar una función útil a la sociedad, dicha asimilación es siempre deseable mientras no altere el ordenamiento y decoro de las construcciones. En nuestro caso se aplicará a las estaciones del ferrocarril con arquitectura y a la red ferroviaria dejando la posibilidad que en un futuro recobren su función original.

La conservación es un conjunto de procesos, Para que una sociedad en un momento histórico garantice la continuidad de un inmueble, considerado como una manifestación del que hacer humano, portador de un mensaje que habla de la forma de vida, costumbres y aspiraciones.

Porque, “conservar es capturar las huellas que deja el tiempo en las cosas para catapultarlas hacia el futuro y usarlas como referencia, aceptando implícitamente el cambio y el progreso. Conservar la memoria del pasado en las cosas puede ser un ejercicio de autoestima y de autodeterminación, algo tan revolucionario como hacernos responsable de nuestro destino.⁷

La creación de un “comité del patrimonio mundial” fortalece que los países participantes planifiquen sus estrategias para la conservación de cada uno de sus patrimonios, y que al mismo tiempo cooperen con los países que por su condición geográfica o económica no puedan llevar a cabo sus planes de conservación.

2.7.1 CRITERIOS DE CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

Se tendrán que tomar en cuenta los criterios de conservación del patrimonio siendo estos los siguientes:

- Relativos a su preservación, (serán todas aquellas actividades que se realicen con el fin de evitar la alteración o deterioro de un objeto arquitectónico).
- Relativos a su Intervención Física (Restauración).
- Relativo a su Mantenimiento.

⁷ Vid UNESCO, 1986, Pág. 11-15; UNESCO 1983, Pág. 6-7.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.7.2 PRINCIPIOS DE CONSERVACIÓN DEL PATRIMONIO

- Primero preservar qué restaurar.
- Principio de Reversibilidad.
- La conservación se apoya en el uso económicamente viable del patrimonio arquitectónico.
- Principio de asilamiento del contexto.
- La conservación es una actividad sistemática.
- Conservar, implica una elección.

2.8 RESTAURACIÓN

Proviene del término latino restaurare. La restauración es una operación que debe tener carácter excepcional. Su finalidad es conservar y revelar los valores estéticos e históricos de un monumento y se fundamenta en el respeto de los monumentos antiguos y de los documentos auténticos.⁸

La restauración termina donde comienza lo hipotético de allí en adelante todo trabajo complementario reconocido como indispensable, respetará la composición arquitectónica y llevará el sello de nuestra época.

La **restauración** pretende proteger el Patrimonio Cultural para darle una nueva vida, respetando su estilo arquitectónico, salvaguardar su identidad beneficiando la sociedad a que pertenece, todas estas recomendaciones están escritas y fundamentadas en las cartas internacionales como la de Cracovia 2000.

En 1978 posterior a la Revolución Francesa, se creó la comisión de Monumentos Históricos con el fin de salvaguardar el patrimonio cultural e histórico. En el siglo XIX Viollet-Le Duc (1814-1879), fue uno de los reconocidos tratadistas de Arquitectura expresando lo siguiente *“Restaurar un Edificio no es mantenerlo, repararlo o rehacerlo, es reestablecerlo a un estado completo, que no puede haber*

⁸ Diccionario de Arquitectura Francesa de los siglos IX y XVI. año 1866.

*existido en un momento dado, añadiendo más tarde que toda restauración por cada edificio es una dura experiencia.”*⁹ Le Duc consideró a la restauración como un instrumento de la Historia adaptándose al desarrollo de la humanidad, jugando un papel importante.¹⁰

Frente a este personaje se encuentra John Ruskin (1819-1900) oponiéndose a Le Duc publicando en 1849 las 7 Lámparas de la Arquitectura, expresando *“La Restauración no es Reconstruir un edificio sino darle mantenimiento.* Desde la época de los romanos se indica que la restauración es volver al estado anterior, durante el siglo XV en Italia renace el positivismo rescatando la cultura antigua haciéndose patente la restauración durante el siglo XVII, con el criterio de vestigios clásicos e implementación de normas. Durante el siglo XIX en Europa consideran la restauración como tercer satisfactor de desarrollo Histórico Cultural.

2.8.1 RESTAURACIÓN DE CENTROS HISTÓRICOS

Las intervenciones de restauración en los Centros Históricos tienen como objetivo garantizar con medios e instrumentos ordinarios y extraordinarios la permanencia en el tiempo de los valores que caracterizan estos conjuntos.

La restauración no se limita por lo tanto, a operaciones dedicadas a conservar solamente el carácter formal de elementos arquitectónicos o ambientes singulares, sino que se extiende a la conservación sustancial de las características de conjunto de la totalidad del organismo urbano y de todos los elementos que concurren en la definición de estas características, la cual se puede ampliar más en la Carta de Veracruz.

Para que un organismo urbano pueda ser salvaguardado adecuadamente en su continuidad durante el tiempo y para el desarrollo de una vida civil y moderna dentro de él, es preciso sobre todo que los Centros Históricos sean reorganizados en su más amplio contexto urbano y territorial en sus relaciones y conexiones con desarrollos futuros, con el objetivo de coordinar las acciones urbanísticas en tal forma que se logre la salvaguardia y la recuperación de los Centros Históricos a partir del exterior de la ciudad, a través de una programación adecuada de las intervenciones territoriales. Se podrá configurar así, mediante estas intervenciones (por realizarse con los instrumentos urbanísticos) un nuevo organismo en el que se

⁹ Diccionario razonado de la arquitectura francesa de los siglos IX y XVI. año 1866.

¹⁰ Diccionario de Arquitectura Fran...

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

retiren del centro histórico las funciones que no son compatibles para su recuperación, en términos de saneamiento conservativo.

Se considera que la coordinación se relaciona con la necesidad de salvaguardar el contexto ambiental del territorio en forma más general, sobre todo cuando éste ha adquirido valores de significación particular, estrechamente ligados a las estructuras históricas tal como han llegado hasta nuestros días.

En lo que se refiere a elementos singulares a través de los cuales se realiza la salvaguarda del organismo en su conjunto, deben tomarse en consideración tanto los elementos construidos como los demás elementos que constituyen los espacios exteriores (calles, plaza, vía férrea, etc.) e interiores (patios, jardines, espacios libres, etc.) y otras estructuras significativas, además de eventuales elementos naturales que acompañan al conjunto, caracterizándolo o acentuándolo (entornos naturales, cursos de agua, singularidades geomorfológicas, etc.).

Los elementos construidos que forman parte del conjunto deben conservarse no sólo en sus aspectos formales que califican la expresión arquitectónica o ambiental, sino en sus características tipológicas como expresión de las funciones que han caracterizado en el tiempo el uso de estos mismos elementos.

Toda intervención de restauración debe ser precedida, con el objeto de definir todos los valores urbanísticos, arquitectónicos, ambientales, tipológicos, constructivos, etc., el conjunto definido como centro histórico se deberá operar con criterios homogéneos, sino más bien para individualizar los distintos grados de intervención a nivel urbano y a nivel arquitectónico, calificando el necesario "saneamiento conservativo".

2.8.2 ETAPAS DE UN PROYECTO DE RESTAURACIÓN

La elaboración del proyecto para la restauración de una obra arquitectónica debe estar precedida por un cuidadoso estudio del monumento, llevado desde distintos puntos de vista:

- Se toma en cuenta su posición en el contexto territorial o en el tejido urbano.
- Los aspectos tipológicos.
- Las singularidades y calidades formales.
- Los sistemas y características constructivas, relativos tanto a la obra original como a las eventuales adiciones o modificaciones.

- Las investigaciones bibliográficas, iconográficas y de archivos.
- Situación legal.
- Definición de la incidencia de la estructura social sobre el monumento.
- Levantamiento gráfico y fotográfico completo para interpretarse desde un punto de vista meteorológico de los trazos reguladores y de los sistemas de proporciones y deberá incluir un estudio específico y cuidadoso para verificar las condiciones de estabilidad.
- Definición de uso de destino del monumento.

La investigación preliminar sirve para orientar la intervención de restauración en la dirección adecuada, ya se trate de limpieza simple, de fijado, de remover repintes, de transporte o de recomposición de fragmentos.

La investigación no siempre podrá tener una respuesta científica y por lo tanto la precaución y la experimentación con las materias que se usen en la restauración no deberán considerarse como superfluas para un reconocimiento genérico, hecho sobre base empírica y no científica, de la técnica usada.

2.8.3 ACTIVIDADES PRÁCTICAS DE LA RESTAURACIÓN

- Exploración, examen visual del monumento o análisis de laboratorio e interpretación de documentos gráficos.
- Liberación, tiene por objeto eliminar adiciones ajenas a los valores del edificio.
- Consolidación, detener el deterioro detectado en la exploración, sin esfuerzo adicional que garantice estabilidad,
- Reestructuración, devolver las condiciones de estabilidad pérdida por deterioro, para garantizar la estructura arquitectónica.
- Integración, es integrar elementos deteriorados o desubicados, construidos con nuevos materiales.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

- Reintegración, es volver a construir partes desaparecidas o pérdidas, empleando materiales nuevos sin reutilizar elementos de la construcción original.

2.8.4 FORMULACIÓN DEL PROYECTO DE RESTAURACIÓN

- Listado y selección de actividades con base en principios teóricos, enunciados y condicionantes económicos, recursos humanos etc.
- Planos.
- Especificaciones, cuantificación, presupuesto.
- Programación de la obra.
- Delimitación de la zona de protección del proyecto.¹¹

2.8.5 EJECUCIÓN DE MEDIDAS DE RESTAURACIÓN

Las restauraciones deben ser dirigidas y vigiladas continuamente para asegurar una buena ejecución y para poder intervenir en el momento en que aparezcan elementos nuevos, dificultades y problemas estáticos o para evitar por último que desaparezcan elementos que al principio fueron ignorados y que no se aprecien en las investigaciones preliminares.

Una exigencia fundamental de la restauración es la de respetar y salvaguardar la autenticidad de los elementos constitutivos. Este principio debe siempre orientar y condicionar las decisiones operativas.¹²

Finalizadas las actividades de restauración programadas en el monumento es necesario que se realicen las siguientes actividades:

- Mantenimiento, esta actividad permitirá evitar el deterioro, sostendrá la condición de habitabilidad y sin alteraciones, debe ser de carácter permanente.

- Conservación, preservación de alteraciones para detener deterioros en su inicio, realizándose periódicamente de acuerdo a naturaleza de materiales sujetos a uso normal.

- Reversibilidad, selección de técnicas, instrumentos y materiales que permitan la fácil anulación de los efectos de la restauración, para recuperar el estado del monumento previo a la intervención, si esta se juzga inútil o nociva al monumento.¹³

2.9 REVITALIZACIÓN

La revitalización comprende operaciones técnicas administrativas y jurídicas que en el marco de la planeación del desarrollo, están dirigidas a la reanimación de inmuebles y espacios públicos con obras de restauración; renovación, rehabilitación con el fin de mantener su integridad, y ser aprovechados de acuerdo a las necesidades de la población y su significado cultural y es concebida como una recuperación de inmuebles primordialmente de la calidad de vida de las personas.¹⁴ La revitalización de un territorio de tradición productiva ha de vincularse a la recuperación de algunos elementos específicos de identidad en un entorno de calidad.¹⁵

Por lo que se sugiere que esta estrategia debe ser coherente con la historia del ferrocarril y de su arquitectura, para así recuperar su identidad como tal y asegurar la permanencia en el tiempo de sus signos emblemáticos, que representan un valioso patrimonio histórico y arquitectónico.

2.10 MUTACIÓN URBANA

A partir de las transformaciones que aparecen en las ciudades como respuesta al proceso de globalización económica se observa que determinados objetos urbanos cambian de funciones. A esta propuesta es la que denominaron como "mutaciones urbanas".

Estas mutaciones urbanas se producen en áreas donde se pretenda una renovación y un nuevo uso, por ejemplo en los viejos centros de las ciudades, los cuales tienen excelente ubicación, ya que son espacios urbanos obsoletos y poco

¹¹ Ponce, Pablo. Teoría y Práctica en la Conservación de un Monumento: Ex Convento de Tecamachalco, Puebla. Colección Científica. México, D.F., Instituto Nacional de Antropología e Historia. Dirección de Restauración de Conservación, Restauración y Museografía Manuel Castillo Negrete. 1982 pp. 51-75.

¹² Salvador Díaz - Berrio Fernández. "PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL URBANO. Pág. 97-99.

¹³ Chafón, Carlos. Aspectos Conceptuales e Históricos de la Conservación. Facultad de Arquitectura, USAC. 1985 pp.3-6

¹⁴ Ayala, Carlos. "La Teoría e Historia Crítica de la Arquitectura en Latinoamérica, Los Estudios de López Rancel y Roberto Segre." Tesis Facultad de Arquitectura. USAC. Guatemala, Octubre 1991. p. 110.

¹⁵ Heritage, Minino & Mines, Clousure. El Patrimonio Histórico, grupo de hidrogeología y Medio Ambiente.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

funcionales. Uno de los objetivos primordiales de la reconversión, es dar nuevo uso a viejos centros de las ciudades, mejorar la imagen de marca de la ciudad y ofrecer actividades capaces de atraer nuevos flujos: turismo, congresos, convenciones, etc.

El estado en que se encuentran el terreno y los edificios del ferrocarril¹⁶ no dan la factibilidad de posibles transformaciones. De esta misma manera en Guatemala se debe utilizar estas propuestas de nuevo uso para las estaciones del ferrocarril, y puedan ser reutilizados de la mejor manera posible y evitar el desmantelamiento y deterioro de las mismas.

2.11 REVALORIZACIÓN

Todo patrimonio físico se deteriora desde el momento mismo que es materializado, la acción del tiempo, las catástrofes naturales, la acción de agentes degradantes, el uso intensivo e incorrecto por parte del hombre, hacen que el patrimonio envejezca y se degrade.

Es cierto que gran parte del patrimonio cultural de los pueblos se ha perdido, pero también es cierto que mucho aún se puede recuperar. Para garantizar su conservación, la vocación de servicio, para el mejoramiento de la vida del hombre constituye el motor principal sobre el cual ha de estructurarse todo plan para revalorización de los sitios históricos en conservación podemos decir que **revalorizar** un monumento arquitectónico y/o cultural **es proponerle un nuevo uso**, al ser renovado se realizarán actividades diferentes para lo que fue diseñado o construido.

Es la intervención que tiene como objeto darle vida al patrimonio cultural construido, respetando las características fundamentales de la obra. En nuestro caso se trata de la **revalorización** de las antiguas instalaciones de la **estación de Escuintla**, con el objetivo principal de recuperar lo que aún poseemos de nuestro patrimonio histórico nacional.

2.11.1 NUEVO USO

Con el objeto de asegurar la supervivencia de los monumentos, es de especial interés la posibilidad de proponer **nuevos usos** para los antiguos edificios monumentales, cuando su utilización no resulte incompatible con los intereses histórico-artísticos. Se recomienda que todas las operaciones de restauración,

tengan que estar bajo el perfil sustancial de la conservación, respetando los elementos agregados y evitando al mismo tiempo intervenciones de innovación o de reconstrucción, alteraciones sensibles a la individualidad topológica, al organismo constructivo y a la secuencia de los recorridos internos.

Debido al abandono actual de la mayor parte del sistema ferroviario y de las estaciones existentes, es necesario para garantizarles su permanencia en el tiempo un **nuevo uso**, para que alberguen funciones, de acuerdo a un sondeo previo, en el que se considerarán las opiniones y necesidades de la población, dejando la posibilidad de que vuelva a adquirir sus funciones originales.

2.11.2 PRINCIPIOS DE NUEVO USO

- Preservar el testimonio histórico cultural que se materializa en el edificio.
- Al restaurar se debe evitar cualquier alteración en el edificio cumpliendo con las normas internacionales.
- El uso que se destine al monumento será el resultado de un estudio contextual del área de influencia del mismo.
- La puesta en valor estará acorde al contexto arquitectónico del edificio.
- Deberá tomarse en cuenta el entorno del edificio no aislándolo sino integrándolo como un conjunto histórico tal.¹⁷

Al poner en valor un bien histórico equivale a habitarlo de las condiciones objetivas y ambientales que sin desvirtuar su naturaleza, resalte sus características y permitan su óptimo aprovechamiento. La Puesta en valor debe entenderse que se realiza en función de un fin trascendente que en el caso de Ibero América sería contribuir al desarrollo económico de la región.

La puesta en valor del Patrimonio Monumental implica una acción técnica dirigida a utilizar todos y cada uno de esos bienes conforme a su naturaleza,

¹⁶ Vid UNESCO, 1986; Pág. 11-15; UNESCO Pág. 6-7.

¹⁷ Chanfón Olmos, Fundamentos teorías de la Restauración, coord. General de estudios de postgrado. Universidad Autónoma de México, facultad de Arquitectura. México.1988.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

destacando y exaltando sus características y méritos hasta colocarlos en condiciones de cumplir a plenitud la nueva función a que están destinados.

2.12 EL URBANISMO

En sí es un conjunto de conocimientos que se refiere al estudio de la creación, desarrollo, reforma y progreso de los poblados en orden a las necesidades materiales de la vida humana. El concepto de Urbanismo tiene dos dimensiones, una teórica y otra práctica: teoría urbanística nace de la sistematización de conocimientos y principios surgidos de la segunda, la cual se concreta en el planteamiento Urbano.

2.13 TRAMA

Se conoce como trama, entramado urbano o plano urbano, la morfología de un área de la ciudad resultante de la manera de articularse entre sí el espacio públicos y los espacios parcelados. Para el análisis de ésta se han de tener en cuenta básicamente tres aspectos:

- La forma de la trama Urbana
- La tipología edificatoria
- Los usos del suelo.

2.13.1 FORMA DE LA TRAMA URBANA

La forma del plano o de la trama urbana puede dar lugar a clasificaciones en las cuales se pueden distinguir básicamente cuatro tipos:

- Malla ortogonal: es donde los ensanches urbanos adoptan normalmente algún tipo de malla ortogonal.
- Malla Radio concéntrico: que responde a una expansión urbana poco planificada y se apoya en una red anterior de caminos rurales o vías de comunicación interurbanas.
- Trama Lineal: la cual forma núcleos pequeños en los que una vía de comunicación es el eje vertebrado.
- Trama irregular: es propia de muchos centros Históricos.

2.13.2 LA TIPOLOGÍA EDIFICATORIA

Es la intensidad y distribución de la edificación dentro de la parcela y es otro elemento que configura la morfología urbana. Esta puede ser de tipo Histórico, atendiendo a las diversas fases en la construcción de la ciudad y desde la perspectiva del planeamiento pudiéndose distinguir entre la vivienda unifamiliar, el bloque aislado, el edificio multifamiliar, etc.

Las formas del crecimiento urbano se dividen en tres operaciones básicas de proceso urbanizador:

- La parcelación: morfología de la ocupación del suelo.
- La urbanización: construcción de la infraestructura urbana.
- La edificación: construcción de los edificios según topologías edificatorias.

2.14 EL PLANTEAMIENTO URBANO

Cada vez tiene más carácter globalizador de instrumento de desarrollo urbano en su sentido más amplio, pero no deja de ser un instrumento normativo cuya función básica es clasificar y calificar el suelo, y garantizar unas dotaciones adecuadas en servicios, infraestructuras y equipamiento comunitario, que permita tanto una elevada calidad de vida a la población residente como el desarrollo eficiente de las actividades económicas que se localizan en su territorio.¹⁸

2.15 ASENTAMIENTO HUMANO

Un asentamiento humano podría definirse como el espacio o territorio en el que una comunidad humana se desarrolla a través de su historia, ligada a los modos de producción dados en las diferentes regiones del mundo, como expresión de la existencia de clases sociales distintas (dominantes y dominadas).

Para comprender las leyes generales que rigen los fenómenos sociales, el hombre ha creado diferentes teorías en la medida de las exigencias del conocimiento teórico-metodológicos para abordar la temática de los Asentamiento como efecto de un proceso que los investigadores llaman Proceso de Urbanización, que para América Latina tiene su denominador común en las relaciones de dependencia, cuyas contradicciones en sus relaciones de producción, provoca la existencia de grupos sociales antagónicos consolidados por la manera como se opera la distribución interna de los beneficios del desarrollo generado.

¹⁸ Jaume Font, Roma Pujadas. Ordenamiento y Planificación Territorial. Pág. 293,322

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Los asentamientos humanos suelen clasificarse en dos tipos básicos: Los asentamientos de tipo rural se diferencian de los urbanos principalmente por el tipo de economía que los caracteriza, ya que los habitantes de los primeros se dedican fundamentalmente a actividades agropecuarias o primarias, mientras que en los de tipo urbano predomina la industria y la prestación de servicios.

La forma de organización social en los medios rurales y urbanos difiere a consecuencia del tipo de economía dominante. En los medios rurales las comunidades suelen estar integradas por familias de tipo extenso, las cuales se adaptan mejor a las formas de producción primarias (agropecuarias); en este tipo de asentamiento las relaciones de parentesco entre familia.

2.16 CIUDAD

Espacio geográfico donde se desarrollan las funciones de residencia, gobierno, transformación e intercambio en todos los niveles; Ocupada por una población cuya densidad y heterogeneidad permiten los contactos sociales con un grado de equipamiento que asegure las condiciones de la vida urbana y manifestándose, en la generalidad de los casos, con un paisaje construido cuyas características sin la continuidad y la contigüidad.¹⁹

Desde el punto de vista sociológico, la ciudad puede ser definida como un establecimiento relativamente grande, denso y permanente de individuos socialmente heterogéneos.

Va unida a una serie de impresiones de otro tipo como: olores, memoria, símbolos, experiencias, costumbres, etc. que afectan a cada persona de acuerdo a sus condiciones particulares.

También podría definirse como un asentamiento de tipo urbano, integrado por una comunidad humana y un medio físico en continua interacción. Un estudio completo de la ciudad requerirá, por tanto, de la observación de las relaciones entre comunidad y medio físico a través de disciplinas tales como la demografía, la antropología urbana, la economía, la sociología, el planeamiento urbano, etc.

¹⁹ folleto: Definiciones y conceptos Generales. Análisis Urbano. Proporcionado por Arq. Rodolfo Godínez. Facultad de arquitectura. USAC.

Entonces se puede decir que el medio físico de una ciudad está integrado por dos tipos de componentes: componentes naturales y componentes artificiales. Los componentes

Son todos aquellos elementos geofísicos que forman parte de la ciudad, tales como cuerpos de agua, suelos, conformación topográfica, vegetación, etc. Para la adecuada planeación de los asentamientos humanos es básico comprender, respetar y saber utilizar los distintos elementos del medio natural.

Los componentes artificiales del medio físico de una ciudad, por su parte, son aquellos que han sido construidos por el hombre, como redes de instalaciones, calles, plazas, edificios, etc.

2.17 IMAGEN URBANA

La impresión que la gente tiene acerca de su ciudad es el resultado de la interrelación que se da entre el observador y su medio ambiente. Esta interrelación no es sólo visual.

La percepción del medio ambiente genera en cada persona una imagen mental de las partes de la ciudad en mutua relación física. La imagen de la ciudad se puede analizar desde el punto de vista físico, es decir, considerando únicamente los elementos físicos naturales y artificiales que conforman la ciudad. Desde este enfoque, la imagen de la ciudad, se puede descomponer en cinco elementos, que interrelacionados entre sí, dichos elementos son:

- **Vías:** estas son las rutas de circulación que utiliza la gente para desplazarse, las personas observan la ciudad mientras va a través de ellas.
- **Bordes:** son los límites de una región o zona de la ciudad, o la frontera que separa una región de otra.
- **Distritos:** una ciudad está integrada por sus distritos, estos pueden ser de diferentes tamaños y formas, teniendo cada uno de ellos un carácter peculiar que lo identifica.
- **Nodos:** son los puntos estratégicos de la ciudad, es decir, centros de actividades, lugar de convergencia de importantes calles, puntos de terminación de transporte, etc.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

- **Hitos:** son los elementos físicos que visualmente son prominentes dentro de la ciudad, son también puntos de referencia. Pueden ser: un edificio, una señal, una montaña, una tienda, etc., estos hitos ayudan a que la gente se oriente dentro de la ciudad y pueden también identificar un lugar o una zona. Un buen hito es un elemento distinto, pero armonioso, dentro del paisaje urbano.

2.18 ESTRUCTURA URBANA

En sí el concepto de estructura urbana surge como la necesidad de simplificar las múltiples partes y complejas relaciones que componen la ciudad para la más fácil comprensión de la misma. Y esta se ha reducido a cinco grandes componentes que son:

- **Espacios adaptados:** son todos aquellos espacios en donde se realizan las actividades de la población. Estos son abiertos (calles, plazas, parques, etc.) o cerrados (viviendas, industrias y equipamiento.)
- **Redes:** se pueden definir como el conjunto de instalaciones que abastecen los edificios y las actividades y desalojan los desechos, haciendo posible el funcionamiento de la ciudad, (red de agua potable, drenaje, electricidad, etc.
- **Comunicación:** son los medios que utiliza la población para desplazarse dentro de la ciudad. Estos serían dos: la vialidad y el transporte.
- **Accesibilidad:** la accesibilidad como punto característico y eje de diseño urbano que es la capacidad potencial de establecer contactos físicos y/o sociales que posee un cierto lugar o grupo social con respecto al resto de la ciudad. Las vías de circulación y los medios de transporte son su principal forma de expresión. Es la capacidad de aproximación entre los elementos mencionados.
- **Funcionamiento de la ciudad:** en síntesis las actividades que la población realiza (habitar, trabajar, comerciar, etc.) se llevan a cabo en espacios adaptados para cada tipo de actividades, (vivienda, fábricas, comercios, parques, etc.). Estos espacios son abastecidos por las redes (agua, electricidad, etc.), que también desalojan los desechos (drenaje), haciendo posible que estas actividades se lleven a cabo.

La población y las mercancías se mueven conectando las diferentes actividades, este movimiento se hace a través de los medios de transporte y la vialidad. La accesibilidad se genera a partir de la posición de estos elementos dentro de la ciudad, generando dificultades o facilidades para que se interrelacionen entre sí.

2.19 ENFOQUES PARA UNA ESTRUCTURACIÓN URBANA

Las acciones relacionadas con la estructuración de una ciudad deben tomar en consideración todos los elementos que conforman la estructura urbana. Para entender o proponer la estructura de una ciudad, o de una parte de ella, se puede partir de cuatro enfoques diferentes, que son:

- **Sistemas de vialidad:** este enfoque se refiere a las diferentes formas en que se puede organizar la estructura a partir de la vialidad.
- **Patrones de desarrollo:** desde esta perspectiva deben tomarse en cuenta las diferentes maneras de estructuras de la ciudad a partir de la forma en que se alojan las actividades de la población.
- **Espacios abiertos:** estructuración de la ciudad en función de los diferentes sistemas de espacios abiertos.
- **Organización focal:** desarrollo de una estructura urbana a partir de núcleos focales y funcionales que son puntos de referencia para la población.

A partir de estos principios se desglosa la estructuración de la ciudad por medio de patrones de desarrollo, los cuales son:

- **Concentración y alta densidad (usos mixtos):** En este sistema la estructura urbana de una ciudad o parte de ella se desarrolla en un área reducida ocasionándose una concentración de actividades y alta ocupación del suelo.
- **Dispersión y baja densidad:** En este sistema la estructura de una ciudad se desarrolla en un área extensa, dando lugar a una dispersión de sus actividades y una baja densidad de población y de ocupación del suelo.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.20 TIPOS DE INTERVENCIÓN A NIVEL URBANO

2.20.1 REESTRUCTURACIÓN URBANA

Es la verificación y eventualmente la corrección, en donde haya carencias, de las relaciones hacia la estructura territorial o urbana con la cual el centro forma una unidad. Se debe poner en el análisis y en la reestructuración de las relaciones existentes entre el centro histórico y los desarrollos urbanos y constructivos contemporáneos, sobre todo desde el punto de vista funcional, observando particularmente la compatibilidad de funciones direccionales.

La intervención de reestructuración urbana debe procurar que se liberen los Centros Históricos de aquellos destinos funcionales, tecnológicos o en general los usos que provoquen un efecto caótico y degradante.

2.20.2 ADAPTACIÓN VIAL

Es el análisis y la revisión de las conexiones viales y de los flujos de tráfico que se realizan en su estructura, con el objetivo prioritario de reducir los aspectos patológicos y volver a llevar el uso del centro histórico a funciones compatibles con las estructuras antiguas. Conviene considerar la posibilidad de introducir el equipamiento y aquellos servicios públicos estrechamente ligados a las exigencias vitales del centro.

2.20.3 REVISIÓN DEL MEDIO URBANO

Se refiere a las calles, las plazas, vía férrea y todos los espacios libres existentes (patio, espacios interiores, jardines, etc.) con el fin de lograr una conexión homogénea entre edificios y espacios externos.

2.21 INTERVENCIONES A NIVEL ARQUITECTÓNICO

2.21.1 SANEAMIENTO ESTÁTICO E HIGIÉNICO DE LOS EDIFICIOS

Está orientado hacia el mantenimiento y hacia un uso equilibrado de sus estructuras; esta intervención se realiza según las técnicas, modalidades y recomendaciones señaladas en la dirección de las restauraciones arquitectónicas. En este tipo de intervención es de particular importancia el respeto de las cualidades tipológicas, constructivas y funcionales del organismo, evitando las transformaciones que alteren sus características.

2.21.2 RENOVACIÓN FUNCIONAL DE LOS ORGANISMOS INTERNOS

Debe permitirse solamente en donde sea indispensable con objeto de mantener en uso al edificio. En este tipo de intervención es de importancia fundamental el respeto de las cualidades tipológicas y constructivas de los edificios, prohibiendo todas aquellas intervenciones que alteren sus características, con vaciar la estructura interna edificada o introducir funciones que deformen en exceso el equilibrio tipológico-constructivo del organismo.

2.22 INSTRUMENTOS OPERATIVOS DE LOS TIPOS DE INTERVENCIÓN

- Los planos reguladores generales que reestructuren las relaciones entre el centro histórico y el territorio, y entre el centro histórico y la ciudad en su conjunto.
- Los planos detallados relativos a la reestructuración del centro histórico en sus elementos más significativos.
- Los planos ejecutivos de distribución relativos a una manzana o a un conjunto de elementos orgánicamente agrupados.

2.23 TRANSPORTE

Estructura importante del Urbanismo, esto debido a que en tiempos remotos, el hombre realizó intercambio de bienes entre tribus, mediante el traslado en hombros o ruedas, de diversas clases de productos. También el hombre viajó sobre las aguas, probablemente empleando troncos unidos con bejucos. Posteriormente ahuecó grandes troncos de árboles para fabricar botes, los cuales fueron mejorando de calidad al transcurrir los milenios, hasta construir naves relativamente grandes.

Pero, lo que ocurría en general, era que el hombre vivía, hasta final del siglo XVIII utilizando los mismos elementos, no fue hasta el 1756 que funcionó el primer motor (de vapor) que inició realmente la era industrial, moviendo máquinas diversas y un automotor (locomotora), que permitió arrastrar un tren de vehículos para pasajeros en 1826 y de allí en adelante todo ha sido un desarrollo tanto industrial como urbano.²⁰

²⁰ El Sistema de Transporte Ferroviario. Departamento de Prácticas estudiantiles en la Comunidad y Experiencias Docentes-PECED- de la Facultad de Ciencias Económicas, USAC. Edición primera, Pág. 272-277.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Se puede decir que el transporte es la acción de desplazar personas o bienes de un sitio a otro y esto a su vez origina lo que se llama tránsito que es la acción de pasar, personas o vehículos por una vía. De acuerdo con la sustentación del vehículo, se puede clasificar el Transporte en tres grandes grupos:

- **Transporte Terrestre**, que comprenden los sistemas ferroviarios, carreteros, conductos, teleféricos, etc.
- **Transporte Acuáticos**, o sea la navegación marítima, fluvial y lacustre.
- **Transporte Aéreos**, constituidos por la aeronavegación.

Y los elementos que lo conforman son:

- **La vía:** es el medio recorrido por el vehículo, en el caso de vía terrestre requiere de acondicionamiento y conservación (ferrocarriles, carreteras, ríos, canales, conductos, etc.). Y la vía marítima y aérea se emplea en su estado natural, pero requieren terminales muy costosos.
- **Vehículo:** de los que únicamente se consideran los movidos por motores y entre los que podemos mencionar los siguientes: el transporte carretero, **el ferroviario**, los marítimos, los aéreos y los conductos están constituidos por tuberías, los cuales son vías y vehículos a la vez.
- **Material transportable** está constituido por personas, materias primas y mercancías de gran variedad, están constituidas por tres acciones representativas de trabajo: carga, transporte, descarga.²¹

2.24 VEHÍCULO TRACTIVO (LOCOMOTORA)

Entre los principales vehículos de tracción podemos citar los más comunes: locomotoras a vapor, diesel-eléctricas y eléctricas.

En cuanto a las primeras locomotoras a vapor, son las locomotoras más antiguas entre las tres mencionadas, su capacidad de tracción queda limitada por la capacidad de la caldera.

²¹ El Sistema de Transporte Ferroviario. Departamento de Prácticas estudiantiles en la Comunidad y Experiencias Docentes-PECED- de la Facultad de Ciencias Económicas, USAC. Edición primera, Pág. 272-277.

Las locomotoras diesel-eléctricas, tiene gran preferencia debido a la fuerza de tracción de baja velocidad y a la economía en el funcionamiento, estas tienen tres partes principales: el motor diesel, el generador y los motores de tracción.

Asimismo, la capacidad de las locomotoras eléctricas queda limitada por la capacidad de la línea de transmisión que a pesar de ser una fuente exterior casi ilimitada, presenta la gran desventaja de la necesidad de construir líneas de transmisión e instalar subestaciones eléctricas, lo que eleva el costo de las mismas.

2.25 VÍAS FÉRREAS

Un ferrocarril se define como el camino provisto de perfiles paralelos denominados rieles, sobre los que se deslizan una serie de vehículos movidos por tracción eléctrica, motores eléctricos o motores diesel - eléctricos.²²

2.26 CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS

En la actualidad no se cuenta con una clasificación unificada de las líneas del ferrocarril, debido a que las mismas presentan gran variedad en sus características. Tomando en cuenta algunos puntos de vista, se pueden clasificar en:

- **Líneas principales y secundarias:** Las líneas principales son aquellas que forman las grandes líneas troncales, y las líneas secundarias las que complementan la red formada por las anteriores dando así un sistema completo de líneas férreas.
- **Líneas de vía angosta y vía ancha:** esta clasificación corresponde al nivel de servicio que prestan las líneas férreas, sin tener en cuenta si es una línea principal o secundaria, es decir que una línea principal no necesariamente debe ser de línea ancha o que una secundaria sea de línea angosta, ya que ello dependerá de los aspectos de servicio que son relacionados a la construcción. El ancho de la vía, definida como trocha de vía, es la separación entre rieles.
- **Líneas de tránsito general urbana y sub-urbanas** ésta es una clasificación relativa al servicio público que prestan. Así se tiene que las líneas de tránsito general corresponden al servicio nacional o internacional de larga distancia. Las líneas suburbanas son aquellas que comunican una población con sus zonas de influencia cercanas. Las líneas urbanas son las que prestan servicio dentro de las poblaciones, ya sean estos servicios efectuados sobre la superficie, como los

²² www.umss.edu.com.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

tranvías, subterráneos o elevados, y como los metropolitanos. Existen también líneas de servicio particular que corresponden a las líneas dedicadas exclusivamente al servicio de algunas empresas de carácter privado, tales como las líneas mineras.

2.27 PERALTE

Se denomina peralte a la diferencia de cota entre los dos rieles de la vía en curva, para una sección normal al eje de la vía. Se proporciona mediante la elevación gradual del riel exterior sobre el interior, manteniendo éste a su nivel original en la recta. Las principales misiones del peralte son:

- Producir una mejor distribución de cargas en ambos rieles.
- Reducir la degradación y desgaste de los rieles y del material rodante.
- Compensar parcial o totalmente el efecto de la fuerza centrífuga con la consiguiente reducción de sus consecuencias.

2.28 INFRAESTRUCTURA Y SUPERESTRUCTURA

Como partes esenciales en la constitución del camino de rodadura que se ofrece a los trenes, se consideran la infraestructura y la superestructura.

La primera es la parte que da origen a la línea, con sus cortes y terraplenes, viaductos, puentes, alcantarillas, túneles, y en general, con todas las obras de arte y de fábrica necesarias para el establecimiento de la superficie sobre la que se asienta la vía.

La superestructura es la vía propiamente dicha, con el balasto, los durmientes, los rieles, los aparatos de vía, y también los elementos precisos para asegurar la circulación de los trenes, como las señales, y enclavamientos.

2.29 ELEMENTOS QUE CONFORMAN LA SUPERESTRUCURA

2.29.1 RIEL

A la vía, cuando en España se empezó a tratar de ferrocarriles, se le llamó camino de fierro o riel de hierro. Se daba este nombre de camino, porque el riel es el perfil de hierro que sirve de huella a las ruedas de un carro.

A las barras de hierro se las llamaba riel, tomando del inglés y del francés esta palabra, que tiene su raíz en la latina *regula*, que quiere decir regla. En la actualidad, lo corriente es llamar riel a las barras de acero que se asientan sobre los durmientes.

2.29.2 SUJECIÓN DEL RIEL

Las sujeciones del riel son elementos que hacen posible la continuidad estructural de la vía. Las funciones de las sujeciones, son: Fijar los rieles a los durmientes, asegurar la invariabilidad del ancho de la vía, facilitar la transferencia de las cargas estáticas y dinámicas del material rodante.

2.29.3 DURMIENTES

Los durmientes que se emplean en Guatemala son de madera que no se precisan, de una sección perfectamente escuadrada, sino que la cara inferior sea plana y la superior ofrezca también una superficie plana de al menos 21 cm de ancho, que servirá de asiento para el patín del riel. Se utilizan también durmientes metálicos, huecos, en otros países del mundo, han dado buenos resultados, pero no se han generalizado mucho.

2.29.4 BALASTO

El balasto es la capa de piedra partida que se tiende sobre la explanación o plataforma y sirve de asiento a los durmientes. La colocación del balasto en la vía, responde a varios fines como:

- Repartir en superficie amplia de la explanación la presión de los durmientes, que apoyando directamente sobre el terreno podrían hundirse en él.
- Constituir con los durmientes un lecho elástico para descanso de los rieles, y para recibir de éstos los esfuerzos que le transmiten, al pasar los trenes.
- Contrarrestar el desplazamiento de los durmientes, al proporcionarles una base con las múltiples aristas vivas de las piedras.
- Sanear el asiento de la vía, ya que con el balasto se forma una capa permeable.

Las condiciones que debe reunir el balasto, para cumplir con los fines mencionados, son:

La capa de balasto, debe ser de suficiente espesor para que reparta las presiones sobre una base más ancha, según las cargas que los durmientes reciban.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Esta altura del balasto, está relacionada con la velocidad, peso y número de los trenes, también con la naturaleza del terreno y con el clima del país. En la figura 1.18, se ilustra una distribución de presiones en el balasto, para distribuir esta en la plataforma considerando una base más amplia para soportar los esfuerzos. La altura del balasto varía de 30 a 50 Cm. por debajo de los durmientes.

- Deben ser las piedras de arista viva, pues los cantos rodados no sujetan tanto los durmientes.
- No deben ser las piedras muy pequeñas, porque entre ellas quedaría poco espacio para el drenaje y además, se perderían y desgastarían más fácilmente; ni ser muy grandes, pues se reducirían las aristas al apoyo del durmiente y se dificultaría el bateado.
- Un tamaño de 3 a 6 Cm. es recomendable, se comprende la conveniencia de la regularidad de los tamaños, de la uniformidad de las dimensiones.
- Las piedras deben ser de roca dura, que se oponga a quebraduras y desgastes: basalto, cuarcita, caliza y granito.

Reuniendo estas condiciones, el balasto se coloca sobre la explanación o plataforma la superficie de la explanación, sobre la cual el balasto se coloca, debe tener cierta inclinación, en sentido transversal, para dar salida a las aguas, vertiéndolas por uno o dos lados. Se coloca el balasto en capa de buen espesor y dimensiones al ancho que naturalmente varían con el de la vía y la categoría de la línea.

2.29.5 PLATAFORMA

Es la superficie de terreno que se ofrece para que sobre ella se coloque la superestructura. Su anchura depende, como es natural, de que se establezca una o más vías, y del ancho de éstas. Esta superficie de plataforma tiene cierta inclinación transversal, a una o dos aguas para el debido saneamiento, es decir con inclinación para el drenaje, suele ser de 3%.

En caso de terrenos muy húmedos y arcillosos, el saneamiento tiene que ser especial, utilizando carbonilla, arena, piedras gruesas, placas de hormigón y aún tubos de drenaje. Recientemente se ha empleado para algunos de estos casos, y en vía ya establecida, inyecciones de cemento, en forma parecida a lo que se utiliza para reforzar la cimentación de las construcciones.

2.30 CLASIFICACIÓN DE LAS ESTACIONES

Las estaciones y terminales en sí, comprenden las áreas del Ferrocarril, donde se atienden los servicios públicos de carga y pasajeros, contiguos, en ocasiones, a zonas destinadas a servicios propios de inspección, mantenimiento, aprovisionamiento y formación de trenes de carga y pasajeros. Los diferentes tipos de estaciones, según su función, son las estaciones de tráfico de viajeros, de carga y mixtos, que serán detallados a continuación.

2.31 TERMINALES DE VIAJEROS

La misión de las terminales de viajeros es la de recepción y expedición de trenes de viajeros; así como la transferencia de viajeros desde los vehículos ferroviarios a otros medios de transporte o viceversa.

Las terminales de viajeros están formadas por: *Sector ferroviario*, compuesto por las vías, andenes e instalaciones necesarias propias para la instalación. *Edificio de servicio*, con las instalaciones dedicadas a la atención del viajero (información, restaurantes, salas de espera, zonas comerciales, etc.) y las zonas dedicadas al transporte de equipaje y paquetes.

Instalaciones complementarias, tales como aparcamientos u otros accesos. Las terminales de viajeros según el tráfico de trenes que posean pueden ser de cercanías (para distancias menores de 75 Km.) para el tráfico urbano o suburbano, regionales, de larga distancia para conexión nacional o internacional y de mercancías, si se tiene en cuenta el equipaje del viajero y la posibilidad de que el viajero lo pueda depositar temporalmente en una consigna.

Terminal de pasajeros, en ocasiones las estaciones de pasajeros se denominan *Estaciones de cola*, como la mostrada en la figura 8.2. Localizando el eje del peine de las vías de los andenes, como un ramal que se apoya con una "Y Griega" en la troncal.

Ese tipo, se opera "virando" al tren y entrando "de cola" al andén y cuando la densidad crece, entrando "de frente" retirando por separado los coches vacíos y sus máquinas para conducirlos al taller correspondiente para inspección, aseo, reparación etc.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Estación de cola para pasajeros, en estaciones *de paso para pasajeros* los trenes de carga deben pasar sin detenerse empleando otras vías exclusivas para circulación hasta la estación de carga.

Por otra parte, el mínimo servicio público sobre vía troncal, se establece mediante un corto *andén* y una caseta con tejado, o la caja de un carro fuera de servicio, acondicionado para proteger contra la intemperie, al reducido pasaje de una pequeña comunidad, que aborda trenes locales mediante las señales del usuario.

2.32 TERMINALES DE CARGA O MERCANCÍAS

La función de las estaciones de carga en el manejo y distribución a sus diferentes destinos, tales como ciudades vecinas, industrias con vías particulares o el trasbordo de la carga desde los vagones a otros medios de transporte.

Los componentes principales de las terminales de carga son las siguientes: *Patios o parques de recepción, expedición y estacionamiento de material, ordenación, formación y descomposición de trenes*, los cuales están formados por las instalaciones de la vía, comunicaciones, señalización y todas las demás instalaciones precisas para el tráfico de los trenes en la terminal.

Se llama patio al conjunto de vías que sirven en la repartición de los carros a diferentes destinos y/o a escapes para las empresas a las cuales les llegan grandes cargas por medio de este servicio de transporte.

Edificios, muelles y otros departamentos necesarios para la explotación comercial de la terminal.

Accesos a la terminal y aparcamientos.

Los tipos de terminales de carga según las mercancías que se transporten pueden ser: *de trenes directos*, los cuales tienen origen, destino y horarios fijos, circulan con carácter regular y, por lo general, sin paradas intermedias; *de detalle*, para paquetería, servicios de correos y equipajes sin propietarios e *intermodal*, para el transporte de contenedores o vagones especiales.

2.33 ESTACIONES DE TRÁFICO MIXTO

En este tipo de estaciones, las terminales de viajeros y mercancías no están separadas claramente la una de la otra. Ambas terminales están compuestas de los departamentos que se detallan en los tipos de estaciones.

En estaciones que prestan servicios de pasajeros y carga, las instalaciones necesarias están relativamente próximas unas a continuación de otras. Debe emplearse túnel para peatones y amplio andén intermedio entre dos vías, exclusivas para pasajeros, para atender trenes en dos direcciones simultáneamente y para el manejo adecuado de la carga que será seleccionada para la descarga o trasbordo a otro medio de transporte.

En cualquier caso para las estaciones mixtas o de carga, el diseño de los patios tiene particular importancia, ya que con un buen diseño de estos para las horas pico del año de proyección, se concretará la eficiencia de la terminal. En los patios de maniobras, se revisan, aprovisionan y reparan carros y locomotoras; se forman nuevos trenes y se cambian sus tripulaciones. El tamaño del patio representa un serio problema que debe resolverse adecuadamente, además se precisa prever su futura ampliación.

Una estación en el sector ferroviario, consta de patio de recibo; otro de clasificación; de reclasificación y de salida o despacho, además de vías para la circulación directa, talleres, servicios y desde luego Torre de Control de la Clasificación.

Cada patio es un problema especial donde el número de carros por tren, define las dimensiones del patio de clasificación y donde se precisa conocer los tipos de retardadores, el número de los sapos, el viento dominante local, clase, peso y modelo de carros, etc.

2.34 PATIOS PLANOS

En los pequeños patios y terminales, localizados en empalmes de 2 ó más líneas y cuando el tráfico es reducido, basta utilizar una o dos máquinas de patio para clasificar los carros de los trenes que se reciben y formar los nuevos trenes según su destino. Existen estaciones con patios a nivel, los cuales preferentemente deben recibir con descenso de -0.2 %, dejando a nivel, el centro de patio y proyectando una suave subida de +0.2 % a la salida. A modo de ayudar al movimiento de entrada de los carros, en ambos sentidos y a su frenado al extremo opuesto.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.35 PRINCIPIOS BÁSICOS PATIOS DE JOROBA

Se debe mencionar que las maniobras en patios a nivel, resultan lentas y costosas, quedando las vías semibloqueadas por el continuo ir y venir de las máquinas patieras, donde los garroteros operan manualmente los numerosos cambios de vías y donde la operación se realiza bajo órdenes verbales del Jefe de Patio obteniéndose apenas regulares resultados económicos que llegan alcanzar un valor crítico. Éste es el principal motivo por el cual se construye un patio de joroba o de clasificación por gravedad.

Para la localización de los patios, debe alojarse el patio donde exista alguna loma u ondulación natural 5 o 6 metros más alta que los terrenos planos colindantes para constituir la joroba necesaria para impulsar los carros hacia las vías de clasificación, dado que de no existir esas condiciones topográficas naturales entonces precisaremos construir y compactar las terracerías de una loma de 5 metros de altura, cuyo volumen es considerable.

2.36 SEÑALIZACIÓN

Se conoce bajo el nombre de **señales** el conjunto de aparatos y signos claros y precisos, que tienen por objeto controlar, asegurar y proteger el movimiento de trenes, hacer conocer al personal las previsiones y el estado de la línea, a fin de garantizar que el tráfico sea satisfactorio y sin riesgos.

2.37 CLASIFICACIÓN

Las señales según el Reglamento de Operaciones de la Empresa Nacional de Ferrocarriles se clasifican en: señales fijas se efectúan desde un punto determinado de la línea y por lo tanto, son de carácter permanente, transitorias, con brazos, con banderas y luces de color, con campana, pito de boca, silbato y petardos.

2.38 POSICIÓN NORMAL DE LAS SEÑALES

Todas las señales serán colocadas al comenzar la precaución prevista, al lado derecho de la vía. El personal de conducción observará el fin de la precaución por las señales que quedan colocadas al lado izquierdo.

2.39 SEÑALES FUERA DE USO O DESCOMPUESTAS

Estas quedarán en posición de Vía Libre y se les colocarán encima dos listones blancos cruzados. Señales así marcadas se consideran como no existentes debiendo el Departamento de Vía y Obras retirarlas o repararlas en el menor tiempo posible.

2.40 VIAS VERDES

2.40.1 ORIGEN Y DESARROLLO DEL MOVIMIENTO

Las premisas del movimiento de las vías verdes aparecieron a finales de siglo XIX como consecuencia de los trabajos de arquitectos paisajistas y urbanistas, como Frederick Law Olmsted en Estados Unidos y Ebenezer Howard, en Reino Unido.²³

Aunque sus orígenes se encuentran en gran medida en Europa, sobre todo con las corrientes higienistas y progresistas que surgieron en Francia y desarrollo de las ciudades jardín en el Reino Unido, Francia e Incluso Bélgica, en sus comienzos se desarrolló principalmente en Estados Unidos como reacción al fenómeno de urbanización galopante. La literatura americana es además muy prolífica sobre este asunto.

En la Región Valona (B), a partir de los años 70 se difundió la idea de crear una red de vías verdes basada en las líneas ferroviarias desafectadas, bajo un enfoque turístico. Por aquel entonces, la primera crisis del petróleo hizo que los poderes públicos se replantearan el desarrollo de la red de carreteras y de transporte motorizado.

Diez años más tarde, la segunda crisis del petróleo obligó al Gobierno a revisar su política de transportes. Sin embargo, hay que esperar a mediados de los años 90, para ver como la reflexión alcanza su punto final y se llega a un acuerdo entre la Sociedad Nacional de los Ferrocarriles Belgas (SNCB), propietaria de las infraestructuras, y la Región valona, que sería el origen del proyecto.

RAVeL (Réseau Autonome de Voies Lentes o Red Autónoma de Vías Lentas) fue presentada oficialmente en noviembre de 1995 por el Ministro Valón responsable de la Ordenación del Territorio.

Mientras que en España se desarrolló desde 1993 un Programa de Vías Verdes que agrupaba a todas las iniciativas existentes para el desarrollo de itinerarios no motorizados sobre antiguos trazados ferroviarios. A través del

²³ Ebenezer Howard fue el creador del concepto de "greenbelt" o cinturón verde, aplicado, principalmente, alrededor de la ciudad de Londres (7938). Howard definió una amplia franja de tierras agrícolas de unos 8 kilómetros de ancho, fijando los límites de la ciudad y preservando la integridad de las campiñas (f Howard: Garden cities of tomorrow ")

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

apoyo al desarrollo rural y al establecimiento de nuevas relaciones entre la ciudad y el campo, este programa propugna un acercamiento respetuoso al medio ambiente y su valorización. Después de seis años de trabajo, se disponen en España hay ya más de 800 kilómetros de Vías Verdes acondicionadas.

El desarrollo de las Vías Verdes trasciende las fronteras españolas, tras la celebración de los Primeros Encuentros Europeos de Tráfico No Motorizado y de los Caminos del Ferrocarril (Premières Rencontres européennes du trafic lent et des chemins du rail) que tuvieron lugar en Val-Dieu (Bélgica), en mayo de 1997. Se creó en Namur (Bélgica) el 8 de enero de 1998, la Asociación Europea de Vías Verdes con el apoyo de la Dirección General de Medio Ambiente de la Comisión Europea.

Con este objetivo, el domingo 9 de mayo de 1999 se convocó, por primera vez y con carácter nacional, el Día de las Vías Verdes. Organizado por la Fundación de los Ferrocarriles Españoles (FFE), en los organismos gestores de las diferentes Vías Verdes, se celebraron marchas festivas.

Se animó a los ciudadanos, y especialmente a niños, ancianos y minusválidos, a recorrer las Vías Verdes caminando o en bici, y a sumarse a las actividades populares que estaban programadas.²⁴

2.40.2 FACTORES QUE CONTRIBUYERON A SU APARECIMIENTO

Diversos factores han contribuido a la aparición de este movimiento tanto en Europa como en Estados Unidos:

- Las crisis del petróleo de los años 70 y 80 hicieron que los poderes públicos tomaran conciencia de los límites de las reservas energéticas.
- Los movimientos ecológicos surgidos en la misma época y, como consecuencia, el movimiento anti-coche.
- La aparición de iniciativas como compartir el coche, los transportes de empresa, la creación de itinerarios para ciclistas, etc.

El notable crecimiento de actividades de ocio al aire libre y de turismo rural y activo vinculado con la evolución tecnológica de determinados modos de

desplazamiento: bicicleta de montaña, patines en línea. La toma de conciencia de la población y de los poderes públicos de la importancia del patrimonio vinculado a las infraestructuras de comunicación. Un interés cada vez mayor por la conservación de la calidad del medio ambiente y el desarrollo de políticas de desarrollo sostenible.

El desarrollo del asociacionismo (Rails-to-trails en los Estados Unidos, Chemins du Rail en Bélgica, Sustrans en el Reino Unido, asociaciones de ciclistas en Francia) y de procesos de participación y de concertación entre los poderes públicos y la población. Sobre la base de la confluencia de estos diferentes elementos, las Vías Verdes han visto la luz y han encontrado un contexto propicio para su desarrollo.

Hoy en día, el fenómeno reviste múltiples formas. Más allá de su función estética y recreativa, las vías verdes persiguen diversos objetivos en relación no sólo con la protección del entorno y la movilidad, sino también con la educación, la conservación del patrimonio histórico y cultural, la salud, etc. Es significativo que estas redes se multiplican tanto en Europa como en Norteamérica y en Oceanía y ahora en el resto de países latinoamericanos.

Los países europeos han desarrollado este concepto en función de sus especificidades geográficas, urbanísticas, económicas, culturales aunque sólo muy recientemente ha comenzado a tomar forma en la conciencia de los poderes públicos la visión transnacional de una red de vías verdes.

2.41 CONCEPTO DE VÍA VERDE

Vía Verde, Voies Vertes, Voies Lentes, Voies Douces, Greenways, Ejes Verdes, Pasillo Verdes, Corredores Verdes, y otros tantos términos que, en toda Europa y en el mundo, se le designan a infraestructuras destinadas al tráfico ligero no motorizado.

En términos generales, la Vía Verde designa un pasillo de comunicación desarrollado con fines recreativos y/o para realizar desplazamientos cotidianos de tipo obligado (trabajo, estudio, compras, también denominados utilitarios, sobre infraestructuras no accesibles a vehículos motorizados.

²⁴ Asociación Europea de Vías Verdes. *Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa*. Pag. 56

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

La definición propuesta por la Asociación Europea de Vías Verdes tiene en cuenta las especificidades de las diferentes actuaciones europeas.

En el contexto de este estudio, las vías verdes designan infraestructuras de comunicación en sitio propio, parcial o totalmente fuera de servicio, y que, una vez acondicionadas, se ponen a disposición de los usuarios no motorizados como peatones, ciclistas, personas con movilidad reducida, patinadores sobre ruedas, esquiadores de fondo, jinetes.

Las Vías Verdes pueden adoptar múltiples formas. No existe, por tanto, una simple y única definición de este concepto, ya que está íntimamente relacionado con la historia y la cultura de las regiones afectadas.

2.42 CONCEPTO DE VÍA VERDE PARA GUATEMALA

Se denomina Vía Verde al acondicionamiento de derecho de vía del ferrocarril, para crear una infraestructura autónoma, continua, ecológica y segura que garantice un desplazamiento no motorizado confortable al margen del tráfico motorizado. Con el objetivo principal de salvaguardar el derecho público sobre el patrimonio ferroviario, para una futura rehabilitación del mismo.

Estas nuevas condiciones permiten la accesibilidad y la universalidad de los nuevos usuarios, sin limitaciones de edad o capacidad física, para promover entre la población guatemalteca una cultura nueva del ocio al aire libre, deporte al aire libre y de la movilidad no motorizada.

Brinda recorridos peatonales y/o bicicletas que proporcionan un acceso ecológico y no contaminante, a parajes de gran valor natural, así como de lugares que atesoran un rico legado cultural. En estos corredores verdes se pueden implantar y mantener ecosistemas especiales, que contribuyen a la biodiversidad y a establecer una forma de descontaminar el aire, también preserva un entorno visual agradable y reduce la congestión y contaminación de las ciudades, poniendo en práctica las políticas de desarrollo sostenible.²⁵

2.43 CARACTERÍSTICAS DE UNA VÍA VERDE

Para poder calificarse como Vías Verdes, estas infraestructuras tienen que presentar una serie de características físicas comunes que faciliten su acceso y su utilización por el mayor número posible de usuarios, es decir:

²⁵ Elaboración propia.

- Pendientes suaves (máximo de 3% e incluso nulas)
- Autonomía física real en relación con la red de carreteras
- Número reducido de cruces con carreteras. En el caso de canales, estas intersecciones no existen prácticamente.
- Continuidad del los trazados mediante el mantenimiento del dominio público y la selección de enlaces de conexión en los tramos en que esta continuidad se haya perdido.

2.44 ELEMENTOS QUE PUEDEN SER ACONDICIONADOS PARA VÍA VERDE

Las actuaciones para la implantación de las Vías Verdes se basan fundamentalmente en el uso de derechos de vías ferroviarias desafectadas y los caminos de servicio de vías de agua actual o antiguamente navegables (canales, ríos etc.).

Utilizan también, en función de los lugares que atraviesan, los caminos y de trashumancia, itinerarios históricos, caminos forestales y agrícolas, caminos vecinales, diques fluviales etc.,

Se trata, por tanto, de trazados ya existentes que, habiendo perdido su uso de origen, se destinan a las nuevas necesidades de la sociedad relativas a la movilidad lenta o ligera, no motorizada.

2.45 USUARIOS DE LA VÍA VERDE

Las Vías Verdes están reservadas a categorías de usuarios no motorizados que también podríamos llamar usuarios lentos o ligeros. Se trata esencialmente de peatones y caminantes, ciclistas y personas con movilidad reducida. Según el entorno atravesado, y cuando las condiciones lo permiten, se puede prever la afluencia de otros usuarios como son los patinadores sobre ruedas (rollers), jinetes, esquiadores de fondo, etc.²⁶

En consecuencia, muchas personas se ven directamente beneficiadas por las vías verdes y por diferentes razones, ya que en efecto, las pueden utilizar para los

²⁶ Asociación Europea de Vías Verdes. Guía de Buenas Prácticas de Vías Verdes en Europa.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

desplazamientos que hemos denominado utilitarios, ya sean diarios u ocasionales, o para trayectos realizados en el marco de actividades de tiempo libre o turístico. Entre los usuarios de las vías verdes, cabe mencionar, por ejemplo:

- Las personas que utilizan diariamente las vías verdes para ir al trabajo a pie, en bicicleta o también para llegar a una parada de transporte colectivo.
- Los escolares que las usan para acudir a la escuela.
- Las personas para las cuales representan vías de acceso a los centros comerciales, los complejos deportivos y otras zonas de actividad.
- Las personas llamadas vulnerables (personas mayores, discapacitadas, pero también personas con niños o cargadas de paquetes) que son conscientes de la seguridad que ofrecen estas infraestructuras separadas físicamente de la red de carreteras.
- Los paseantes para quienes las Vías Verdes son lugares de esparcimiento y de descanso agradables.
- Los niños que utilizan las Vías Verdes como zonas de juego o también para aprender a montar en bici o en patines.
- Los usuarios que utilizan las Vías Verdes para mantenerse en forma.
- Turistas que pueden, así, descubrir la ciudad y el campo de una manera diferente.

La diversidad de usuarios de las Vías Verdes no debe en ningún caso hacer olvidar que la convivencia y la cortesía son obligadas en este tipo de infraestructuras. Los códigos de buena conducta que son propuestos por cada país defienden en cualquier caso la prioridad de los usuarios más lentos.

2.46 BENEFICIOS DE LAS VÍAS VERDES EN LA CIUDAD DE ESCUINTLA

La reutilización de estas vías de comunicación permite ofrecer a los ciudadanos no motorizados infraestructuras de desplazamiento seguro, fáciles, accesibles y continuas, y que unen las zonas de actividad entre sí y con las áreas residenciales.

Al dinamizar los barrios que atraviesan, la creación de las Vías Verdes puede facilitar operaciones de renovación urbana.

La movilidad de las personas se ve globalmente mejorada por la creación de las Vías Verdes. Por una parte, porque aunque subsiste un pequeño riesgo de accidentes sobre todo en los cruces con carreteras, ofrecen infraestructuras seguras y muy idóneas para el tráfico no motorizado. Por otra, porque influyen positivamente en la autonomía de los niños, personas mayores y minusválidos.

Los estudios desarrollados muestran que la mayoría de los desplazamientos realizados en la ciudad apenas sobrepasan los 5 kilómetros. La bicicleta es, por tanto, el medio de locomoción mejor adaptado para los desplazamientos urbanos. Al promover el uso de la bicicleta en el tiempo de ocio y su aprendizaje por los niños, las vías verdes estimulan indirectamente la utilización cotidiana de la bicicleta en zonas urbanas, es decir, allí donde los problemas de contaminación son más acuciantes.

Las vías verdes se ofrecen como instrumento para preservar la integridad del dominio público. El carácter lineal y continuo de estas infraestructuras, y más especialmente de las antiguas vías férreas y de los canales, puede ser aprovechado para instalar redes de fibra óptica, conducciones de gas o líneas eléctricas.

Y no hay que desestimar la idea de que las vías férreas que actualmente están en desuso podrían ponerse de nuevo en servicio. La conservación de las plataformas de ferrocarril cobra de esta forma toda su importancia como reserva patrimonial.

2.47 IMPACTO SOCIAL DE LA VÍAS VERDES

Somos conscientes que actualmente las personas que no son propietarias de un automóvil pueden ser excluidas socialmente, al no ser capaces de desplazarse rápidamente sobre distancias medias ó largas. Esta situación puede representar una barrera para encontrar un empleo o más simplemente para ir al cine por la tarde ó incluso para llegar al supermercado situado en la periferia de la ciudad.

Las Vías Verdes pueden ayudar a la población que no posee vehículo a reducir su aislamiento, ofreciéndole la posibilidad de desarrollar relaciones sociales y mejorar la accesibilidad en áreas de servicios.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Genera empleos de proximidad, la mejora de barrios desestructurados y la revitalización de regiones en crisis económica, las vías verdes tienen un impacto social y económico no despreciable. Además preserva el derecho de vía del ferrocarril, rescatándolo de la invasión de los asentamientos humanos que han surgido sobre la vía, a consecuencia de su desuso, también la guarda de futuras invasiones que se pudieran dar.

Las Vías Verdes son espacios propicios para la organización de clases sobre temas ecológicos destinadas a los niños, ofreciéndoles el descubrimiento de zonas naturales, cumpliendo, por tanto, una función pedagógica y educativa. Estas infraestructuras son, por otra parte, testigos de la historia de una región y de su desarrollo. La reutilización de estos trazados permite conservar la continuidad de estos ejes de comunicación, así como los edificios y el pequeño patrimonio que le son inherentes: estaciones, casetas de esclusas, señales, balizas, mojones y estimula el conocimiento de un patrimonio cultural, natural y humano. Numerosos estudios muestran además que la presencia de una Vía Verde aumenta el valor patrimonial de los bienes inmobiliarios situados en su proximidad.

Favorece las iniciativas locales haciendo que intervengan sobre todo las escuelas de arte, algunas obras se eligen mediante la organización de concursos. La mayoría de las veces, las obras se crean con materiales de recuperación de: asientos contruidos con las traviesas de las vías, puente cubierto realizado a partir de un antiguo vagón al que se le han quitado las puertas, etc., Esto tiene la ventaja de sensibilizar a los futuros usuarios de Vías Verdes sobre las obras y hacerles participar activamente en su creación

2.48 IMPACTO ECONÓMICO Y TURÍSTICO

Al facilitar recorridos accesibles tanto a los que quieren caminar como a los amantes de la naturaleza, a los niños como a los deportistas, las Vías Verdes tienen una vocación recreativa e impulsan la realización de actividades al aire libre.

Por sus características, ofrecen a las personas con movilidad reducida (personas discapacitadas, personas mayores, niños...) la oportunidad de practicar una actividad física apartada de la circulación automovilística.

El acondicionamiento de Vías Verdes constituye, además, un atractivo turístico muy importante. Estas vías favorecen la creación de comercios, la implantación de establecimientos hoteleros de diferentes tipos (hoteles, bed & breakfast, alojamientos rurales, campings) y servicios basados en las actividades de ocio (alquiler de bicis,

patines, equipos para montar a caballo...). Ejercen así un impacto positivo sobre la creación de empleos.

Por el hecho de fomentar el turismo local, las Vías Verdes son muy beneficiosas para el desarrollo de las zonas rurales. Finalmente, las vías verdes tienen una importancia especial en el desarrollo de un turismo difuso y de calidad, revalorizando los lugares que atraviesa.

Las Vías Verdes constituyen un recurso novedoso y atractivo para el turismo activo en Guatemala. El turismo ecológico y responsable se convierte en el complemento y en la alternativa más adecuada para la tradicional oferta de sol y playa. Colaboran así en una mejor distribución de los flujos turísticos, evitando la concentración de visitantes en las zonas súper congestionadas.

2.49 ETAPAS DE GESTIÓN DE UN PROYECTO DE VÍA VERDE

2.49.1 CONTACTO

Como plataforma de intercambio de información y de experiencias, la Asociación Europea de Vías Verdes y sus miembros nacionales pueden ayudar con respecto a las gestiones que se mencionan a continuación; ambos les ayudarán en la búsqueda de referencias en materia de acondicionamiento de vías verdes y les pondrán en contacto con los socios potenciales. A cambio, su proyecto de vía verde vendrá a enriquecer la base de datos de la Asociación que se encuentra en el sitio.²⁷

2.49.2 INVENTARIO

Se trata de confeccionar un inventario de vías verdes y de cartografiar los datos recogidos. Una vez abandonada una infraestructura, se debe inventariar inmediatamente, con el fin de evitar pura y simplemente su desaparición.

La catalogación de las realizaciones ya existentes y la identificación de las infraestructuras potenciales es el primer paso que debe darse si se desea desarrollar una red de Vías Verdes. Una vez inventariadas, las infraestructuras podrán preservarse e integrarse mucho mejor en un proyecto global de movilidad. Las vías verdes representan, en efecto, reservas de propiedad de suelo importantes que pueden ser objeto de actuaciones mayores.

²⁷ <http://www.aew-egwa.org>.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.49.3 REGIMEN DE PROPIEDAD

Después, habrá de determinarse el régimen de las infraestructuras, es decir identificar los propietarios: ¿si trata particulares o de instituciones públicas? ¿Existen escrituras de propiedad o de arrendamiento?

Conviene, igualmente, verificar la legalidad de las construcciones existentes sobre la futura vía verde, así como su utilización actual (acceso a jardines privados, a garajes, campos de labor, etc.). Esta identificación y las respuestas apropiadas permitirán evitar posteriores conflictos y eventuales retrasos en los trabajos.

2.49.4 POSIBLES IMPLICADOS

Como responsables políticos, están ustedes directamente implicados en el proyecto, pero es importante no olvidar ninguno de los posibles afectados o interesados, ya sea en el ámbito del municipio o fuera del mismo. Se trata, por supuesto, de los propietarios de las infraestructuras mencionadas, pero también de los residentes, las asociaciones de usuarios (peatones y caminantes, personas discapacitadas, jinetes, cicloturistas...), asociaciones de protección medioambiental, etc.

2.49.5 SOCIOS

Un punto clave de estos proyectos es la búsqueda de financiación mediante la participación de diferentes socios que contribuyan financieramente al mismo. Estos socios pueden pertenecer al sector privado: fabricantes o comercializadores de material deportivo, grupos turísticos, de restauración, etc., empresas con intereses específicos que desean, por ejemplo, enterrar canalizaciones bajo la vía, las cámaras de comercio, federaciones turísticas o puede proceder del Estado

2.49.6 ESTUDIO DE FACTIBILIDAD

El estudio de factibilidad del proyecto, que se lleva a cabo antes de la realización del proyecto constructivo y de su pliego de condiciones, permite Integrar la futura vía verde en su contexto urbanístico, ecológico, paisajístico y humano, así como ponerla en contacto con otras redes de transporte público (tren, autobús, tranvía, metro). Los estudios deben incluir: Un capítulo ecológico patrimonial, integrar la consulta que se realice a la población y dar las orientaciones pertinentes que deben seguirse cuando se inicien los trabajos.

2.49.7 OBRAS

Los especialistas que hayan participado en el estudio de factibilidad, en lo referente al patrimonio y tejido ecológico (estudio de impacto), se mantendrán en

contacto con los trabajos propiamente dichos con el fin de lograr una buena ejecución de la obra.

Se prestará una atención muy especial al tratamiento de los cruces entre la vía verde y las demás redes de comunicaciones para llevar a cabo un acondicionamiento apropiado y aplicar una señalización adaptada a este uso.

2.49.8 GESTIÓN Y MANTENIMIENTO

Es importante que el proyecto contenga las indicaciones adecuadas en cuanto a la gestión y el mantenimiento de la vía una vez realizada: señalización, balizamiento, protección de la flora, así como la información y los servicios para los usuarios. El promotor de la vía realizada debe asegurar de forma contractual o mediante convenio firmado el seguimiento del plan de gestión establecido.

2.49.9 INAUGURACIÓN

La apertura de una nueva vía debe siempre ser objeto de una inauguración oficial junto con una fiesta popular (como Le Beau Vélo de RAVeL en Valonia, el Día de las Vías Verdes en España,...). Este tipo de acontecimientos tiene la ventaja de hacer participar a los ciudadanos en su realización, con lo que se logra reducir el riesgo de eventuales problemas de vandalismo, favoreciendo, así, la buena utilización de la vía y su consideración como algo propio por parte de los ciudadanos.

2.49.10 PROMOCIÓN

La promoción de la Vía Verde y la difusión de la experiencia adquirida se podrán garantizar también a través de la Asociación Europea de Vías Verdes. La información que se suministre a la Asociación (datos técnicos, referencias bibliográficas, direcciones de contacto) se incluirá en el sitio Internet y, así, estará a disposición de un gran número de usuarios.

2.50 CONTENIDOS DE UN PROYECTO DE VÍA VERDE

El Proyecto Constructivo debe definir perfectamente todas las obras a desarrollar para el acondicionamiento del trazado como Vía Verde. Una vez definidas, es preciso cuantificarlas y valorar el importe de su realización. Para ello, el proyecto se estructura en 4 documentos diferenciados:

- Memoria de Anejos.
- Familias de Planos.
- Pliego de Condiciones Técnicas.
- Mediciones y Presupuesto de las obras.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.50.1 MEMORIA Y ANEJOS

Descripción general de la Vía Verde (antecedentes, recorrido, etc) y de las obras a desarrollar para su acondicionamiento, así como la justificación de las soluciones de diseño adoptadas. Entre los **Anejos** a incluir en el Proyecto, es importante incluir, al menos:

- Un **reportaje fotográfico** que muestre el estado de la Vía Verde antes de las obras.
- La **definición y los cálculos justificativos** de las obras singulares de nueva construcción (pasarelas, muros, etc.) y de la iluminación de los túneles
- Un **Estudio de Seguridad y Salud** con las medidas de protección de los trabajadores a adoptar durante la ejecución de las obras y el coste de las mismos
- Un **Anejo de Señalización**, con la descripción detallada de la señalización a incorporar a la Vía Verde (tipos de señales empleadas y sus dimensiones, materiales a emplear, colores, criterios de implantación, etc.
- Cualquier otro que se considere necesario para la completa definición de las obras

2.50.2 FAMILIAS DE PLANOS:

Definición gráfica completa de todos los elementos a desarrollar en la fase de obras, El Proyecto debe incluir al menos las siguientes familias de planos:

- Plano de situación de la Vía Verde. La escala a emplear será lo suficientemente grande para ubicar la Vía Verde en su contexto geográfico (1/100.000 ó superior)
- Planos generales del trazado de la Vía Verde. Será suficiente con emplear una escala 1/10.000 ó 1/5.000.
- Una familia que refleje el Estado inicial de la traza de la Vía Verde antes del acondicionamiento, con todas las incidencias que la afecten.

- Una familia de planos que señale la ubicación y magnitud de las obras de acondicionamiento a desarrollar: movimientos de tierra, instalación de elementos de drenaje, ubicación de obras singulares, etc.
- Una familia de planos con la ubicación de la señalización a instalar, particularizada a cada caso concreto, así como la situación de las intersecciones de la Vía Verde con otras infraestructuras y el acondicionamiento a disponer en ellas.

Finalmente, se incluirán las actuaciones en elementos de protección (barandillas, elementos de disuasión al paso, etc.) y de reforestación a lo largo de la traza.

- Planos de detalle: para la completa definición de las actuaciones en Áreas de Descanso, Miradores, Accesos y demás áreas de servicio de la Vía Verde. La escala a emplear puede oscilar entre 1/1000 y 1/250.
- Planos de detalle de obras singulares (pasarelas, iluminación de túneles), que podrán representarse a 1/10, 1/25 ó 1/50.
- Planos de detalle de las secciones tipo a emplear y de las actuaciones a desarrollar para el acondicionamiento de las intersecciones de la Vía Verde con otras infraestructuras.
- Finalmente, planos de detalle de los elementos de protección, señalización y equipamientos a disponer en los accesos y áreas de descanso de la Vía Verde.

2.50.3 PLIEGO DE CONDICIONES TÉCNICAS

Definición detallada de las características de los materiales a emplear en las obras y de los procesos constructivos a seguir en su ejecución; también se señalarán las disposiciones administrativas a seguir en las obras (condiciones de recepción de las obras, forma de pagar las unidades de obra ejecutadas, período de garantía, etc)

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.51 MEDICIONES Y PRESUPUESTO DE LAS OBRAS **CONTENIDOS ESPECIFICOS DE LOS PROYECTOS DE VÍAS VERDES**

2.51.1 LAS PREMISAS BÁSICAS:

- Los proyectos de Vías Verdes deben contemplar diseños de calidad, que optimicen las ventajas que ofrecen los antiguos trazados ferroviarios (facilidad, comodidad y seguridad de recorrido).
- Deben garantizar la accesibilidad universal de usuarios, incluso de las personas con movilidad reducida.
- El proyecto debe ser respetuoso con el entorno natural de la Vía Verde. Los diseños deben ser tales que hagan compatible minimizar el impacto de la Vía Verde sobre su entorno (tanto de las obras durante su ejecución como de los usuarios una vez se encuentren operativas) con la garantía de que sean fáciles, cómodas y seguras de recorrer.

2.51.2 TIPO ACONDICIONAMIENTO A ADOPTAR EN EL TRAZADO

El primer elemento que debe reflejar las premisas señaladas es la sección tipo a adoptar en el acondicionamiento del trazado.

- Una sub-base formada por la plataforma originaria del ferrocarril, bien con el balasto como capa drenante, bien con la explanada reacondicionada.
- Una base de material granular compactado, de espesor entorno a 15 cm.
- Una capa superficial adaptada al uso como firme de rodadura y para el paseo a pie o a caballo. Esta última capa superficial es clave para garantizar el éxito de la Vía Verde.
- Para el caso más general de una Vía Verde, la sección tipo debe ser mixta, con dos bandas diferenciadas; una para circulación de ciclistas, sillas de ruedas, carritos de bebé, etc. y otra para paseo a pie.
- La adopción de bandas diferenciadas para los dos tipos de usuarios de la Vía Verde minimiza el riesgo de interferencias entre ambos y aumenta la seguridad.

- El ancho óptimo a considerar está entre 3,5 m y 4.0 m. El ancho de la banda de rodadura oscilará entre los 2,5 m y 2,0 m. El ancho de la banda de uso peatonal/ecuestre puede variar entre 1,0 m y 1,5 m, en función de la afluencia de este tipo de usuarios previsible.

En tramos en los que:

- Exista posibilidad de encauzar el tráfico peatonal y ecuestre por caminos diferenciados de la Vía Verde (aceras peatonales, caminos de servicio).
- La anchura de la plataforma existente no permite acondicionar franjas separadas para ciclistas y caminantes/jinetes. Se puede recurrir a secciones con acabado superficial en una única banda.

En ambos casos:

- El acabado asfáltico de la banda de rodadura.
- Hace máxima la comodidad de recorrido de ciclistas y sillas de ruedas.
- Aumentando la seguridad y la accesibilidad de la Vía Verde.
- Disminuye los costes de conservación y mantenimiento.
- Se debe evitar el empleo de tamaños máximos excesivamente grandes en los áridos empleados tanto en el firme de rodadura como en la capa más superficial de la banda para paseo a pie.
- Hay que cuidar la ejecución de cunetas en todos los tramos en desmonte.
- Para evitar la formación de charcos, se debe dar la pendiente adecuada a la sección.

2.52 LA SEÑALIZACIÓN ELEMENTO FUNDAMENTAL DE LA VÍA VERDE:

- Informa, ordena y regula la circulación por la Vía Verde.
- Adicionalmente, la señalización reafirma la imagen gráfica del Programa Vías Verdes, identificando cada Vía Verde específica como un elemento integrante de un mismo producto ligado a unos niveles de calidad determinados.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Además, de usar esta imagen identificativa global, es conveniente que cada una de las Vías Verdes desarrolle su denominación específica diferenciadora, con un nombre tomado de los referentes geográficos, culturales o históricos de la zona por la que discurre (Vía Verde de Ojos Negros, Vía Verde de los Molino del Agua etc.).

Es recomendable que cada vía cuente con un logo propio y algún elemento representativo, a modo de mascota, para incluirlos en los carteles de la señalización junto al logo general.

- La claridad, expresividad y universalidad de las señales situadas a lo largo del recorrido garantizan en última instancia la seguridad y comodidad para todo tipo de usuarios

La señalización de las vías verdes debe optimizar y enfatizar las ventajas que las características propias de los trazados ferroviarios ofrecen a sus nuevos usuarios:

- La máxima seguridad en su uso, minimizando el riesgo de accidente de tráfico.
- Un grado máximo de accesibilidad a todo tipo de usuarios (ausencia de pendientes o curvas pronunciadas).
- La idea de comodidad que se deriva de lo anterior, y que a su vez conduce a la tranquilidad en el disfrute del entorno de la Vía Verde, para lo cuál el usuario debe además disponer de la máxima información durante el recorrido.

2.53 PRINCIPIOS FUNDAMENTALES DE UNA BUENA SEÑALIZACIÓN

- La sencillez, que exige emplear el menor número de elementos que permita a los usuarios efectuar con comodidad las maniobras necesarias para su seguridad.
- La claridad, que exige evitar recargar la atención del usuario con mensajes evidentes, y en todo caso, imponer las menores restricciones a su circulación.

- La uniformidad en los elementos a emplear en las Vías Verdes (sólo los que defina el Proyecto) y en los criterios de implantación. Con ello se refuerza la imagen identificativa de las Vías Verdes.

2.54 CARACTERÍSTICAS TÉCNICAS DE LA SEÑALIZACIÓN

- Dimensiones de cada tipo de señal.
- Colores.
- Materiales (no retro-reflectantes).
- Ubicación, posición y orientación.
- Contenidos (logotipos, nombres de puntos de interés y localidades, distancias y tiempos de recorrido, etc.

2.55 LA SEGURIDAD

Como elemento clave de las Vías Verdes se exige que el proyecto contemple el tratamiento a de las intersecciones con otras infraestructuras.

- En función de la categoría del camino o carretera con el que se cruza la Vía Verde, se puede elaborar una tipología de intersecciones con las soluciones de aplicación en cada caso.

Las intersecciones se acondicionarán:

- Instalando elementos de cierre que impidan el acceso indiscriminado a la Vía Verde de vehículos a motor instalando señalización.
- A partir de las tipologías generales, el Proyecto debe particularizar el diseño a adoptar en cada intersección, definiendo los elementos a instalar en cada caso.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

2.56 PROPÓSITOS DE LOS ELEMENTOS DE CIERRE Y SEÑALIZACIÓN

- Preservar la integridad física de los usuarios de la Vía Verde.
- Advertir a los usuarios de la Vía Verde del peligro que puede suponer el cruce y el comportamiento que deben seguir para garantizar su seguridad.
- Advertir a los vehículos que discurren por los viales del cruce con la Vía Verde para que extremen la precaución.
- Evitar el paso a la Vía Verde de vehículos a motor no autorizados.
- Informar a los vehículos a motor de la posibilidad de incorporarse a la Vía Verde, cumpliendo determinadas condiciones.

Cuando la carretera que cruza la Vía Verde tiene una elevada intensidad de tráfico, es preciso instalar una pasarela peatonal para garantizar la seguridad de los usuarios de la Vía Verde. El empleo de pasarelas metálicas permite:

- Reducir costes, frente a otras tipologías constructivas.
- Cuidando el diseño, recordar el aspecto de las antiguas obras de ingeniería del ferrocarril.
- La desaparición de las obras de fábrica originales del ferrocarril (puentes, viaductos) exige suplirlas construyendo otras de nueva planta.
- La exigencia de calidad para todos los elementos de la Vía Verde implica cuidar el diseño estético de las nuevas infraestructuras. Así, se convierten en un elemento simbólico que realza la Vía Verde.
- Las antiguas infraestructuras del ferrocarril deben ser acondicionadas para su nuevo uso.
- Deben cuidarse todos los detalles de los elementos constructivos para que el usuario de la Vía Verde perciba ésta como un producto de calidad, reforzando la imagen identificativa del conjunto.

2.57 ILUMINACIÓN DE TUNELES

Los túneles de gran longitud o trazado en curva deben ser iluminados para garantizar la seguridad de los usuarios. Como criterios:

- Es preferible el empleo de instalaciones solares como fuente de energía.
- Las necesidades de iluminación de una Vía Verde son inferiores a las de una carretera.
- Los sistemas de activación de la iluminación deben ser dobles: automáticos y manuales.

2.58 LOS ELEMENTOS DE SEGURIDAD PARA EL USUARIO EN LOS TALUDES

La seguridad del usuario de la Vía Verde exige la instalación de elementos de protección en los taludes peligrosos. Los elementos a instalar deben cumplir:

- Garantizar la seguridad de los usuarios.
- Aportar un valor estético añadido a la Vía Verde.

El uso de elementos originales del ferrocarril (traviesas) recuerda al usuario de la Vía Verde el origen de la infraestructura por la que circula, añadiendo un valor simbólico a la actuación.

2.59 LUGARES DE DESCANSO A LOS USUARIOS

Es preciso proporcionar lugares de descanso a los usuarios a lo largo del trazado. Como criterios:

- Aprovechar los puntos singulares a lo largo del trazado que aporten un valor paisajístico, medioambiental, histórico, cultural, etc.
- Complementar los anteriores, de modo que la distancia media entre áreas de descanso oscile en torno a 5 Km. (1 hora de paseo a pie).
- Aprovechar los emplazamientos de estaciones, apeaderos y otras instalaciones del ferrocarril.
- Aprovechar las localizaciones dotadas naturalmente de puntos de sombra.

2.60 EQUIPAMIENTO DIVERSO DE ÁREAS DE DESCANSO

Las áreas de descanso deben dotarse con equipamiento diverso:

- Bancos.
- Mesas.
- Aparca bicis.
- Papeleras y recipientes contenedores de basura.
- Señalización informativa de distancias a puntos de interés.
- Es posible emplear elementos originales del ferrocarril para diseñar estos elementos.
- La instalación de elementos artísticos a lo largo del trazado contribuirá a mejorar la imagen que los usuarios perciban de la Vía Verde.
- De nuevo, la reutilización de elementos originarios del ferrocarril permite añadir un valor simbólico conmemorativo a la actuación la desarrollar para la Vía Verde.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO III

CAPÍTULO III

3.1 INTRODUCCIÓN

En el presente marco, se describe información histórica del tramo sur, el cual comienza como se menciona en los capítulos anteriores, en la Milla (245) y termina en la Milla (252) Esta historia se describirá por medio de períodos presidenciales, mencionando los acontecimientos más relevantes entre los años 1,865-2,003.

En el país solamente existían caminos y veredas que permitían el paso de cargadores indígenas y de mulas. Y los finqueros que se dedicaban al nuevo producto de exportación se quejaban de la falta de caminos, carreteras, puentes, etc., para transportar el café. Los caminos carreteros que existían eran los que unían a la Ciudad de Guatemala con Amatitlán y Antigua Guatemala, porque eran los principales centros de producción de cochinilla. Es por ello que los finqueros demandaban entre sus peticiones más importantes la necesidad de crear toda una infraestructura apta para el comercio, así como la construcción y mejoramiento de las vías de comunicación.¹

En ese sentido los objetivos del Gobierno eran establecer una vía rápida en el Sur del País, que partiera del puerto de San José hacia el Departamento de Escuintla, y posteriormente desplazarla hasta la Capital; y por último una que uniera todos los centros poblados importantes del territorio de la República poniéndolos en comunicación con los países vecinos y con los océanos Pacífico y Atlántico, que eran los principales puntos para el desarrollo del comercio y el mercado internacional.²

La atención a esta situación se da a través de la creación del Ministerio de Fomento el 24 de Agosto de 1871, la creación de todo un cuerpo legal de apoyo y la convocatoria de profesionales extranjeros e inmigrantes extranjeros, quienes trabajaron como técnicos en la apertura, trazo y habilitación de caminos.

En este marco se menciona la interesante, visualización del gobierno de Justo Rufino Barrios sobre los ferrocarriles como factor de desarrollo en el país, al declarar en marzo de 1873 "...al servicio de los caminos de hierro deben su apogeo las naciones adelantadas. Existen en Guatemala, inexploradas una inmensa cantidad de tierras que abundan en productos naturales y que cultivadas harían la riqueza del país; que esto se lograría con el establecimiento de líneas férreas para dar pronta

salida a los frutos y a conseguir tan positivo beneficio deben encaminarse los esfuerzos del Gobierno y de la Nación sin omitir medio alguno..."

A finales del siglo XIX, época en que se estaba desarrollando alrededor del mundo la llamada revolución Industrial. El Ferrocarril en el país fue un gran aporte para el desarrollo de la región, pero también se convirtió en el mayor depredador de madera durante finales del siglo XIX, tanto en forma de combustible para las locomotoras a vapor, como en forma de durmientes los cuales se obtuvieron del madrecacao, debido a su dureza y a su resistencia a la humedad y el tiempo.

3.2 LA ERA DE LOS FERROCARRILES

La construcción de vías férreas principió en Guatemala, hasta la séptima década del siglo XIX, pero existió un antecedente digno de mencionar. La primera propuesta en tal sentido la hizo el Ingeniero inglés A. F. Campbell, en 1849. Este empresario tenía experiencia en el ramo, pues había construido los ferrocarriles de la India, entre 1843 y 1846. Campbell ofreció construir un ferrocarril interoceánico, entre un punto situado en el Lago de Izabal y un lugar del Pacífico situado cerca de la desembocadura del Río Salado. La línea, según su propuesta, tenía que ser construida con capital inglés y estar bajo control del Imperio británico. El proyecto, sin embargo, despertó poco interés en Inglaterra, pues se consideró que tanto la construcción como la operación del ferrocarril tendrían un costo demasiado alto.

El gobierno liberal que asumió el poder en 1871 concedió prioridad a la apertura de vías modernas de comunicación. El 19 de marzo de 1873, cuando el General Justo Rufino Barrios estaba interinamente a cargo del gobierno, se emitió un Acuerdo en el que se indicaba lo siguiente:

"El Gobierno de Guatemala se halla en disposición de contratar varias líneas férreas que crucen el territorio de la República y... recibirá, desde luego, las propuestas que nacionales y extranjeros quieran hacer para la construcción de las siguientes: Una de Guatemala al Puerto de San José en el Pacífico. Una del Puerto de Champerico, en el Pacífico, que deberá tocar la Villa de Retalhuleu y seguir a unirse con alguna de las líneas férreas mexicanas. Una de Guatemala a la Ciudad de Salamá, cabecera del Departamento de Verapaz. Una de Guatemala a los Puertos de Izabal o Santo Tomás en el Atlántico."

La mención de las cuatro líneas férreas que el gobierno deseaba construir dejaba ver que lo que se perseguía era que Guatemala estuviera intercomunicada por ferrocarril de sur a norte y de oriente a occidente. Sin embargo, el más necesario

¹Arrecis Chew, Erick Fernando. *La Construcción del Ferrocarril del Sur de Guatemala*. 1998. p. 11

²Arrecis. *Op. cit*; p. 8.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

de los cuatro proyectos era el primero, porque permitiría unir la ciudad de Guatemala con el principal puerto del país.

El 21 de abril de 1873, pocos días después de publicarse el Acuerdo mencionado, el gobierno y el ciudadano norteamericano D. W. F. Kelly firmaron un contrato de construcción del ferrocarril entre el Puerto San José y la ciudad de Guatemala. Este instrumento se modificó poco después y Kelly se comprometió a construir solamente un primer tramo, entre San José y Escuintla, es decir, aproximadamente una tercera parte del proyecto original. A pesar de esta modificación, Kelly no pudo reunir el capital necesario para la obra y, por esta razón, se rescindió el contrato.

El 7 de abril de 1877 se suscribió un nuevo convenio, esta vez entre Manuel Herrera, Ministro de Fomento, y Henry F. W. Nanne, un ciudadano de origen alemán que residía en Costa Rica y a quien se invitó a venir a Guatemala. Nanne se comprometió a construir una vía férrea entre San José y Escuintla, siguiendo en general la dirección marcada en los planos levantados por los Ingenieros W. P. Collins y N. M. Cosom. Conforme el artículo 10 del contrato, el gobierno se comprometió a garantizar a Guillermo Nanne (nombre con el que generalmente aparece citado el empresario), un 12% de interés anual sobre el capital de 1,200,000 pesos, por el término de 25 años que se contarían a partir de la fecha en que oficialmente se entregara la vía para el uso público. La mitad de dicha garantía se haría efectiva al llegar la línea férrea a la estación El Naranjo, situada a la mitad del camino, `con el fin de proporcionar a la empresa algún interés de sus capitales invertidos durante la construcción'. Según el artículo 14, la garantía ya mencionada cesaría antes de 25 años, en el supuesto de que el camino arrojara, durante tres años consecutivos, un rendimiento superior al 12% neto del capital de 1,200,000 pesos. Esta garantía quedó sin efecto en virtud de las modificaciones que se hicieron al contrato el 12 de julio de 1880, oportunidad en que ya aparece junto a Nanne, como Director Gerente de la compañía, el ciudadano guatemalteco, también de origen alemán, Luis Schlesinger. Este último suscribió posteriormente otros contratos de construcción y operación de ferrocarriles.

En cuanto a la forma de pago y la fuente de los recursos, el artículo 11 del contrato disponía lo siguiente:

“El pago, durante el tiempo de privilegio, de un veinte por ciento (20%) de las pólizas de Aduana, por medio de bonos denominados `Impuesto del Ferrocarril Central de Guatemala' y se emitirá de estos bonos cada año la cantidad de ciento

cuarenta y cuatro mil pesos (\$144,000) que se entregarán a la empresa del Ferrocarril por mitades adelantadas al principio de cada semestre en la forma expresada en el artículo 10.”

El artículo 3 del citado instrumento legal disponía: `Guillermo Nanne tiene el derecho de formar una compañía anónima, ya sea mixta del país y del exterior, o sólo del exterior o sólo del interior, según mejor le convenga, para obtener los fondos necesarios'. En uso de tal derecho, Nanne organizó una compañía para la construcción y operación del ferrocarril, la cual fue inscrita el 9 de octubre de 1878 conforme a las leyes del Estado de California, bajo el nombre de Guatemala Central Railroad Company. El capital social autorizado era de 1,000,000 de dólares aunque, al momento de constituirse la empresa, el capital suscrito fue de 28,000 dólares solamente. Como Director Gerente de la compañía se nombró a Luis Schlesinger.

El ferrocarril entre San José y Escuintla entró en operación el 18 de junio de 1880, pero se inauguró oficialmente hasta el 19 de julio, fecha del cumpleaños del Presidente Barrios. El acontecimiento se celebró en forma fastuosa, y asistieron como invitados especiales los Presidentes Rafael Zaldívar de El Salvador y Marco Aurelio Soto de Honduras.

El 13 de julio de 1880 se suscribió un nuevo contrato con Guillermo Nanne y Luis Schlesinger para construir la vía férrea entre Escuintla y la ciudad de Guatemala. La obra presentaba dificultades importantes, pues desde Escuintla, a unos 350 metros sobre el nivel del mar, se sube hasta alcanzar el valle de Guatemala, situado a 1,500 metros de altitud. Los compromisos financieros asumidos por el gobierno consistieron básicamente en el pago de una subvención de 500,000 pesos al estar niveladas las primeras tres millas (4.5 kilómetros). Dicha suma se haría efectiva en vales equivalentes al 15%, amortizables en efectivo en derechos marítimos, pero su liquidación quedaba sujeta a la ejecución del contrato. El gobierno, además, debía cubrir una subvención anual de 125,000 pesos, pagaderos en trimestres adelantados, por el término de 25 años contados a partir de la fecha en que entrara en operación el ferrocarril. En la práctica, el gobierno debía pagar en efectivo solamente una subvención anual de 100,000 pesos, pues para resarcirse del medio millón de pesos antes indicado retendría, durante el término de 20 años, 25,000 pesos anuales de la subvención arriba señalada.

El contrato suscrito entre Delfino Sánchez por una parte y Nanne y Schlesinger por la otra, disponía en su artículo 15 que el gobierno cedería a

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

perpetuidad a los concesionarios 1,500 caballerías (67,000 hectáreas) en terrenos baldíos de la república, en secciones alternadas de cincuenta caballerías cada una en los puntos donde sea posible, de modo que una de dichas secciones quede al gobierno y otra a los concesionarios'. La designación de los terrenos se haría hasta que los trabajos de la vía llegaran a Palín, o sea cuando ya se hubiera avanzado en la parte en que el terreno tenía una mayor pendiente.

Nanne se asoció al General Daniel Butterfield, héroe de la Guerra de Secesión de Estados Unidos, y posteriormente ambos transfirieron la concesión a la Central American Pacific Railway and Transportation Company, grupo empresarial de Nueva York.

El nuevo ferrocarril fue oficialmente inaugurado el 15 de septiembre de 1884. Sin embargo, con posterioridad hubo que realizar mejoras en la vía, pues, para terminar pronto, varios puentes importantes habían sido construidos de madera, aunque de acuerdo con el contrato debieron haberse construido de hierro o de acero. Además, el gobierno encontró que en el tramo entre Escuintla y Palín las gradientes eran excesivas. Por consiguiente, fue necesario reubicar la vía. Los trabajos se entregaron a satisfacción del gobierno el 28 de mayo de 1890, con lo cual quedó definitivamente abierta la línea entre San José y la ciudad de Guatemala. En la fecha citada la concesión ya había sido traspasada a una segunda compañía y, finalmente, a una tercera, la Guatemala Central Railway Company, que operaba toda la línea desde San José y tuvo a su cargo la realización de los trabajos mencionados en el párrafo anterior. Los principales accionistas de la Guatemala Central eran Charles Crocker y Collis P. Huntington, que gozaban de gran reputación por ser los constructores y operadores del ferrocarril Central Pacific and Southern Pacific en los Estados Unidos.

Un dato de interés es que, dos meses antes de la firma del contrato Sánchez-Nanne, la prestigiosa Sociedad Económica de Guatemala hizo público un folleto en que se pedía un esfuerzo patriótico para que la construcción del tramo entre Escuintla y la ciudad de Guatemala no cayera en manos extranjeras. Para conseguir este objetivo se proponía construir la nueva vía mediante la emisión de bonos de la deuda interna. El llamamiento no tuvo éxito, pues Nanne y Schlesinger se apresuraron a firmar el contrato para la construcción de la nueva vía.

Después de estas dos realizaciones pioneras, la red de líneas férreas se extendió hacia el occidente hasta la frontera con México. La más grande y difícil

empresa en la historia de los ferrocarriles en Guatemala fue, sin embargo, la construcción de la línea al Atlántico.

3.3 EL VIEJO SUEÑO DE LA SALIDA AL ATLÁNTICO

No obstante la importancia que cobraron los puertos del Pacífico y la concentración de la caicultura en aquella región, nunca se abandonó la idea de contar con una ruta de salida hacia el Atlántico. En particular, este fue el ideal casi obsesivo, pero razonable, de los nuevos gobernantes liberales a partir de 1871. Su argumento era convincente: una vía moderna a la costa norte acortaría el tiempo de navegación a Europa y a la costa oriental de Estados Unidos, liberaría a Guatemala del monopolio de la Pacific Steamship Company y del Panamá Railway, y facilitaría la incorporación de aquella región a la economía nacional.

En 1873, el Presidente Barrios promulgó la Ley de Carreteras y decidió que la construcción de un camino moderno al Atlántico tendría la más alta prioridad. No se disponía de muchos fondos públicos, pero los pocos con que se contaba se destinaron a este proyecto. Hacia 1879 el progreso realizado era desalentador y el gobierno ya no disponía de fondos. Entonces se decidió la construcción de un ferrocarril hacia la zona norte.

A fin de conocer las condiciones para llevar a cabo tal empresa, en 1880 el gobierno encargó a los Ingenieros A. Prieto y R. Piatkowski la realización de un estudio sobre el terreno, que puso de manifiesto las enormes dificultades existentes: la vía tendría que atravesar zonas pantanosas sometidas a fuertes lluvias tropicales. Como eran áreas poco pobladas, las tierras no estaban cultivadas y, por lo tanto, no se contaba con cultivos de exportación. El ferrocarril dependería en alto grado de las exportaciones de café, concentradas sólo en una época del año. En vista de lo anterior, el dictamen recomendaba contratar un crédito externo o bien ofrecer atractivas concesiones a una compañía extranjera.

La contratación de un empréstito externo no era posible porque los liberales heredaron del gobierno conservador una deuda con el exterior y la habían dejado de pagar desde 1876, por lo cual no gozaban de mucho prestigio en los centros financieros. El gobierno, sin embargo, no se desalentó. Inicialmente otorgó la concesión para construir el ferrocarril a Joaquín Jacas y Jacas, español residente en Cuba, quien no pudo reunir el capital necesario para realizar la empresa. Después firmó un contrato con Larraondo Hermanos y Compañía, pero este segundo intento también fracasó.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

En vista de lo anterior, el Presidente Justo Rufino Barrios decidió construir el Ferrocarril del Norte con recursos nacionales y para ello emitió el Decreto 297, del 4 de agosto de 1883, en virtud del cual todos los guatemaltecos que ganaran por lo menos ocho pesos al mes estaban obligados a comprar acciones del Ferrocarril del Norte, por un monto total de 40 pesos, pagaderos en el término de 10 años, a razón de cuatro pesos anualmente. El gobierno esperaba colocar 300,000 acciones y reunir un total de 12,000,000 de pesos.

Para supervisar la colocación de los bonos, contratar la construcción del ferrocarril y supervisar los trabajos, por medio del decreto se creó una Junta Directiva del Ferrocarril del Norte, integrada por tres personas, presididas por Ángel Peña. Se crearon, además, juntas departamentales y municipales para preparar las listas de todos los ciudadanos afectados por el Decreto 297. Peña nombró una comisión de ingenieros, encabezada por Sylvanus Miller, a la que se encargó determinar la ruta definitiva. Con base en las recomendaciones de esta comisión el gobierno trasladó Santo Tomás a un lugar situado cuatro kilómetros al nordeste. El nuevo emplazamiento fue bautizado con el nombre de Puerto Barrios, y fue elevado a la categoría de ciudad. El puerto sería la terminal del Ferrocarril del Norte. Para la construcción del primer tramo de éste, Ángel Peña contrató al General F. F. Miller, de Estados Unidos, pero los trabajos se suspendieron al poco tiempo pues este último resultó ser un estafador. Cuando el gobierno ordenó su arresto, este General se refugió en el barco City of Dallas, de bandera estadounidense, y se negó a pagar lo que debía al gobierno, para lo cual contó con la colaboración del capitán del barco, quien impidió su detención.

La Junta Directiva contrató enseguida al Ingeniero Andrew McClean Parker, pero casi no se logró ningún progreso. Finalmente, el 1º de mayo de 1884, se firmó un contrato con Tully R. Cornick Jr., en representación de Shea Cornick and Company, de Knoxville, Tennessee, para la construcción de un tramo de 99 kilómetros entre Puerto Barrios y El Mico, posteriormente llamado Los Amates. El gobierno se comprometió a pagar 300,000 pesos por cada tramo de 10 millas (16 kilómetros) de línea férrea construida. Los trabajos debían terminarse el 30 de junio de 1886, o a lo sumo 90 días después, pero en tal caso la compañía estaba obligada a pagar 30,000 pesos por cada milla de vía férrea no construida.

La Junta Directiva se reservó el derecho de contratar a un tercero para la construcción de la totalidad de la vía y en uso de este derecho, el 8 de mayo de 1886, se firmó un contrato con J. H. Lyman y J. B. Gordon, de Nueva York, para

principiar la construcción de una línea que entroncara la capital con el tramo Puerto Barrios-Los Amates en un plazo que vencía el 30 de junio de 1888. La firma construiría también un ramal que uniría las ciudades de Zacapa y Chiquimula, en el nororiente del país. Además, Lyman y Gordon se comprometieron a garantizar el cumplimiento del contrato de Shea Cornick.

La obra encomendada a Lyman y Gordon presentaba serias dificultades, pues una parte importante de la misma tenía que realizarse en terreno montañoso, hasta alcanzar el valle del Río Motagua. En reconocimiento de lo anterior y de los mayores compromisos asumidos por la firma, el gobierno convino en pagar a Lyman y Gordon la suma de 250,000 pesos por cada tramo de cinco millas de línea construida. El pago se haría en bonos a 50 años, con una tasa de interés del 6%. Además, la compañía recibiría 2,500 caballerías (112,500 hectáreas) de tierras ubicadas en los departamentos de Izabal, Alta Verapaz y Petén.

Por otra parte, como la vía férrea tenía que iniciarse a partir de la ciudad de Guatemala, el gobierno accedió a pagar los gastos extras que ocasionaría la importación del material de construcción, vía Panamá o San Francisco hasta el Puerto San José, en el Pacífico. El gobierno debía proveer también hasta 5,000 trabajadores, que devengarían un salario diario de un peso, en el caso de los obreros no calificados, y entre 1.50 y 2.00 pesos a los albañiles y carpinteros. La compañía pagaría los salarios.

En un principio no ofreció problema alguno la contratación de trabajadores, pero después hubo resistencia a trabajar en la Costa. El gobierno de Barrios temió inclusive una revuelta de los indígenas contra el trabajo forzado, por lo cual autorizó a Shea Cornick para contratar mano de obra en Estados Unidos. También con ello no se tuvo problemas al principio, pues por la recesión económica había muchos trabajadores desempleados que acogieron con entusiasmo la oportunidad que se les presentaba.

Al poco tiempo, sin embargo, el entusiasmo inicial se esfumó, pues los trabajadores establecieron que los contratistas en Nueva Orleans habían mentido en cuanto a los salarios. El desencanto sobrevino particularmente por las pésimas condiciones de habitabilidad de la región, no obstante las mejoras introducidas por la compañía. Muchos trabajadores se enfermaron o murieron en un ambiente inhóspito, asediados por los mosquitos y víctimas de diversas enfermedades. Se inició una historia de penalidades, frustraciones y fracasos que sólo cambió hasta fines del siglo.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Al poco tiempo de iniciados los trabajos, el Presidente Barrios tropezó con un obstáculo inesperado: la resistencia a adquirir los bonos para la construcción del ferrocarril. En el primer año de colocación de los bonos se recaudó menos de la mitad de lo previsto. El golpe de gracia lo dieron los preparativos para la guerra contra El Salvador. En febrero de 1885 Barrios dio por terminado el contrato con Lyman y Gordon y se pidió a la firma hacer efectivo el depósito de 100,000 pesos de la garantía convenida conforme dicho contrato. Sin embargo, en marzo del mismo año el gobierno contrató a J. Martin Roberts para construir el tramo entre Los Amates y la ciudad de Guatemala, para lo cual debía obtener el financiamiento necesario en Estados Unidos. El Presidente Barrios murió al mes siguiente y el nuevo gobierno, encabezado por Manuel Lisandro Barillas, firmó el 26 de agosto de 1885 un nuevo contrato con Roberts, pero sin resultado alguno, pues éste no pudo obtener el financiamiento necesario. La Shea Cornick, por su parte, optó por poner fin a sus obligaciones, en vista de que el gobierno no estaba en condiciones de llevar adelante el proyecto. Deseoso el gobierno de reanudar la ejecución de la obra, contrató a John T. Anderson para terminar los 32 kilómetros de vía entre Puerto Barrios y Tenedores. Anderson esperaba desarrollar la exportación de banano a fin de hacer rentable la operación del ferrocarril, pero fracasó tanto en este intento como en el cumplimiento del contrato.

El Presidente Barillas volvió a la carga y, el 11 de octubre de 1887, suscribió un nuevo contrato con Anderson, esta vez para construir y operar el ferrocarril entre la ciudad de Guatemala y Puerto Barrios, pero de nuevo no se construyó un solo kilómetro de línea férrea y en 1888 se dejó sin efecto el contrato.

El gobierno decidió entonces renegociar su deuda externa, en vista de que la mora en que había incurrido desde 1876, le impedía el acceso a los mercados financieros. En 1889 recibió dos ofertas de grupos financieros europeos. Una de ellas la presentó León de Salmá, en representación de un grupo francés. Se firmó un contrato el 29 de abril de aquel año, pero en mayo se dejó sin efecto como resultado de las críticas a que dió origen en la opinión pública y a la preocupación del régimen de Barillas por las obligaciones que asumía conforme el contrato. Unos meses después, el gobierno recibió la oferta de otro grupo de financieros europeos, representados por Henri Louis Félix Cottu, de París. El 9 de septiembre se llegó a un acuerdo y se firmó el contrato respectivo, pero el grupo que representaba Cottu lo impugnó. Se preparó una nueva redacción, que fue aprobada por la Asamblea Nacional Legislativa el 24 de abril de 1890. De nuevo la obra no se realizó.

No obstante, el ideal se mantenía vivo. El 11 de abril de 1891, el Diario de Centro América, el más importante de la época, hizo público el propósito de un grupo de empresarios guatemaltecos para efectuar la obra. El grupo estaba formado por Juan Magee, José María Samayoa, Salvador Herrera, José Samayoa, Ángel Peña, Saturnino Tinoco, Lorenzo Eyssen, Roberto von Kleinschmidt, Stanley McNider, Schwartz y Compañía, Luis Andrey, D.C. Nuyens, D. A. Carrera y Rafael Montúfar.

En 1892 asumió la Presidencia de la República el General José María Reina Barrios, quien, ante tantos fracasos, recurrió de nuevo a la suscripción anual de un empréstito. El 10 de mayo de 1892 la Asamblea Nacional Legislativa autorizó la emisión de bonos por un total de 10,000,000 de pesos, con destino a la construcción parcial o total del ferrocarril. Los bonos tenían un valor nominal de 100 pesos y devengaban un interés del 7%. Estaban garantizados con asignaciones provenientes de los impuestos sobre la sal y el tabaco, más un peso por quintal de café exportado a partir de la cosecha 1893-1894. Se emitieron dos tipos de bonos: a) los 'voluntarios', o de libre compra. Si un comprador tenía en su poder bonos del empréstito levantado con igual finalidad en 1883, podía utilizarlos para adquirir los nuevos. b) Los bonos 'obligatorios', por otra parte, se colocarían entre los empleados públicos y pensionados que recibieran por lo menos 50 pesos mensuales. A éstos se les deduciría un 10% de su ingreso durante cinco años, y al vencimiento del plazo recibirían acciones del ferrocarril por el monto total de las deducciones que se les hubieran hecho. Las municipalidades debían remitir al gobierno, durante cinco años, un 5% de sus ingresos.

De igual manera que en tiempos de Justo Rufino Barrios, el nuevo empréstito tampoco tuvo éxito, por lo cual el Presidente Reina Barrios solicitó a la Asamblea Nacional la asignación de fondos para la realización del proyecto. En respuesta, la Asamblea elevó diversos impuestos, e incluso transfirió al Ferrocarril del Norte un 20% del fondo destinado a la educación, y autorizó la venta de una segunda emisión de bonos. No obstante, la situación financiera del Ferrocarril del Norte no mejoró en mayor grado. En vista de lo anterior, aunque obviamente no era una solución del problema, a fines de 1895 el gobierno contrató un crédito de corto plazo con la firma Müller y Thompsen, de Hamburgo, por un monto total de £658,500. Este préstamo se garantizó con la emisión de 1,500,000 pesos en bonos, redimibles con cargo a los ingresos por exportación de tres cosechas sucesivas de café, o sea las de 1895 a 1898.

Firme en su decisión de construir el Ferrocarril del Norte, el Presidente Reina Barrios no esperó la solución de los problemas financieros, por lo cual el 22 de julio

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

de 1892 contrató a Sylvanus Miller para construir el tramo Puerto Barrios-Tenedores, que con anterioridad se había tratado de construir varias veces, pero sin éxito. De nuevo se presentó el problema de la mano de obra. Durante los primeros dos años Miller empleó trabajadores guatemaltecos. También contrató en 1893 unos 200 trabajadores de Jamaica, pero seis meses después ya sólo quedaban en el país 92 de ellos. De un grupo de 30 trabajadores mexicanos sobrevivieron solamente 10. Miller recurrió entonces en forma creciente a la contratación de obreros negros en Nueva Orleans. El Ingeniero William Penney, que llegó a Puerto Barrios en los primeros meses de 1894, describió en varias notas la terrible situación de estos trabajadores, contratados con falsas promesas, y concluía en la forma siguiente: 'La historia del total de sesenta millas es una historia de enfermedad, miseria y muerte, siendo las principales causas de mortalidad la fiebre, la diarrea y el licor'.

La construcción del ferrocarril avanzó, sin embargo, contra viento y marea. En marzo de 1893, Miller terminó la construcción del muelle de Puerto Barrios y de los edificios de la terminal del ferrocarril. En enero de 1894 completó el primer tramo entre Puerto Barrios y Tenedores, y mediante sucesivos contratos se hizo cargo de la construcción de las siguientes dos secciones hasta la población de Gualán. A principios de 1896 un tren ya corría diariamente entre este punto y Puerto Barrios y en noviembre del mismo año, después de concluirse unos 160 kilómetros de vía férrea, entró a Zacapa la primera locomotora. Zacapa era el primer centro urbano de importancia que tocaba el ferrocarril. Este hecho tenía para el proyecto un enorme significado, pues durante años se había pugnado por salir de los terrenos pantanosos e insalubres en que se localizaban las primeras tres secciones del ferrocarril.

El gobierno enfrentaba cuando menos dos problemas principales: uno, que los recursos destinados al proyecto del ferrocarril se agotaban rápidamente; el otro era la necesidad de que el ferrocarril operara en zonas más pobladas y más aptas para la explotación económica, a fin de elevar los ingresos del ferrocarril. En verdad no se podía esperar que ésta fuera una empresa comercial rentable, sino hasta pasado mucho tiempo. El atraso general del país no permitía hacerse ilusiones sobre el particular.

Por el apremio en terminar las primeras secciones, el gobierno no atendió las observaciones y críticas que se hicieron al trabajo de Miller, sobre todo por el consultor francés, Andrés Bertrand, contratado por el Ministerio de Fomento para auditar la ejecución de los contratos. A juicio de Bertrand la calidad de la construcción dejaba bastante que desear en algunos aspectos. En buena parte ello

se podía atribuir a una deficiente supervisión gubernamental de los trabajos. En definitiva, Miller se comprometió a corregir posteriormente los defectos de construcción, y en efecto parece haberlo hecho.

En febrero de 1897 se contrató a Miller para construir las restantes cuatro secciones, pero ese mismo año se enfermó y partió hacia Nueva York, donde murió. La ejecución de los contratos la asumió entonces Francisco Camacho, por mucho tiempo asociado a Miller. Para entonces había caído sobre el proyecto del Ferrocarril del Norte una nueva calamidad. Los precios del café se desplomaron a partir de 1896, lo que dio un golpe mortal a la obra, pues el impuesto sobre exportación del grano era la fuente principal de ingresos para el proyecto. La construcción del ferrocarril tuvo que detenerse a la altura de El Rancho de San Agustín, a menos de 100 kilómetros de la ciudad de Guatemala.

Reina Barrios fue asesinado en 1898, por lo que ya no vio concluida la obra a la que había consagrado sus más tenaces esfuerzos. La construcción del Ferrocarril del Norte se terminó hasta enero de 1908, en virtud del contrato suscrito el 12 de enero de 1904, por el Ministro de Fomento, José Flamenco, y Percival Farquhar, éste en representación de Minor Cooper Keith y William van Horne, a cuya propiedad, o la de su empresa, la United Fruit Company, se transfirieron el Ferrocarril del Norte y Puerto Barrios. Unos meses más tarde, el 12 de junio del mismo año, Keith y van Horne traspasaron los derechos adquiridos a la Guatemala Railway Company, cuyo principal accionista era la United Fruit Company, organizada por Keith en 1899. El 9 de abril de 1912 la Guatemala Railway tomó el nombre de International Railways of Central America (IRCA), que pasó a ser la única concesionaria, por 99 años, de todos los ferrocarriles del país, ya que compró las restantes vías férreas.

Con la terminación del Ferrocarril del Norte, Guatemala llegó a tener la tercera vía interoceánica de América Latina. Las dos primeras fueron las de Panamá y la del Istmo de Tehuantepec.

3.4 HISTORIA DEL FERROCARRIL CENTRAL

La construcción del Ferrocarril Central, llamado así porque enlaza los departamentos de Amatitlán, Escuintla, Suchitepéquez y Guatemala.³

³ Libro azul de Guatemala, 1915 Historia Condensada de la República. Lic. Manuel Estrada Cabrera.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Siendo éste uno de los acontecimientos más importantes de nuestra historia, en la época del presidente Vicente Cerna se empezó a promover el estudio para la construcción del ferrocarril, con el fin de transportar más rápido la producción agrícola y que alrededor del mundo se empezaba a desarrollar la Revolución Industrial, que perseguía implementar en el campo de la economía el avance tecnológico “La Máquina de Vapor”⁴

La transportación del producto agrícola y cafetalero fue la base primordial económica de la Villa de Escuintla y mientras aumentaba la producción cafetalera se desarrollaba la Reforma Liberal, impulsando al comercio de Industria el Cuerpo Legal de la Constitución de la República emitida en 1879.

El primer proyecto del ferrocarril fue presentado al gobierno conservador de 1863 (Presidente Vicente Cerna); pero éste de acuerdo con su espíritu de retroceso, contestó al solicitante negativamente, porque según su criterio bastaba y sobraba con las carreteras y las diligencias para el tráfico del país. El Puerto de San José llamado el Zapote fue habilitado para el comercio en ese mismo año y así fue incrementando la necesidad de comunicación con la capital.⁵

No fue sino hasta la revolución de 1871 en Guatemala, cuando el General Justo Rufino Barrios asumió el poder y estudió el potencial la necesidad de un sistema ferroviario, emitiendo varios decretos para la planificación y construcción del ferrocarril⁶, para llevar a cabo las mejoras del progreso liberal y siendo uno de los máximos exponentes de la producción agrícola de nuestro país implementó este servicio de transporte, para beneficio del Comercio, transportación de productos y de pasajeros a través de la costa sur.⁷

Para la construcción de la línea férrea se presentaron varios contratos, siendo el primer contrato presentado durante el período de Don Miguel García Granados en 1873 documento presentado por el hermano de García granados y el cual no tuvo éxito alguno.⁸ En el año de 1873 bajo el régimen liberal, se inició con vigor y energía un contrato para la construcción del ferrocarril entre el Puerto de San José y la

capital. Proyecto presentado por el Inglés Don Marco J. Kelly⁹ y el 17 de Julio de 1874 fracasó este proyecto por falta de interés de inversionistas y la mala reputación a nivel internacional del Sr. Kelly.¹⁰ Consecuente con el programa liberal, se firmó un contrato el 7 de abril de 1877 con los Ingenieros de California Guillermo Nanne y Luis Schlesinger, para la construcción de la línea férrea del Puerto de San José a Escuintla.¹¹ Y se reformó este contrato el 2 de Mayo de 1878, dando inicio a la construcción en el verano de 1879 e inaugurando este tramo el 20 de junio de 1880.¹²

Asistiendo a la inauguración el General Justo Rufino Barrios, los presidentes de El Salvador y Honduras, delegados de los presidentes de Nicaragua y Costa Rica¹³ y gran número de personas distinguidas, como se puede mencionar al poeta José Joaquín Palma, autor de Nuestro Himno Nacional.¹⁴ El ferrocarril vino a revolucionar el medio de transporte para mercaderes y turistas, ya que este proyecto pretendía unir a la Ciudad de Guatemala con la salida al Océano Pacífico manifestándolo en los contratos establecidos con las compañías encargadas.¹⁵ A la vez se otorgaron terrenos y franquicias para construir edificios para las estaciones, construyéndose en Escuintla una estación provisional de madera. Luego el 13 de julio de 1880 se celebró con los mismo contratistas otro convenio en donde se construiría la línea férrea de Escuintla a la capital¹⁶ Iniciándose el 28 de Junio de 1882 y concluyéndose el 19 de julio de 1884.¹⁷ Entrando la primera locomotora a la ciudad ese mismo día coincidiendo con el cumpleaños del General Justo Rufino Barrios, se reporta que el General viajó en la locomotora hasta llegar a la capital.¹⁸

Pero la inauguración oficial del Ferrocarril se retrasó hasta el 15 de Septiembre de 1884 en celebración de la Independencia de Guatemala,¹⁹ haciendo un recorrido de 47 millas.²⁰

⁴ Erick Arrecis, Tesis de la Escuela de Historia, Concesiones para la construcción del ferrocarril central USAC pág. 56,58

⁵ Libro azul ... Op. Cit.

⁶ Ferrocarriles Internacionales de Centro América por Jim R. Dunlop. Traducción Eduardo Ordóñez. Documento del Lic. Emilio Rivas Barato.

⁷ Erick Arrecis ... Op. cit.

⁸ Erick Arrecis ... Op. cit.

⁹ Libro azul ... Op. Cit.

¹⁰ Erick Arrecis ... Op. cit.

¹¹ Libro azul ... Op. Cit

¹² Jim Dunlop.... op. cit.

¹³ Libro azul ... Op. Cit

¹⁴ Alma Ferrocarrilera, Memoria de una vida Ferrocarrilera, Isidro (Morales, Maria, Guatemala Abril de 1993 pag. 12

¹⁵ Erick Arrecis ... Op. cit.

¹⁶ Libro azul ... Op. Cit

¹⁷ Ing. Moino documento fotocopiado.

¹⁸ Jim Dunlop.... op. cit

¹⁹ Jim Dunlop.... op. cit

²⁰ Ing. Moino documento fotocopiado op. cit.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

La llegada del Ferrocarril fue un acontecimiento relevante para la ciudad de Escuintla, beneficiosa para el crecimiento comercial y turístico. Ya que los que desembocaban en el Puerto de San José querían conocer los poblados más cercanos, siendo La Villa Escuintla la más cercana.²¹

Generando una perspectiva totalmente diferente con respecto a los negocios y turismos en la ciudad, el crecimiento socio-económico inicia hacer tangible, materializándose con la infraestructura que genera para soporte de una economía autosostenible.²² Con la política reformista que desarrollaron los gobiernos liberales y la llegada del Ferrocarril, Escuintla entró a su primera fase de Urbanización, siendo la comercialización del café la que estimuló la inmigración Europea y permitió la influencia de estilos arquitectónicos en edificios y de infraestructura a esta ciudad.

Y durante el Gobierno del General Justo Rufino Barrios hasta el Gobierno de Don Jorge Ubico, Escuintla se desarrolló arquitectónicamente (1873-1944)²³ concretándose edificios públicos, privados y obras de infraestructura, entre los cuales se pueden mencionar los siguientes edificios:

El Mercado Municipal, el Hospital General, el Palacio de la Policía Nacional, el Anfiteatro y el Palacio Municipal.²⁴

Pero fue en el Gobierno de Don Manuel Estrada Cabrera (Febrero 1898-Abril 1920) cuando se decretó la ley de los ferrocarriles, Decreto No. 556, relacionado con el equipamiento ferroviario y fue en el año de 1888 aproximadamente cuando se terminó de construir el edificio de la estación del ferrocarril en Escuintla.²⁵

Todas las obras mencionadas fueron las que convirtieron a la ciudad de Escuintla en lugar de moda por las clases pudientes del país. Según el Diario de Centroamérica del 24 de febrero de 1910, "Escuintla es hoy por hoy, un lugar de moda, que en algo se parecen a las ciudades de Baños de Europa, por lo caro, por lo fastuoso que cada día va haciéndose y por otras circunstancias de igual género."²⁶

Siendo la sexta avenida la más favorecida por el impacto del ferrocarril creando este sector como el sector hotelero. En esta época habían excursiones para el Puerto de San José, saliendo no solamente un tren sino varios dando comienzo a las 4:00 a.m. y estos trenes iban completamente llenos, con ello se daba la facilidad a muchísimas personas a pasar un día distraído. Salían alrededor de 3 ó 4 trenes con diferencia de una hora cada uno, llegando el último tren que salía de San José a la capital a las 9:00 p.m. y no llevando menos de 300 personas.²⁷

El 30 de Noviembre de 1912, las empresas ferroviarias que eran controladas por diferentes compañías fueron integradas en 1904 como la Empresa THE INTERNATIONAL RIALWAYS OF CENTRAL AMÉRICA (IRCA), estableciendo que las propiedades de la IRCA volverían a la nación después de 86 años, siendo ese año el 2003.²⁸ En 1913 estalló en Guatemala la primera huelga de trabajadores, movimiento que fue organizado por trabajadores de la IRCA, que demandaban mejores salarios y que concluyó 6 días después obteniendo una respuesta no satisfactoria; pero la empresa se obligó a revisar la planilla y acceder a algunos aumentos de acuerdo con aptitudes de cada trabajador.²⁹

Fue entonces en el Gobierno del Licenciado Julio César Méndez Montenegro (Julio 1966-1970), según acuerdo gubernativo del 27 de Diciembre de 1968, se declara caducada la concesión otorgada a la IRCA por los gobiernos anteriores. A partir de esa fecha los servicios estarán bajo funciones de Ferrocarriles de Guatemala FEGUA,³⁰ asumiendo los cargos el 19 de Mayo de 1969 y durante los 3 primeros años de trabajo las autoridades actuales de FEGUA se preocuparon exclusivamente de no escatimar esfuerzo alguno para sacar adelante a la empresa. Pero trabajaron para levantar a FEGUA: la restauración de la línea férrea, del equipo y de las instalaciones, recobrando así la confianza de la clientela, levantar la moralidad de los trabajadores y conseguir el respaldo del gobierno para recuperar la atención y credibilidad de los proveedores. Logrando solamente restaurar la vía férrea, reparación de puentes.³¹ Los montos totales de inversión fueron específicamente para la vía férrea dejando atrás el mantenimiento de todos los edificios de las estaciones. A partir de esa época FEGUA empieza a tener pequeños problemas financieros, que con el pasar del tiempo se volvieron serios y grandes, ya

²¹ José Guillermo García.

²² Diario de Centroamérica 18 de Marzo de 1910. pág. 14

²³ Historia de Guatemala.

²⁴ Diccionario Geográfico Nacional.

²⁵ Historia de Guatemala...opt. cit.

²⁶ Diario de Centroamérica, 24 de febrero de 1910, pág No. 1 Hogaño Antañp.

²⁷ Diario de Centroamérica 8 de noviembre de 1934, pág No. 8

²⁸ Ing. Moino documento fotocopiado op...cit

²⁹ Historia de Guatemala opt. cit.

³⁰ Ing. Moino documento fotocopiado op...cit

³¹ Ferrocarriles de Guatemala

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

que el 26 de Septiembre de 1976 se cerraron temporalmente las estaciones de Ferrocarril, por crisis económica a consecuencia de un préstamo millonario para la compra de 2 locomotoras. Llegando a la única salida y mejor solución: la liquidación de esta empresa privada.³²

En el gobierno del General Ríos Montt. (1982-1983) FEGUA es intervenido por el Ministerio de Economía, siendo su futuro llegar a la privatización. La mejor opción para cubrió los gastos, recuperar los fondos y su total recuperación, suspendiendo el servicio totalmente y cerrando las estaciones el 1 de Marzo de 1996 por causar al gobierno desde hace varios años pérdidas de alrededor de Q.150/tonelada transportada. Con el cierre de operaciones se liquidó a 435 personas (1 de Junio de 1996) dejando únicamente a 100 persona.³³ A partir de esa fecha todas las Estaciones de Ferrocarril y especialmente la de Escuintla no cumple con función alguna. Pero en el gobierno de Álvaro Arzú firmó un contrato con la empresa CODEFE, por usufructo subsidiaria de la empresa RAILROAD DEVELOPMENT CORPORATION RDC, dando inicio en Agosto de 1998 la rehabilitación de la ferroviaria de todos los tramos. Siendo el tramo de Nor-orienta la primera en rehabilitar.³⁴



Foto 1: Estación Central de Ferrocarriles de Guatemala, en la década de 1940. Fuente: Ing. Miguel Ángel Samayoa

³² Prensa Libre.

³³ Prensa Libre 2 de junio de 1996

³⁴ Ing. Moino op. cit

3.5 LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA

Con la llegada del ferrocarril a la ciudad de Escuintla, la estación del ferrocarril, fue un edificio Arquitectónico que vino a complementar un servicio para el desarrollo económico-social durante la Época Liberal; (1871-1885, Gobierno del General Justo Rufino Barrios). Y por la necesidad de una dependencia para recepción de pasajeros, este edificio tubo gran importancia de orden administrativo, económico y ante todo ornamental, porque vino a darle auge a este sector, convirtiéndolo en el sector Hotelero y a embellecer en sí la villa de Escuintla. La estación esta ubicada dentro de la finca de la estación al oeste de la misma, teniendo la finca un área total de 53764 metros cuadrados = 76945.55 varas cuadradas y la estación con 788.60 metros cuadrados = 1126.6 varas cuadradas.

Con respecto a la construcción de los edificios existen datos en donde indican que en 1880 empezaron los cimientos de la estación del ferrocarril, obra ejecutada por los mismos ingenieros que construyeron la vía férrea: Ing. Nanne y schellesinger, y que el Ministerio de Fomento de 1880 publica: "los trabajos del ferrocarril ya están bastante adelantados, los terraplenes y excavaciones, ya estando terminados en su totalidad y procede en acarreo de lastre, colocación de durmientes y rieles. Se están dando principio a la excavación de los cimientos de la estación de Escuintla."³⁵

La construcción de la estación estuvo bajo la supervisión del Ingeniero B,R PIATKOWOSKI, contratado por el Gobierno para que presentase reportes y asegurarse de la solidez de la construcción y buena calidad de materiales. Datos que se publicaron en el diario oficial "El Guatemalteco": "Obras de Mampostería y Hierro se principiaron la construcción de los cimientos en la estación de Escuintla"³⁶

La llegada del ferrocarril a la villa de Escuintla fue el 20 de junio de 1880 y la estación todavía no empezaba su construcción, si no hasta el mes próximo, como se indico anteriormente. Dentro de la finca se construyó una caseta de madera, la cual funcionó como estación provisional, hasta que terminaran el edificio.

En el Diario el Guatemalteco del 18 de Julio de 1880: "se celebra la contrata entre el supremo gobierno y la compañía del ferrocarril central e indica: los cimientos del edificio de Escuintla son basados de sobreseimientos de calicanto, deben poseer la capacidad y solidez".

³⁵ Ministerio de Fomento Enero 1880

³⁶ Diario Oficial el Guatemalteco, 11 de julio de 1880. informe SR. Piatkowoski.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Pese a que no existen datos exactos de la culminación del edificio de la estación se deduce, por medio del análisis de los edificios colindantes que fueron construidos y terminados después de los edificios de estudio como se puede mencionar El Gran Hotel del Ferrocarril con características arquitectónicas y materiales similares, que fue terminado en 1897.³⁷ esto significa que la estación fue construida años anteriores.

3.6 LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL ESCUINTLA 1900

“Cuando se hablan de estaciones, la de Escuintla es una que sobre sale por sus características arquitectónicas, a la vez la estación central del estilo Ingles tardío, sus construcciones prolongadas aproximadamente de 1885-1888, frente a estas existen construcciones con características similares y proporciones considerables”³⁸

Esto indica que estos edificios se terminaron aproximadamente en 1888; con un lapso de construcción de 8 años.

Estos edificios han soportado los tres terremotos que han afectado la costa sur; como son los de los años 1917, 1942 y 1976.

Estos edificios prestaron sus servicios como estación del ferrocarril durante 99 años aproximadamente, hasta que en 1996 que FEGUA se declaro en quiebra y se otorgo la concesión a Ferrovías de Guatemala S.A. en 1997.

Desde esa fecha los edificios de la estación están en total abandono. Estos edificios representan un orgullo para nuestro país, ya que fueron una de las estaciones más importantes.



Foto 2:Taller de la Estación de Escuintla. Fuente: La Historia del Café en Guatemala.

³⁷ Tesis Propuesta de conservación del Gran Hotel del Ferrocarril de la Antigua Zona Hotelera... José Guillermo García, Fac. de Arquitectura USAC 2000

³⁸ Historia de Guatemala, Lujan Muñoz, Republica Federal-1898,Arquitectura, pag. 643.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 3: Bodega de carga de la Estación Escuintla, Milla 245. Fuente: Carlos Torres

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO IV

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPITULO IV

4.1 INTRODUCCIÓN

En el presente capítulo se describirá lo relacionado con cada uno de los aspectos legales que tengan que ver con medio ambiente y algunos otros términos, en general, que tengan relación con el tema objeto de estudio, y principalmente con el medio ambiente como con la conservación del patrimonio cultural, por ser el tema de estudio de este trabajo, se tratarán los temas tales como: Movilidad Humana, la Ley de la Autoridad para el Manejo Sustentable de la de vías verdes, así como, reglamentos, decretos o leyes relacionados con Patrimonio Cultural, Restauración y Conservación, Revitalización y otros. Para que se tenga una idea general de las diferentes leyes que intervienen, y que se deben de tomar en cuenta, para el desarrollo de este tema.

4.2 LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA

Principal antecedente que ampara directamente el Patrimonio cultural y da un soporte a una respuesta de Restauración, en la segunda sección y los artículos 57,58,59,60 y 64, donde se indica que le es otorgado al guatemalteco el derecho de la cultura, identidad cultural, patrimonio cultural y la protección de ambos, y en él artículo 121 inciso f, en donde se declara que los monumentos y las reliquias son bienes del estado.

En las consideraciones anteriores se basan las Leyes del Patrimonio cultural de la Nación, Decreto 26-97 y sus reformas, decreto 81-98.

Siendo este el instrumento legal por el cual se desarrolla el mandato constitucional, en donde la reforma de los artículos 2 y 3, incisos 1,2, indican que los bienes culturales de la nación: La Arquitectura y sus elementos, conjuntos, sitios arqueológicos y todo lo que indique patrimonio cultural. Y las reformas del artículo 5 y 9 indican que los bienes culturales que sean públicos y privados estarán bajo la protección del estado por cualquier alteración que ocurra.

4.3 CÓDIGO CIVIL

Habla en él artículo 459, numeral 8, que son bienes nacionales de uso no común los monumentos y las reliquias arqueológicas.

4.34 INSTITUTO DE ANTROPOLOGÍA E HISTORIA DE GUATEMALA

En el decreto 425, artículo 2, se dice que los monumentos históricos y artísticos son considerados parte del tesoro cultural de la nación, no importando quienes son sus propietarios y están bajo protección del estado.

4.5 DECRETO 26 – 97 LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN.

Reformado por el decreto 81-93. Establece que los muebles o inmuebles sean públicos o privados, que sean de reverencia histórica, paleontológica, arqueológica antropológica, artística. Representa el patrimonio cultural de la Nación y corresponde al Estado cumplir con la función de protegerlo, difundirlo, conservarlo y realizar las sanciones correspondientes por conducto del Ministerio de Cultura y Deportes.

4.6 ESTATUTOS DE LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Se estipulan artículos para la conservación y transmisión de la cultura a los habitantes interesándose por toda la riqueza arquitectónica, histórica y artística del país la misma forma parte del tesoro Cultural de la Nación y está bajo la protección del estado entre los artículos más importantes están los citados a continuación 5,6,106 y 107

4.7 EL CÓDIGO MUNICIPAL

Los artículos 140 y 113 hablan de la cooperación de los vecinos para que estos se involucren, velen por la conservación y mantenimiento del patrimonio cultural, que en planes de ordenamiento territorial respeten los monumentos y edificios de valor histórico cultural.

4.8 CARTAS INTERNACIONALES DE CONSERVACIÓN

4.8.1 CARTA DE ATENAS

Escrita en 1931 por la necesidad de conservar el patrimonio cultural, la cual indica que la restauración debe de respetar a la obra histórica, sin tomar en cuenta su estilo arquitectónico. Además establece que se deben conservar tanto el patrimonio artístico como el arqueológico de la humanidad. Y estos no se pueden conservar en forma aislada a su entorno interno inmediato, ambos deben ser conservados, de lo contrario se estaría mutilando todo proyecto de conservación y restauración, debe de constar con estudio preciso que justifiquen su intervención.¹

¹ Apuntes del curso de conservación de Monumentos. FARUSAC

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

4.8.2 CARTA DE VENECIA

Es continuación de la de Atenas, fue escrita en 1964. en ella se dice que se debe respeto a los elementos auténticos del monumento y los que se remplacen deben integrarse automáticamente con el fin de no falsificarlo.

El objetivo principal es proteger el patrimonio Cultural Universal, cuenta con gran aceptación y validez para cualquier proyecto de conservación y restauración, ha sido promovida con gran éxito por la UNESCO. Según los artículos del 3 al 6 establece que tanto la restauración y conservación tienen como único fin salvaguardar las obras de arte como testimonio histórico, imponiendo cuidados permanentes para su conservación para fines útiles a la sociedad integrados a la época actual, no protegiendo sólo el monumento sino también su entorno urbano.

En los artículos 9 al 13 justifica la consolidación, la liberación, la integración y la Anastilosis, conocida como reintegración, como las principales intervenciones en la restauración de monumentos y para concluir en el artículo 16 dice que todo proyecto de conservación y restauración debe de estar precedido y acompañado por un estudio arqueológico e histórico del monumento. Ramón Bonfil llega a la conclusión al analizar la carta de Venecia que “la conservación realiza trabajos preventivos, en tanto que la restauración son curativos “ la conservación es la restauración lo que la higiene es a la medicina.²

4.8.3 CARTA DE PARÍS

Escrita en 1972: da recomendaciones para la protección en el ámbito nacional del patrimonio cultural y nacional, este es un elemento esencial del patrimonio de la humanidad de bienes culturales.

Establece que todas las naciones tienen la obligación de legislar para proteger sus patrimonios culturales, debido a que estos pertenecen a toda la humanidad, y la pérdida de uno de ellos representa un empobrecimiento irreversible. Considera el Patrimonio Cultural y Natural como únicos y deben de ser heredados a generaciones futuras por que se “deben de imponer penas y sanciones severas a todo aquel que destruya o deteriore cualquier monumento.³

² BOMFIL. Ramón. Apuntes sobre Restauración de Monumentos. México 1971. p. 29

³ UNESCO. Recomendaciones sobre la Protección en el ámbito Nacional del Patrimonio Cultural y Natural. Adoptado por la XVII Convención. París 1972

4.8.4 UNESCO RECOMENDACIONES DE NAIROBI (1976)

Valora el patrimonio inmueble como elemento primordial para el medio de vida de la sociedad donde se encuentra dando una dimensión humana. Esto representa la obligación de conservarlos tanto de parte de las autoridades estatales de cada nación, como cada ciudadano dejando evidente su participación.

4.8.5 XVII CONVENIO DE LA UNESCO

Para la protección del patrimonio cultural y natural, efectuado en 1972: en el punto II, artículos 4 y 5: señala que cada Estado en la presente convención, reconoce como obligación identificar, proteger y conservar el patrimonio cultural para transmitirlo a las generaciones futuras, adoptando una política general para contribuir al patrimonio. Esta convención entró en vigor por decreto 47-78 del Congreso de la República.

4.8.6 ICOMOS SIMPOSIO MÉXICO, MÉXICO, 78-92

La conservación de un monumento está estrechamente ligado a l uso original para el que fue creado y su existencia debe readaptarse a su medio funcionalmente y también debe integrarse al desarrollo de su entorno.

Además reconoce que el Patrimonio Cultural debe de estar firmemente ligado a la vida futura de cada monumento, declara la importancia de conocer la cronología de los originales a los que históricamente se ha ido incorporando.

4.8.7 CARTA DE VERACRUZ

La única forma en que se puede actuar sobre el patrimonio es convertirlo en un instrumento social y rentable que redunde en bien de la colectividad, haciendo posible una mejor calidad de vida y renacimiento de las ciudades.

4.8.8 CARTA DE CRACOVIA (2,000)

Se valora la diversidad de la cultura y patrimonio para su identificación y cuidado, la nueva idea dinámica de memoria, rescata y plantea el proyecto unitario de conservación, restauración y mantenimiento. También juega un papel importante el paisaje y el territorio como integrantes de monumento histórico.

4.9 LEYES SOBRE LA INFRAESTRUCTURA FERROVIARIA

El tramo de la línea férrea que se rehabilite debe cumplir con lo necesario para que sea una opción viable, se debe tomar en cuenta la regulación legal vigente en torno al tema. Es importante recalcar algunas de las normas en el ámbito

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

nacional e internacional que actualmente rigen con relación a la infraestructura ferroviaria, teniendo como base para partir de ellas sin alterar sus lineamientos.

4.10 CRONOLOGÍA NACIONAL

4.10.1 FERROCARRIL DE ZACAPA A LA FRONTERA CON LA REPÚBLICA DEL SALVADOR. (1920 A 1921)

- **Artículo Único No. 1054** Autoriza al ejecutivo para que haga los arreglos necesarios a efecto de principiar los trabajos del ferrocarril de Zacapa a Santa Ana, para que pueda terminar el ramal de la República de El Salvador que sé esta construyendo hacia su frontera con Guatemala.
- **Artículo 1ro.** El Gobierno de Guatemala concede la compañía de los International Railways of Central América, el derecho de construir, mantener y explotar una nueva línea del ferrocarril que conectará con su actual línea del ferrocarril de Zacapa, pasara por la ciudad de Chiquimula y se Extenderá a la frontera de El Salvador cruzándola al Sur de Concepción.
- **Artículo 7mo.** En compensación del derecho que adquiere el Gobierno de la República a la mitad de las utilidades de esta línea (Zacapa-Frontera) El recobro por la Nación después de ochenta y seis años todas las líneas situadas al Sur y Oeste de la ciudad de Guatemala y de la Lieja objeto de este contrato y de la devolución inmediata que las International Railways of Central América, hacen al país por el presente acto de más de mil caballerías de terreno de las mil quinientas que le fueron concebidas por el convenio de 1904.

4.10.2 ACUERDO FECHA 19 DE NOVIEMBRE DE 1925

El artículo 1ro. Aprobar los estudio de la línea férrea Zacapa-Frontera de El Salvador aceptando el trazo de la vía conforme al plano y observaciones indicadas, al salir de Chiquimula pasará por San José la Arada, Santa Rosa, Ipala, Amatillo, Papalhuapa, cuya localización es hacia el poniente del llano de Juan Martín pasando a seis millas de Asunción Mita y después dirigirse a Ostúa.

4.10.3 ACUERDO FECHA 27 DE DICIEMBRE DE 1968

Se declaró la caducidad de la concesión otorgada a la empresa de los Ferrocarriles Internaciones de Centro América a sus antecesores y concesionarios si lo hubiere. Por haber fallado reiteradamente de forma culposa al cumplimiento de sus obligaciones y derivada de esa concesión y porque dicha compañía se

encontraba en la imposibilidad material de seguir prestando los servicios de transporte ferroviario, muellaje y demás operaciones portuarias que le autorizó el Gobierno de la República. Por haberse rematado todos sus bienes, al desatender las estipulaciones esenciales del contrato de fidecomiso a que había comprendido el Ejecutivo.

4.10.4 ACUERDO FECHA 27 DE DICIEMBRE DE 1968

Se dispuso que los servicios de transporte, muellaje y demás operaciones portuarias que estuvieran a cargo de la Empresa de los Ferrocarriles Internacionales de Centro América, continuarían funcionando en lo sucesivo con el nombre de "Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA)"⁴

4.10.5 INICIATIVA FECHA 18 DE FEBRERO DE 1998

Ley que aprueba el contrato de usufructo oneroso celebrado entre Ferrocarriles de Guatemala (FEGUA) y la Compañía Desarrolladora Ferroviaria S.A. Para la prestación del transporte ferroviario.⁵

4.10.6 INICIATIVA FECHA 16 DE ABRIL DE 1998

Los bienes o cosas sobre las que recae el usufructo son todas las fincas rústicas, derecho de vía de los corredores ferroviarios, terraplén y la vía con sus accesorios, ramales, desvíos, laderos, vías de maniobra y estacionamientos, cambiavías, semáforos, señales de precaución, puentes túneles bóvedas, canales de desboque, cunetas, terminales o playas ferroviarias, estaciones, edificios administrativos, talleres, posos de agua, acometidas de teléfono, calles y/o caminos de acceso, todos propiedad de FEGUA hizo una licitación pública para dar en usufructo oneroso el equipo ferroviario propiedad de Ferrocarriles de Guatemala el cual fue adjudicado a Ferrovías de Guatemala.⁶

4.11 LEYES INTERNACIONALES

Se tomarán en cuenta algunas de las normas Internacionales, ya que para el tema de similar condición se consideran de importancia para el análisis de estudio ferroviario.

⁴ SOLIS, César G. Los Ferrocarriles de Guatemala pp. 511-512

⁵ http://INCAE.ac.cr/ES/clacds/investigacion/pdf/cen_211.pdf

⁶ <http://hwww.haf.org.ar/mayjun00.htm>

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

4.12 DISPOSICIONES LEGALES SOBRE EL MEDIO AMBIENTE

La Constitución Política de la República de Guatemala, posee varios artículos que se refieren al medio ambiente entre los que destacan los Artículos 64 (Patrimonio Natural), 97 y 98 (Medio Ambiente y Equilibrio Ecológico) y el 126 (Reforestación).

Los artículos anteriormente mencionados tratan de cómo el estado, las municipalidades y los habitantes deben de prevenir la contaminación del ambiente, además de la importancia de la preservación, protección, mejoramiento, la reforestación y conservación de los bosques.

Además de la Constitución Política, existen varias leyes y decretos que rigen la conservación y mejoramiento del medio ambiente.

4.13 LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE, DECRETO NO. 68-86

Los artículos citados de esta ley, describen la manera de prevenir la contaminación y deteriora de los recursos naturales, al realizarse un proyecto. Además de citar la importancia de la protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales.

- **Artículo 1. Título 1. Capítulo 1. Principios fundamentales.** “El estado, las municipalidades y los habitantes del territorio nacional, propician el desarrollo social, económico, científico y tecnológico que prevenga la contaminación del medio ambiente y mantenga el equilibrio ecológico. Por lo tanto la utilización y el aprovechamiento de la fauna, de la flora, suelo, subsuelo y el agua deberán realizarse racionalmente.”
- **Artículos 3,7,8. Capítulo 1. Objetivos Generales y Ámbito de Aplicación de la Ley.** El estado destinará recursos técnicos para el funcionamiento de CONAMA, se prohíbe la introducción al país de agentes contaminantes, además de cambios nocivos al paisaje y ecosistemas.
- **Artículo 12. Capítulo Único. Del Objeto de la Ley** (se citan los incisos a,e)
 - a. “La protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales del país, así como la prevención del deterioro y mal uso de los mismo, y la restauración del ambiente en general”

- b. La creación de toda clase de incentivos y estímulos para fomentar programas e iniciativas que se encaminen a la protección, mejoramiento y restauración del medio ambiente.

- **Artículo 17. De la Prevención y Control de la Contaminación por Ruido o Audial.** Hay reglamentos con relación a la emisión de energía en forma de ruido, sonido, microondas, vibración, ultrasonido o acción que perjudiquen la salud física y mental, además del bienestar humano o que cause trastornos al equilibrio ecológico.
- **Artículo 19. Título 3. Capítulo 6. De la Conservación y protección de los Sistemas bióticos.** Para la conservación y protección de los sistemas bióticos o de la vida para los animales y las plantas que corren peligro de extinción, aprovechando la flora y la fauna silvestre.

4.14 REGLAMENTO SOBRE ESTUDIOS DE EVALUACIÓN DE IMPACTO AMBIENTAL CONAMA⁷

Este reglamento habla a cerca del planteamiento de la necesidad de la utilización de procedimientos de carácter técnico para las evaluaciones de Impacto Ambiental y que la aplicación del presente reglamento será competencia de la Comisión Nacional del Medio Ambiente – CONAMA –

- **Artículo referido al artículo 97 de la Constitución de la República de Guatemala.** Asigna especial importancia a la situación y preservación del medio ambiente y el equilibrio ecológico, obligando a las autoridades gubernamentales, a propiciar el desarrollo social, económico y tecnológico para prevenir la contaminación ambiental.
- **Artículo 3. Capítulo 2. Disposiciones Generales. Fundamento Legal de la Obligación.** “Para los proyectos que por sus características presenten posible daño al Medio Ambiente se requiere un Estudio de Impacto Ambiental antes de su ejecución realizado por técnicos en la materia.”

4.15 LEY DE ÁREAS PROTEGIDAS

La ley de Áreas protegidas establece que son las que tiene por objeto la conservación, el manejo racional y la restauración de la flora y la fauna. Y que la diversidad biológica es parte integral del patrimonio natural de los guatemaltecos.⁸

⁷ CONAMA, Actualmente Ministerio de Ambiente

⁸ Ley de Áreas Protegidas. Títulos 1 y 2. Capítulo 2.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Además se establece en:

- **Artículos 21 y 22. capítulo 2. del manejo de las Áreas Protegida.** En todo camino que se desee construir en estas áreas, debe elaborarse un estudio de impacto ambiental favorable, presentado por él entre o empresa interesada en la construcción y aprobado por CONAMA. Y todo asentamiento que se encuentre en dichas áreas debe acoplarse a las condiciones y normas de operación, procurando su plena incorporación al manejo programado de la misma.

4.16 LEY FORESTAL

Esta ley habla del interés de la población por el manejo sustentable y la promoción de los bosques, por medio del apoyo de iniciativas que permitan el desarrollo de los recursos forestales.

También habla de que las personas que se dediquen a la explotación de recursos naturales no renovables o las que hagan obras de infraestructura en zonas boscosas, están obligadas a reforestar las mismas durante un período mínimo de 4 años.

4.17 DECRETO 1004

Este decreto lo emite el Congreso de la República y en el Artículo 1, describe entre otras cosas, la prohibición del uso de letrinas sin una adecuada filtración de sus desagües, que se encuentren situadas en los márgenes de las fuentes de agua, las mismas quedan obligadas a realizar los estudio para el tratamiento de materiales residuales de las poblaciones y en especial los de 1000 habitantes.

4.18 DECRETO 75-91

En su artículo 6 explica que el suelo, subsuelo y los límites de aguas nacionales no podrán servir de reservorio de desperdicios contaminantes del medio ambiente o radiactivos aquellos materiales y productos contaminantes que esté prohibida su utilización en su país de origen no podrán ser introducidos en el territorio nacional.

4.19 DISPOSICIONES LEGALES SOBRE EL TURISMO.

Se presentan los siguientes artículos relacionados con el tema problema.

4.4.1 Ley Orgánica del INGUAT. Decreto 1701.

Esta ley generada por el Congreso de la República y sus reformas, describe.

- Artículo 1. “Se declara de interés Nacional la promoción desarrollo, incremento del turismo y por consiguiente, compete al estado dirigir estas actividades y estimular al sector privado para la conservación de estos fines”.
- Artículo 4. “EL INGUAT queda obligado a desarrollar las siguientes funciones encaminadas al fomento del Turismo Interno y Receptivo (se citaron los incisos c, e, f y w)
 - Elaborar un plan de Turismo Interno, que permita un mejor conocimiento entre los guatemaltecos, como miembros de la comunidad nacional, a la vez que les depare la oportunidad de apreciar las manifestaciones de la cultura de las distintas regiones y la belleza de sus paisajes.
 - Habilitar playas, jardines, parques, fuentes de agua medicinales y centros de recreación con sus fondos propios; Y colaborar con las Municipalidades respectivas, en la dotación de los servicios esenciales y el embellecimiento y ornamentación de los mismos, cuando tales zonas estén bajo su custodia.
 - Construir hoteles y albergues responsabilizándose en todo caso de que tales construcciones respondan a las necesidades del Turismo nacional, en cuanto su funcionalidad y belleza, procurando que la Arquitectura de dichas construcciones este en concordancia con el ambiente, uso y tradiciones de la zona. Dichas edificaciones, cuando sean hechas por cuenta propia, deben de ser entregadas a explotación a personas idóneas, en el sentido que considere conveniente a los intereses de la Nación y especialmente al crecimiento del Turismo.
 - Fomentar por todos los medios a su alcance, el turismo interior respectivo.

4.20 ACUERDO MINISTERIAL NÚMERO 122-2005-06-23

De fecha, 9 de Marzo del año 2005 el Ministerio de Cultura y Deportes emite el siguiente acuerdo:

Considerando: que de conformidad a la Constitución Política de la República de Guatemala, forman el patrimonio cultural de la nación, los bienes y valores arqueológicos, históricos y artísticos del país, los cuales por estar bajo protección del

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Estado, es necesario, emitir las disposiciones que permitan su investigación, revalorización, restauración, vigilancia y recuperación con el propósito de preservar sus características y resguardar su valor.

Considerando: que los antecedentes históricos han demostrado que el ferrocarril en un nivel económico e histórico jugó un papel muy importante como un indicador de cambio en la sociedad de finales del siglo XIX, ya que redujeron el tiempo y la distancia para dinamizar el intercambio comercial de Guatemala con el resto del mundo e introduciendo al país en la "era de la Revolución Industrial".

Considerando: que por sus características Arquitectónicas especiales, merecen ser Considerados como patrimonio Histórico, los edificios de las estaciones ferroviarias del municipio de Coatepeque, Quetzaltenango (finca No. 48270, folio 7, libro 258, que mide en su totalidad 37,065.01 m²) Tecun Umán, San Marcos (finca No. 26532, folio 142, libro 157 que mide en su totalidad 84,899.90 m²) Mazatenango, Suchitepéquez (finca No. 3788, folio 78, libro 25 que mide en su totalidad 52,647.70 m²) Patulul, Suchitepéquez (finca No. 1868, folio 2, Libro 14, que mide en su totalidad 2189.29 m²) Escuintla, Escuintla (finca No. 78, folio 212, libro 1 que mide en su totalidad 38,540.33 m²).

Por tanto: en ejercicio de las funciones que le confieren los artículos 59,60,61,65,194 literal a) y f) de la Constitución Política de la República de Guatemala; 27 literales a), f) y m), 31 de la ley del Organismo Ejecutivo-Decreto Número 114-97 del Congreso de la República de Guatemala 1,2, y 4 de la ley para la protección del Patrimonio Cultural de la Nación Decreto 26-97 del Congreso de la República y sus Reformas; 3,4,80,9,14 y 23 del Reglamento Orgánico Interno del Ministerio de Cultura y Deportes, Acuerdo Gubernativo Número 354-2001.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO V



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPÍTULO V

5.1 INTRODUCCIÓN

Después del planteamiento del tema de investigación es importante entrar a dar una descripción más detallada sobre el lugar donde se desarrollará el proyecto, para que el lector tenga un panorama más amplio acerca de todos los aspectos y condiciones que lo rodean.

Es precisamente en este capítulo donde se trata este tema, partiendo de lo general a lo particular, iniciamos dando una descripción sobre muy breve de la república de Guatemala y de las regiones en las que se divide el territorio nacional, para luego dar una información más profunda del departamento, y respectivamente del municipio que es la cabecera del departamento.

Finalmente, llegamos hasta la ciudad de Escuintla lugar donde se encuentra ubicada la estación del ferrocarril, y de donde ampliamos la información de todos aquellos aspectos que de manera directa o indirecta actúan sobre nuestro objeto de estudio.

5.2 REPÚBLICA DE GUATEMALA

Guatemala república de América Central, limita al oeste y norte con México, al este con Belice y el golfo de Honduras, al sureste con Honduras y El Salvador, y al sur con el Océano Pacífico. El país tiene una superficie total de 108,889.00 km².¹

Conforme lo establece la ley preliminar de regionalización, según decreto 70-86 del congreso de la República, Guatemala se divide en ocho regiones territoriales de uno o más departamentos que reúnen similares condiciones geográficas, económicas y sociales². Mapa No. 1.

5.3 DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA

El departamento de Escuintla se encuentra situado en la Región V- Central, su extensión territorial es de 4,384 kilómetros cuadrados, con los siguientes límites territoriales al norte: con los departamentos de Chimaltenango, Sacatepéquez y Guatemala; al sur con el Océano Pacífico; al este con Santa Rosa; y al oeste con

Suchitepéquez. Escuintla está integrado por trece municipios que son³: Ver Cuadro No. 2.

| No. | Municipio | Extensión | %Area |
|--|---------------------------|----------------------------------|-------------|
| 1 | Escuintla | 332.00 Kms. ² | 7.57% |
| 2 | Santa Lucía Cotzumalguapa | 432.00 Kms. ² | 9.85% |
| 3 | La Democracia | 320.00 Kms. ² | 7.30% |
| 4 | Siquinalá | 168.00 Kms. ² | 3.83% |
| 5 | Masagua | 448.00 Kms. ² | 10.22% |
| 6 | Tiquisate | 338.00 Kms. ² | 7.71% |
| 7 | La Gomera | 640.00 Kms. ² | 14.60% |
| 8 | Guanagazapa | 220.00 Kms. ² | 5.02% |
| 9 | San Jose | 280.00 Kms. ² | 6.39% |
| 10 | Iztapa | 328.00 Kms. ² | 7.48% |
| 11 | Palín | 88.00 Kms. ² | 2.01% |
| 12 | San Vicente Pacaya | 236.00 Kms. ² | 5.38% |
| 13 | Nueva Concepción | 554.00 Kms. ² | 12.64% |
| Total de Área de Depto. Escuintla | | 4,384.00 Kms.² | 100% |

CUADRO 2. FUENTE: (Información. Básica Sobre Depto. De Escuintla. SEGEPLAN)

El clima es cálido en la mayor parte de este departamento, registrando temperaturas de 26 a 30 grados centígrados; a excepción de los municipios de Palín, San Vicente Pacaya y la parte alta de Guanagazapa, con temperaturas de 18 a 24 grados centígrados, su topografía es generalmente plana a excepción de su extremo Norte que limita con el altiplano central.⁴

Cuenta con una densa vegetación tropical en la que abundan la Ceiba, el copal y las palmeras. Sus dos principales actividades económicas son la agricultura y la ganadería de vacuno.⁵

Sus habitantes precolombinos eran los Pipiles que fueron conquistados por don Pedro de Alvarado. Durante el período hispánico, la provincia de Escuintla estuvo dividida en dos partidos: Escuintla y Guazacapán.

Fue erigido departamento, por el decreto de la Asamblea Nacional Constituyente el 4 de noviembre de 1825, quedando finalmente establecida su extensión territorial por "acuerdo de ejecutivo del 26 de mayo de 1860".

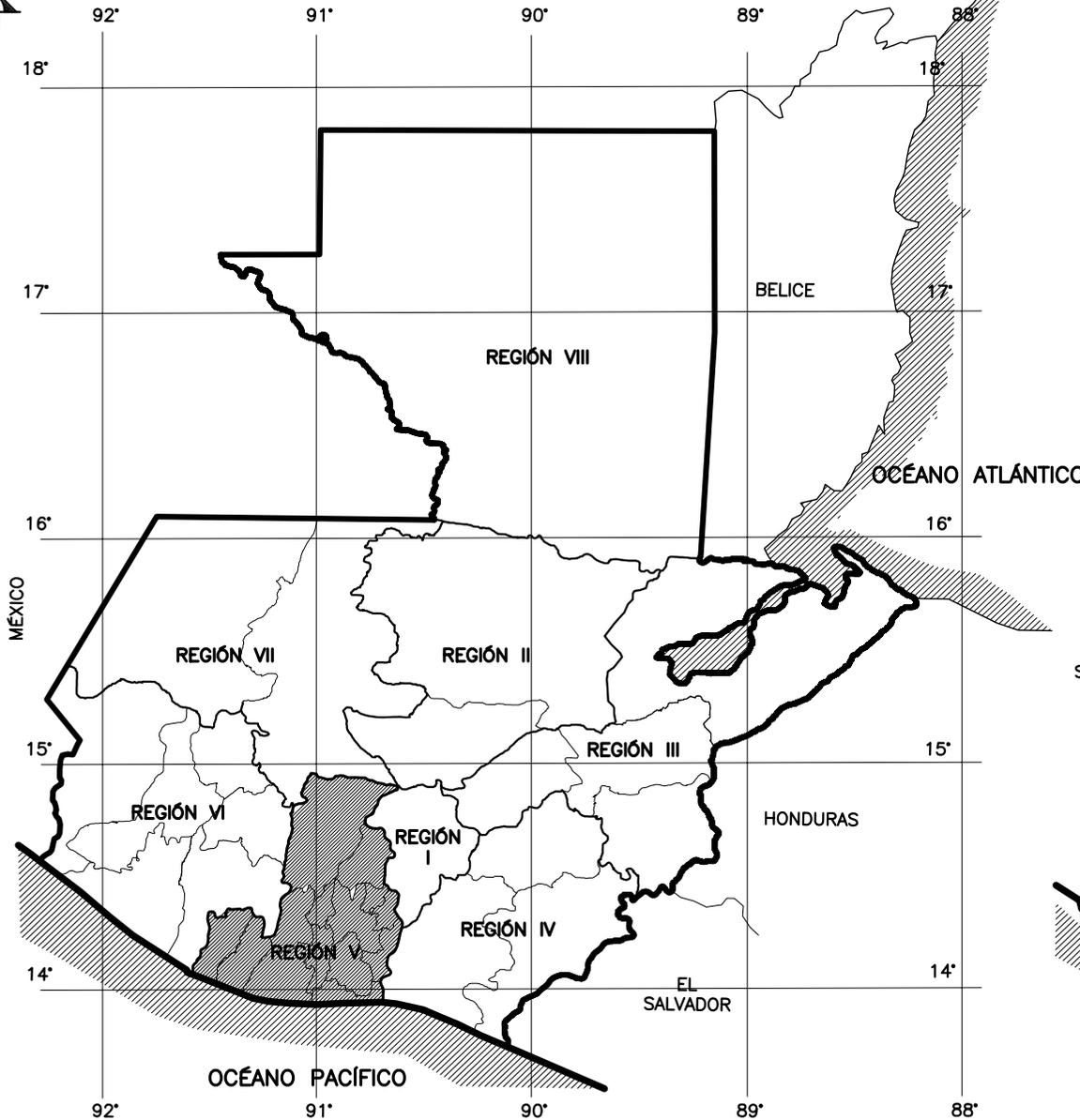
¹ Microsoft Encarta 2,005.

² Ley Preliminar de Regionalización Decreto 70-86

³ Estrategia de Reducción de la Pobreza. Información Básica Sobre el Departamento Escuintla. SEGEPLAN

⁴ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

⁵ Microsoft Encarta 2,005.



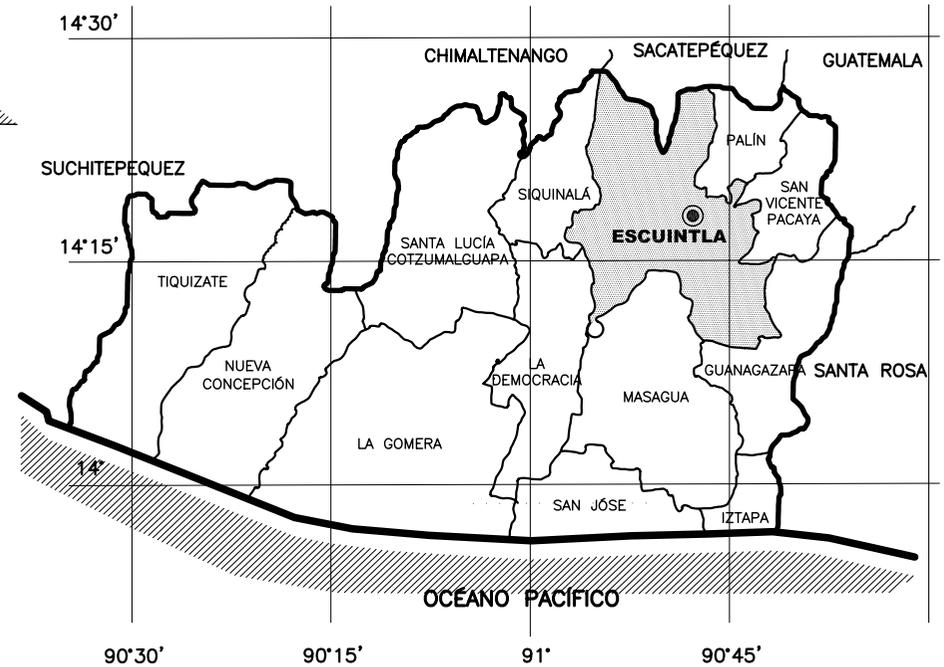
MAPA No. 1
REPÚBLICA DE GUATEMALA
Y SUS LÍMITES TERRITORIALES
 ESCALA 1/3,500,000



GUATEMALA SE DIVIDE EN VIII REGIONES

SEGUN DECRETO 70-86
 DEL CONGRESO DE LA REPUBLICA

- | | |
|---|--|
| REGIÓN I METROPOLITANA GUATEMALA | REGIÓN V CENTRAL CHIMALTENANGO SACATEPEQUEZ ESCUINTLA |
| REGIÓN II NORTE BAJA VERAPAZ ALTA VERAPAZ | VI SUR-OCCIDENTE SAN MARCOS QUEZALTENANGO TOTONICAPÁN SOLOLA RETALHULEÚ SUCHITEPEQUEZ |
| REGIÓN III NOR-ORIENTE IZABAL CHIQUIMULA ZACAPA PROGRESO | REGIÓN VII NOR-OCCIDENTE HUEHUETENAGO QUICHE |
| REGIÓN IV SUR ORIENTE JUTIAPA JALAPA SANTA ROSA | REGIÓN VIII PETÉN PETÉN |



MAPA No. 2
DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA
CON SUS MUNICIPIOS
 ESCALA 1/1,000,000



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.4 MUNICIPIO DE ESCUINTLA

El municipio de Escuintla se encuentra situado en la parte norte del departamento. Se localiza en la latitud 14° 18' 03" y en la longitud 90° 47' 08". Limita al norte con los municipios de Yepocapa (Chimaltenango), Alotenango (Sacatepéquez) y Palín de (Escuintla); al sur con los municipios de Masagua y la Democracia (Escuintla), al este con los municipios de San Vicente Pacaya, Palín (Escuintla); y al oeste con los municipios Siquinalá y Santa Lucía Cotzumalguapa (Escuintla).

Cuenta con una extensión territorial de 332 kilómetros cuadrados y se encuentra a una altura de 346.91 metros sobre el nivel del mar, por lo que generalmente su clima es cálido. Se encuentra a una distancia de 58 kilómetros de la ciudad capital.

Ver mapa No. 3.

5.5 ORIGEN ETIMOLÓGICO:

La etimología de Escuintla proviene de las voces pipiles Yzquin = perro y Tepet= cerro, lo que forma Iscuintepeque, o sea cerro de perros, por criarse en la región muchos tepezcuintles que los españoles confundieron con perros que no ladraban.

Para lo relacionado con los datos del observatorio Nacional, V: Escuintla (departamento). En el año 1690 Fuentes y Guzmán se refirió en su Recordación a la actual cabecera: "Yace el numeroso pueblo de Yzquintepeque en la costa del sur, situado en una dilatada tabla de llanura, con claros y serenos horizontes, a distancia de esta ciudad de Guatemala (hoy Antigua Guatemala) de solas ocho leguas de llano y buen camino, bien que impedido en tiempo de las lluvias en lo que llaman monte de San Diego, de umbrosa y tupida armazón enlazada de unos en otros robustísimos árboles que en sitio de cualidad y naturaleza barrial, le hace tránsito penoso y molesto, en respecto de no tener enjuago las aguas ivernizas detenidas y rebalsadas de la propia llanura, con atolladeros de glutinoso barro que hace dificultosa su senda; más de verano amena, recreable y fresca, con abundante y copiosa caza de una y otra suerte⁶".

⁶ Estrategia de Reducción de la Pobreza. Información Básica Sobre Depto. Escuintla. SEGEPLAN

5.6 ASPECTOS NATURALES Y AMBIENTALES

5.6.1 CLIMA

Es Tropical Cálido, siendo los meses más calurosos marzo, abril, mayo con una temperatura promedio de 34 grados centígrados, los menos calurosos noviembre, diciembre y enero con un promedio de 21 grados centígrados. Las temperaturas más altas se registran de 12:00 a 15:00 horas y las temperaturas mínimas se registran de 5 a 7 horas de la mañana.

5.6.2 HIDROGRAFÍA

Escuintla es un municipio que cuenta con gran cantidad de ríos que lo hacen de tierra fértil y productiva; en total son 55 los ríos que lo bañan, entre los cuales se mencionan los más importantes que son: Achiguate, Guacalate, Michatoya y Escalante. Así también, recorren su territorio varios riachuelos como el Aceituno, Guachipilín, Puente de Palo, Rivera San Diego, Tulito, Varas Altas, Verde, etc; además están también las quebradas Buena Vista, El Micón, El Miquito, y Las Cañas; y las lagunas El Zapote y Encantada que son atractivos naturales.⁷

La precipitación pluvial define dos épocas: La seca y la lluviosa, representando así 80.1 mm³ para época seca y 220.2 milímetros para época lluviosa lo que nos da una precipitación anual de 2,775.3 mm³, y una humedad relativa de 75% m.m., De acuerdo a estas cifras el municipio de Escuintla es climatológicamente húmedo. Con vientos moderados de 1 a 20 Km. /Hora y dirección predominante Nor-este y Sur-este⁸.

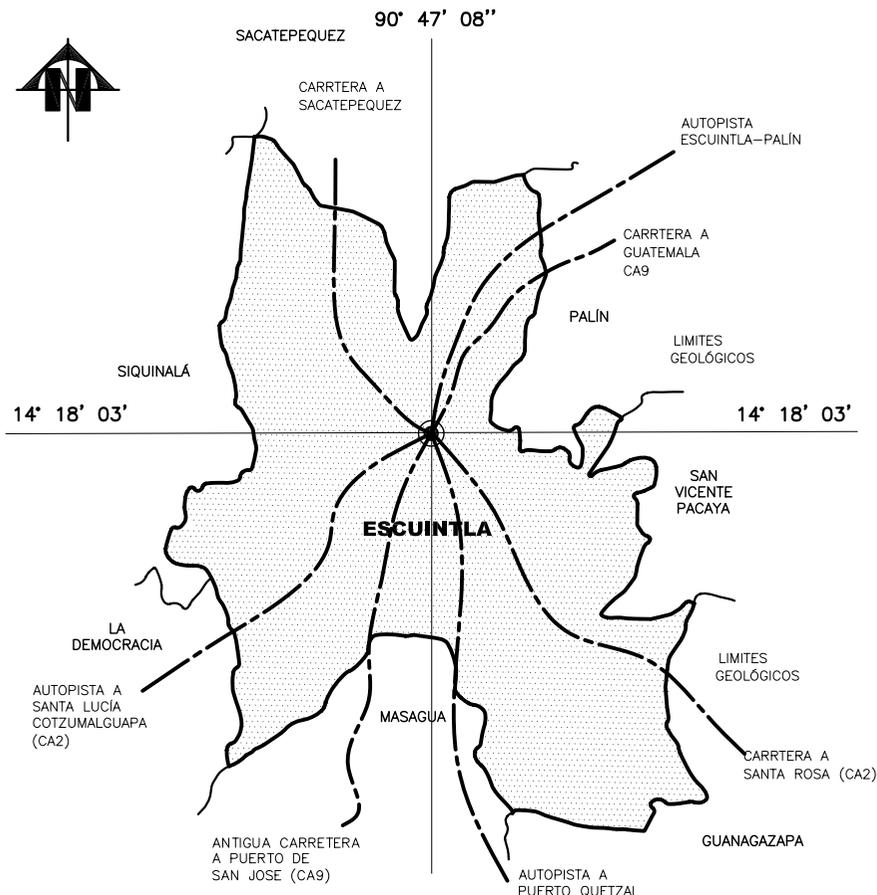
5.6.3 ZONAS DE VIDA

En Escuintla se pueden apreciar claramente dos zonas de vida vegetal: la zona bh-S© que es bosque húmedo sub-tropical cálido y la zona bmh-S© que es bosque muy húmedo sub-tropical cálido. Además en él los límites del departamento hay otras pequeñas áreas de zonas de vida: bh-MB que es un bosque húmedo montano bajo subtropical, bmh-MB que es bosque muy húmedo montano bajo subtropical, Bh-S(t) que es un bosque húmedo subtropical templado y finalmente en el límite con el Océano Pacífico hay otra pequeña zona, bs-S que es un bosque seco sub-tropical⁹. Según propuesta por Holdridge en el año de 1978. Ver Mapa No. 4.

⁷ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

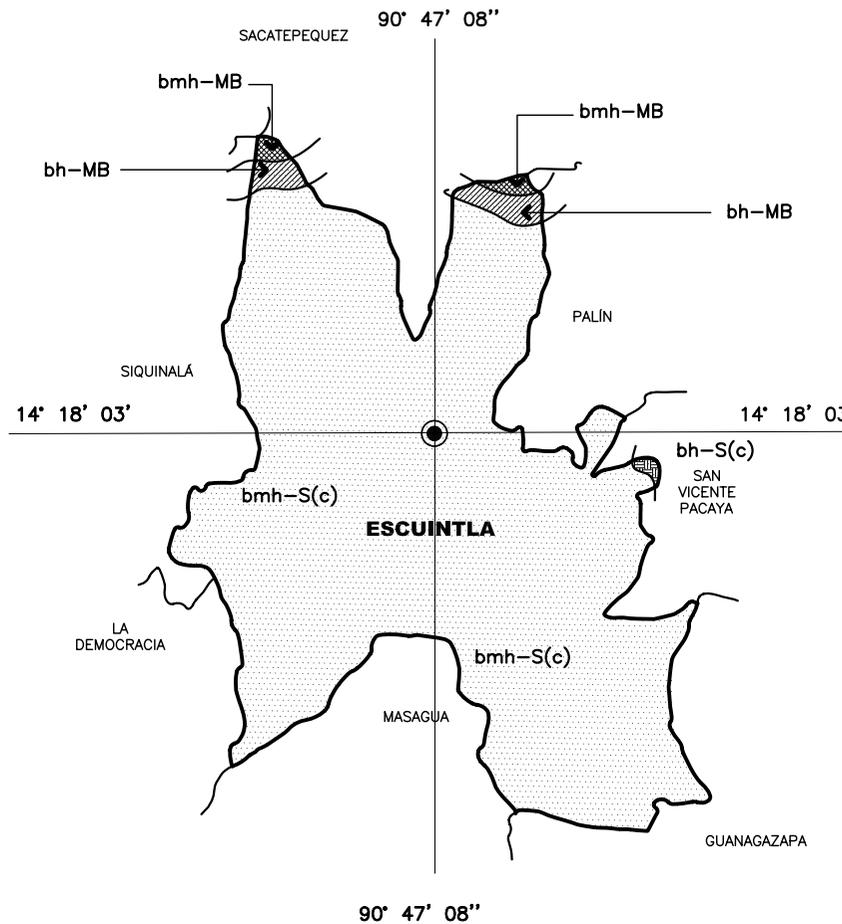
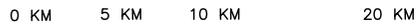
⁸ INSIVUMEH

⁹ Atlas Conozcamos Guatemala Versión 1.01, INE.



90° 47' 08"
 ALTITUD= 346.91 MTS. S.N.M

**MAPA No. 3
 MUNICIPIO DE ESCUINTLA
 VÍAS DE COMUNICACION**



**MAPA No. 4
 ZONAS DE VIDA
 MUNICIPIO DE ESCUINTLA**

| NOMENCLATURA ZONAS DE VIDA | |
|----------------------------|---|
| | bh-S(c) BOSQUE HÚMEDO SUB-TROPICAL CÁLIDO |
| | bmh-S(c) BOSQUE MUY HÚMEDO SUB-TROPICAL CÁLIDO. |
| | bh-MB BOSQUE HÚMEDO MONTANO BAJO SUBTROPICAL |
| | bmh-MB BOQUE MUY HÚMEDO MONTANO BAJO SUB-TROPICAL |

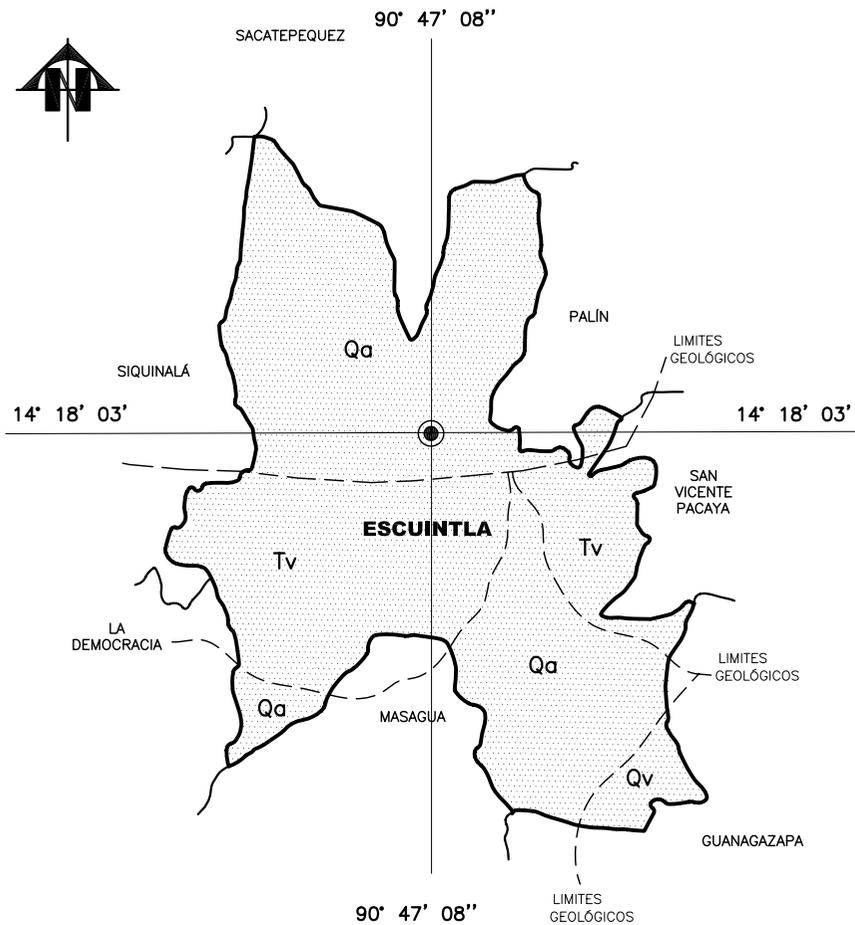


REPUBLICA DE GUATEMALA



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA

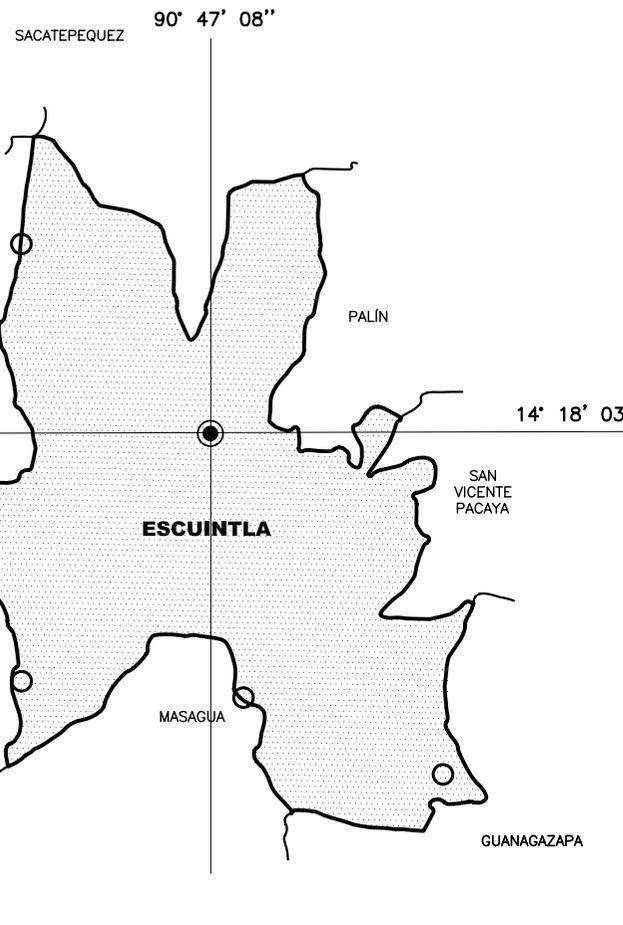




**MAPA No. 5
GEOLOGÍA
MUNICIPIO DE ESCUINTLA**

| NOMENCLATURA GEOLOGICA | |
|------------------------|---|
| Qv | CUATERNARIO: ROCAS VOLCANICAS INCLUYE COLADAS DE LAVA, MATERIAL LAHARICO, TOBAS Y EDIFICIOS VOLCANICOS. |
| Qa | ALUVIONES CUATERNARIOS |
| Tv | ROCAS VOLCANICAS SIN DIVIDIR, PEDROMINANTE MIO-PILOCENO. INCLUYE TOBAS, COLADAS DE LAVA, MATERIAL LAHARICO Y SEDIMENTOS VOLCANICOS. |

0 KM 5 KM 10 KM 20 KM



**MAPA No. 6
SISMOS
MUNICIPIO DE ESCUINTLA**

| NOMENCLATURA SISMOS | |
|---------------------|--|
| ○ | EPICENTRO DE SISMO REGISTRADO EN LA COSTA O DENTRO DEL ACÉANO. |



REPUBLICA DE GUATEMALA



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.6.4 TOPOGRAFÍA

Escuintla, a pesar de contar con grandes valles que terminan en el Océano Pacífico, (Costa Grande). También cuenta con las montañas Peña Blanca, Piedra Partida, Del Salto, El Nispero, El Peñón, El Zapote y la Montaña Hermosa. Otra forma de terrenos elevados que posee este municipio son los cerros, entre los cuales podemos mencionar: Cara de Caballo, El Peñón, El Pino, La Pila, Mirandilla, Mongo y otros.⁶

5.6.5 GEOLOGÍA

En Escuintla, en gran parte de su territorio, se pueden encontrar aluviones cuaternarios; así como en áreas pequeñas se encuentran rocas volcánicas, que incluye coladas de lava, material lahárico y edificios volcánicos; en el área circunvecina al Volcán de Pacaya se encuentran rocas volcánicas sin dividir, predominantemente Mio-Piloceno. Incluye tobas, coladas de lava, material lahárico y sedimentos volcánicos. Ver Mapa No. 5.

5.6.6 ASPECTOS SÍSMICOS

La Costa grande del Océano Pacífico, es la zona más afectada por los sismos; como lo demuestra la gráfica de los epicentros Sismológicos del Departamento, registrada desde marzo de 1984 a Marzo de 2004. (Ver Mapa No. 5) En el historial del INSIVUMEH se tiene registrado que los sismos más fuertes que ha sufrido el municipio son: Febrero 18 de 1902, Agosto de 1942, Enero 4 de 1918 y Febrero de 1976. Ver Mapa No. 6.

5.7 INTEGRACIÓN ECONÓMICA

Tanto por la fertilidad de su suelo como por sus excelentes condiciones naturales y su posición estratégica, este municipio tiene gran pujanza económica cuyas fuentes principales son la agricultura, la ganadería y la industria, todas igualmente importantes⁷.

5.7.1 PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

Es variada y abundante, cuyos principales cultivos son: Caña de azúcar, café, maíz, frijol, yuca, banano, plátano, cardamomo, achiote, chinchona o quina, chile, tomate, y gran variedad de frutas tropicales, tales como: naranja, coco, mango,

papaya, piña, limón, guanaba, chico zapote, jocote, marañón y otras de muy buena calidad y de gran demanda en el mercado.

Cultivase también algunas plantas forrajes (sorgo, etc.) y son abundantes los pastos naturales, maderas, aún se encuentran en sus bosques maderas finas para ebanistería como: cedro, caoba, matiliguante, palo blanco, conacaste y otras, así como algunas para construcción.

5.7.2 GANADERÍA

Se atiende en gran escala, pues hay grandes haciendas dedicadas a la crianza, esquileo y engorde de ganado bovino. La mayoría poseen hatos de razas finas de altos rendimientos tanto de leche como de carne cuya producción en gran parte se destina al mercado de exportación. Atendiéndose también la crianza de esquineros tanto de sillas como de pista, con reproductores pura sangre, de diferentes razas.

En Menor escala se explota la ganadería porcina y la aviar, aunque en los últimos tiempos se ha incrementado esta última, pues se han instalado varias granjas avícolas, con buena producción. Cabe mencionar al punto, la existencia de numerosas especies animales que eran abundantes en todo el departamento de Escuintla y que venían a complementar la dieta alimenticia de su población, tales como venados, coches de monte, puercoespín, tepezquintles, armadillos, iguanas y otras, cuya caza constituía emocionante entretenimiento. Aunque actualmente ya no abundan, todavía se les consigue aquí y en varios municipios.

5.7.3 INDUSTRIA

Funcionan en esta jurisdicción varias plantas industriales de gran importancia. La gran mayoría aprovecha materias primas propias de la región, entre estas PROAGRO (Productos Agroindustriales, S.A.), elaboración de aceites y grasas vegetales: Industrias Oleaginosas de Escuintla S. A. (IODESA), también elaborada de aceites y grasas vegetales; la fábrica de jabones y detergentes KONG HERMANOS; Industria Papelera Centroamericana S.A., productora de papel de diferentes clase; los ingenios azucareros Santa Ana; San Diego; Concepción; todo estos de alta producción, pues como es sabido el municipio de Escuintla es el mayor productor de azúcar del departamento y éste a su vez, el mayor productor del país.

Funcionan además, varios beneficios de café, aserraderos, (Santizo y del Sur), dos desmotadoras de algodón, una fábrica de productos lácteos (Los Cubanitos), una fábrica de capas de hule; La Planta Destazadora y Empacadora de Carne (El Ganadero); la refinería Texaco varias fábricas de artículos de cemento y numerosas

⁶ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

⁷ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

industrias pequeñas y talleres de artesanía y otros. El recuento anterior se refiere a la importancia que tiene la Industria en la economía de este municipio, máxime que muchas de éstas son industrias integrales cuyo beneficio económico es mayor.

5.8 DEMOGRAFÍA

5.8.1 POBLACIÓN

Según datos obtenidos en el censo del año 2002. El municipio de Escuintla registra 119,827 habitantes que es el 22.25% de la población total del departamento que tiene 538,746. El municipio tiene una densidad de 361.13 Hab./Km. 2. Ver cuadros No. 1 y No. 3.

Integrada por 59,681 (49.78%) hombres y 60, 216 mujeres (50.22%). El 72.29% de la población total vive en el área urbana y el 27.71% vive en el área rural.

El 95.85% de la población es de origen no indígena y el 4.35% es de origen indígena. Aunque la descendencia Pipil se encuentra ya incorporada al ladino-mestizo del cual no difiere ni en costumbres ni en Indumentaria⁸.

Los habitantes de este municipio son generalmente laboriosos con gran vocación agrícola, se adaptan con gran facilidad a diversas actividades y a través de la instrucción se tornan emprendedores y más entusiastas. Se interesan por la información social valiéndose para ello de la radio, periódicos y la televisión.⁹

De las 41,138 personas económicamente activas el 70.17% son de sexo masculino y el 29.83% pertenecen al sexo femenino. El número de hogares conformados dentro del municipio es de 26,235, De los que 383 cuentan con alguna actividad económica. El promedio de miembros por familia del municipio es de 4.66. El número de hogares que tienen una o más personas con alguna discapacidad es 1,600.

5.8.2 SALUD

El municipio de Escuintla por ser cabecera municipal cuenta con un Hospital Nacional y con el hospital del Intitulo Guatemalteco de Seguridad Social I.G.S.S. Cuenta también con un Centro de Salud tipo "B, así como con cuatro puestos de salud en las aldeas El Rodeo, Guadalupe, San Andrés Osuna, Aceituna y El Florido.

⁸ Censo XI de Población y VI de Habitación, INE. Guatemala 2,002.

⁹ Monografías de Escuintla. Ira. Edición 1983. INGUAT

Además con doce sanatorios privados y noventa y cuatro clínicas privadas, veintisiete centros comunitarios y con la Jefatura del Área de Salud.

5.8.3 EDUCACIÓN

Según el censo del 2002, los habitantes del municipio de más de 7 años de edad, son 98,778, que en este caso se toma como la edad promedio en que las personas entran regularmente a la escuela.

De los cuales: 48,841 son hombres, 41,601 alfabetas y 7,240 analfabetas y 49,937 son mujeres, 39,561 son alfabetas y 10,421 son analfabetas. Lo que da un total de 81,162 personas alfabetas y 17,616 analfabetas. Ver cuadro No. 3.

Cuenta con un total de 262 establecimientos educativos de educación a nivel medio, con tres sedes de extensiones universitarias: Universidad de San Carlos de Guatemala (CONSUR), Universidad Francisco Marroquín (FISSIC-IDEA), Rafael Landívar y Mariano Gálvez¹⁰. Ver Cuadro No. 3.

| CENTROS EDUCATIVOS DE MUNICIPIO ESCUINTLA | | | | | | | |
|---|----------|-------|----------|-------|-------------|-------|-------|
| PÁRVULOS | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | TOTAL |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 25 | 24 | 26 | 11 | 0 | 0 | 86 |
| PRIMARIA | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 101 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 25 | 34 | 25 | 17 | 0 | 0 | |
| BÁSICO | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 44 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 5 | 3 | 27 | 1 | 6 | 2 | |
| DIVERSIFIC. | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 31 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 5 | 0 | 25 | 0 | 1 | | |

Cuadro No. 3. Elaboración Propia, INE

¹⁰ Datos de Establecimientos Públicos INE. Elab. Propia.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

| MUNICIPIO DE ESCUINTLA | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|---|------------------------------------|-------------|----------------|---------------------------------|-------------------|--|---|----------------------|----------------|---------------|---------------|----------|
| No. | CUADRO SÍNTESIS DE DATOS DEMOGRÁFICOS | | | | | | | | PORCENTAJES | | | | | |
| 1 | POBLACIÓN TOTAL, SEXO, GRUPO ÉTNICO, ÁREA URBANA Y RURAL | POBLACIÓN | POBLACION POR SEXO | | GRUPO ÉTNICO | | ÁREA DE HABIT. | | PORCENTAJES, SEXO GRUPO ÉTNICO, ÁREA URB., RUR. | | | | | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | INDÍGENA | NO INDÍGENA | URBANA | RURAL | HOMBR | MUJ. | INDIG. | NO. INDI | URBANA | RURAL |
| | | 119,897 | 59,681 | 60,216 | 5,219 | 114,678 | 86,678 | 33,219 | 49.78% | 50.22% | 4.35% | 95.65% | 72.29% | 27.71% |
| 2 | POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD | POBLACIÓN | DE 0 A | DE 7 A | DE 15 A | DE 18 A | DE 60 A | DE 65 O | PORCENTAJES DE POBL. POR GRUPOS DE EDAD (AÑOS) | | | | | |
| | | TOTAL | 6 AÑOS | 14 AÑOS | 17 AÑOS | 59 AÑOS | 64 | MAS | 0 A 6 | 7 A 14 | 15 A 17 | 18 A 59 | 60 A 64 | 65 Y MAS |
| | | 119,897 | 21,119 | 23,249 | 7,525 | 59,364 | 2,619 | 6,021 | 17.61% | 19.39% | 6.28% | 49.51% | 2.18% | 5.02% |
| 3 | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS, SEXO, ALFABETA Y NO ALFABETA | POBLACIÓN | TOTAL | | ALFABETA | | ANALFABETA | | % TOTALES | | % ALFABETAS | | % ANALFABETAS | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. |
| | | 98,778 | 48,841 | 49,937 | 41,601 | 39,516 | 7,240 | 10,421 | 49.45% | 50.55% | 42.12% | 40.00% | 7.33% | 10.55% |
| 4 | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS, NIVEL DE ESCOLARIDAD | NINGUNO | PRE | PRIMARIO DE | PRIMARIO DE | MEDIA | MEDIA DE | SUPERIOR | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS NIV. ESCOLARIDAD | | | | | |
| | | | PRIMARIO | 1-3 GRADO | 4-6 GRADO | 1-3 GRADO | 4-7 GRADO | | PRE-PRI | NIV. PRIMARIA | BÁSICO | DIVERSIF. | SUPER. | |
| | | 17,262 | 764 | 23,107 | 28,837 | 13,072 | 12,757 | 2,979 | 0.94% | 64.04% | 16.11% | 15.73% | 3.67% | |
| 5 | POBLACIÓN DE 7 AÑOS Y MAS ECONOMICAMENTE ACTIVA E INACTIVA, SEXO | POBLACIÓN | ECON. ACTIVA | | ECON. INACTIVA | | POBL. ACTUALMENTE | | ENCO. ACTIVA | | ECON. INACTIVA | | POBL. ACTUAL. | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | OCUPADA | DESOCUP. | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. | OCUPAD. | DESOC. |
| | | 41,138 | 28,867 | 12,271 | 19,974 | 37,666 | 40,558 | 580 | 70.17% | 29.83% | 48.55% | 91.56% | 98.59% | 1.41% |
| 6 | No. HOGARES, PROMEDIO DE MIEMBROS POR HOGAR Y HOGARES CON ACTIVIDAD ECONOMICA | HOGARES | PROM. MIEMBROS X FAM | | PROMEDIO | HOGARES CON ACTIVIDAD ECONOMICA | | | TOTAL DE HOG. | PROMEDIO FAM. | | % DE HOG. CON | | |
| | | TOTAL | UBANA | RURAL | MUNICIPAL | ÁREA URBANA | ÁREA RURAL | TOT. HOG. ACT | EN MUNICIPIO | MUNICIPAL | | ACTIV. ECON. | | |
| | | 26,235 | 4.47 | 4.84 | 4.66 | 283 | 100 | 383 | 262.35 | 465.50% | | 1.46% | | |
| 7 | No. HOGARES, CON UNA O MAS PERSONAS TIENEN ALGUNA DISCAPACIDAD | HOG. CON UNA PERS. O MÁS CON ALGUNA DISCAPACIDA, FÍSICA | TIPO DE DISCAPACIDAD DE LA PERSONA | | | | | % DE HOGARES DEL MUNICIPIO CON Y UNA PERSONA | | | | | | |
| | | | CEGUERA | SORDERA | DIS-EXTREMID. | DEF. MENTAL | OTRA DISCAP. | CON UNA O MÁS DISCAPACIDADES | | | | | | |
| | | 1600 | 644 | 490 | 373 | 182 | 229 | 6.10% | | DEL TOTAL DE HOGARES | | | | |

Cuadro No. 4 Fuente, INE. Elaboración propia.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.9 INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL MUNICIPIO

Su jurisdicción municipal comprende: Una ciudad denominada Escuintla que es la cabecera municipal y a la vez cabecera de este departamento; El Municipio tiene cincuenta y siete Colonias, quince Caseríos, ciento treinta y una fincas, doce granjas, trece haciendas, una labor, diez lotificaciones, tres microparcelamientos, tres parajes, tres parcelamientos, una ranchería y dos aldeas.¹¹

5.10 CIUDAD DE ESCUINTLA

Cabecera municipal y a la vez cabecera departamental, fue elevada a la categoría de Villa, por la Real Cédula, por decreto del 27 de agosto de 1836, cuando se designa a Escuintla cabecera departamental, para la administración de Justicia; y por acuerdo gubernativo del 19 de febrero de 1887 se le otorgó el título de Ciudad.

Es una ciudad importante, y está situada a 1,112 pies sobre el nivel del mar, cuyo clima es generalmente caluroso. Su perímetro urbano es aproximadamente de 5 kilómetros cuadrados.

Su nomenclatura registra 5 zonas urbanas con sus respectivas vías y numeración domiciliar y el área suburbana comprende los cantones, esta división obedece al crecimiento de la ciudad y al trazo original. EL centro de la ciudad que corresponde a la zona 1 donde está ubicado el Centro Histórico, mientras que los centros de poblados están repartidos en las zonas 2, 3, 4, y 5. Ver cuadro No. 5 y mapa No. 7.

5.11 ORGANIZACIÓN SOCIAL

Es Escuintla una ciudad socialmente organizada pues existen varias entidades de diversos géneros, Representativas de todos los sectores de la población, cuyas actividades convergen a favor del bien común, Entre estas figuran: El Club de Leones, Club Rotario, Cámara Júnior, Club Escuintleco, el Comité Pro Superación de Escuintla, Fraternidad Escuintleca, Asociación de Comerciantes, Asociación de Ganaderos, Asociación de Periodistas, Asociación de Médicos y Cirujanos, Sindicatos de Trabajadores, Federación Deportiva, Boy Scout, Bomberos Voluntarios, Clubes Sociales y Deportivos, Asociaciones y Comités Deportivos, Asociaciones y Comités Religiosos. Se organizan también eventualmente, comités específicos para determinados fines.

| No. | ZONA 1 | No. | ZONA 2 |
|-----|---------------------|-----|--------------------|
| 1 | Ciudad | 1 | El Ferrocarrilero |
| 2 | Residenc. Zoesma | 2 | El Maestro |
| | | 3 | El Pito |
| | | 4 | Independencia |
| | | 5 | Isla |
| | | 6 | Modelo I |
| | | 7 | Modelo II |
| | | 8 | Palmeras del Norte |
| | | 9 | Popular |
| | | 10 | Quetzal |
| | | 11 | San Pedro |
| | | 12 | Prados de la Costa |
| No. | ZONA 3 | | No. |
| 1 | Aguas Vivas | 13 | Sebatopol |
| 2 | El Paraiso | 14 | Los Portales |
| 3 | Vista Hermosa | 15 | Santa Marta |
| 4 | La Cascada I | 16 | Monterrey |
| 5 | La Cascada II | 17 | La Estancia |
| 6 | La Cascada III | 18 | Costa Bella |
| 7 | Las Golondrinas | 19 | Prados del Rio |
| 8 | Los Voladores | 20 | San Luis El Mango |
| 9 | Rosalinda | 21 | Madrid |
| 10 | El Recreo | 22 | Prado de San Luis |
| 11 | San Felipe | 23 | Jacaranda |
| 12 | Las Brisas | 24 | Aguas Vivas |
| No. | ZONA 4 | No. | ZONA 5 |
| 1 | Los Naranjales | 1 | Esfuerzo I |
| 2 | La Industria | 2 | Esfuerzo II |
| 3 | Residen. El Vesubio | 3 | La Oportunidad |
| 4 | Palmeras del Sur | 4 | Ciudad Palmeras |
| 5 | Izcuintlan | 5 | Cañaveral I |
| 6 | El Progreso | 6 | Cañaveral II |
| 7 | La Ceiba | 7 | Cañaveral III |
| 8 | La Paz | 8 | Cañaveral IV |
| 9 | Sector Comercial | 9 | Magnolias |
| 10 | Hunapú | 10 | Prados de la Costa |

Cuadro No. 5 Elaboracion Propia

¹¹ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.12 ASPECTOS CULTURALES

Existen en la ciudad círculos intelectuales que siempre han velado por la preservación de la auténtica idiosincrasia escuintleca. La conservación de las hermosas tradiciones, la exaltación de sus valores y la superación cultural de los habitantes. Labor que también realiza con eficiencia el Magisterio escuintleco.

Se editan en la ciudad algunas revistas, una de ellas es “Panorama” de larga y exitosa trayectoria, así como varios periódicos, entre los que destacan actualmente, Periódico del Sur, Costa Sur, Costa Grande, Visión 2,000, Editorial, Revista Sendero y revista para usuarios de Internet Magazine, por su amplia información y juicioso comentarios.

También a través de las diferentes emisoras de radio de gran alcance y de amena programación se difunden algunos radioperiódicos, programas, culturales, deportivos y religiosos.

Periódicamente se organizan conferencias, seminarios, recitales, certámenes de literatura, pintura, dibujo, música y canto, anualmente se realizan los Juegos Florales de Escuintla, que siempre alcanzan gran esplendor, estimulando de esta manera las nobles manifestaciones del alma, mente y espíritu¹².

La participación social y cívica de Escuintla ha sido siempre sobresaliente en el ámbito nacional, pues siempre ha estado presente en los grandes eventos sociales, en las decisivas gestas cívicas de Guatemala y también en las aflictivas situaciones de emergencia nacional, aportando su decidida colaboración, su apoyo o su generosa ayuda.

Uno de los eventos sociales más importantes, es aquel concurso nacional de belleza, donde la representante de Escuintla, fue electa Miss Guatemala, y luego participó en el certamen de Miss Universo de ese año. Entre las instituciones de servicio social destacan por sus nobles ejecutorias, la delegación de la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios y los grupos de Boys Scouts.

5.13 FESTIVIDADES

Las efemérides nacionales son celebradas en esta ciudad con gran fervor cívico, destacando la entusiasta participación del Magisterio y de los centros

educativos, se celebran con gran júbilo popular las fiestas universales de Navidad y Año Nuevo; y varias festividades religiosas.

Pero, con mayor esplendor la gran fiesta titular de nuestra Señora de Concepción y la feria departamental de Escuintla, que se celebra del cuatro al doce de diciembre, la cual culmina con las celebraciones de Guadalupe. Es ésta una festividad tradicional muy famosa, por las solemnes ceremonias religiosas que prepara la Grey Católica.

También los importantes eventos sociales, culturales y deportivos que se desarrollan, y que se inician con la elección de la Reina Departamental, continuando con el desfile inaugural, exposiciones de arte, competencias deportivas y un certamen de Juegos Florales que siempre alcanza gran esplendor; además, suntuosos bailes sociales, diversos espectáculos y toda esa gama de diversiones populares peculiares de estas celebraciones.

Toribio de Benavente o Motolinía llegó a Guatemala pocos años después de que arribaron al país los españoles en 1524. Siendo fray Toribio muy devoto de la Concepción de María. Se pidió sitio en la entonces capital cercana a la actual Ciudad Vieja “para fundar una ermita de Nuestra Señora de la Limpia Concepción, y un templo magnífico y excelente de elegante fábrica y bóvedas muy fuertes. Tradición de que al pueblo de Izcuintlan, que él bautizó y educó, le dio por titular a la iglesia que en él fundó, la Purísima Concepción de Nuestra Señora¹³”.

Se imparte en todos los centros educativos y en los niveles superiores se atiende además de la gimnasia, el atletismo algunos deportes, como el básquetbol, voleibol, natación, maratón y fútbol, organizándose a menudo emocionantes eventos entre el estudiantado.

Estas actividades han permitido encausar la juventud en los deportes y estimular la organización de clubes deportivos que han llegado a alcanzar los máximos honores en competencias nacionales, pues en varias ocasiones han conquistado campeonatos de básquetbol y de voleibol tanto la rama masculina como femenina.

¹² Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

¹³ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

También en fútbol, han sobresalido los conjuntos de Escuintla, ya que en diferentes épocas han militado en la máxima división de este deporte, cosechando muchos éxitos. Es oportuno recordar que Escuintla fue, después de la capital, el primer Departamento donde se jugó el fútbol, pues en el "Historial del fútbol nacional, (obra del connotado periodista y publicista J. Antonio Guzmán y G.) Se lee: "Aquí dejamos un recuerdo al primer club de Fútbol fundado en los Departamentos de Guatemala"... y más adelante se inserta la nota publicada en el Diario "La República" de fecha, 8 de Mayo de 1906, que dice: "Hace pocos días el 1º. de mayo se inauguró el "Escuintla Athletic Club" que ha comenzado sus primeros juegos en una amplia explanada de jardín en la parte norte de la población". Esto explica la afición que ha existido siempre en Escuintla por el fútbol.

5.14 EQUIPAMIENTO URBANO

5.14.1 DEPORTIVO

Cada colonia y zona de la ciudad cuenta con sus propias áreas recreativas, pero los puntos más importantes son: El Estadio Municipal "Armando Barillas", que con sus amplias y cómodas instalaciones alberga a sus aficionados y visitantes, donde se realizan los encuentros deportivos. El complejo Deportivo "Fraterno Vila", Instalaciones que cuentan con dos piscinas, una olímpica y otra recreativa; un gimnasio, canchas de básquet ball, foot ball y tenis.¹⁴

5.14.2 TURÍSTICO

Entre los atractivos naturales que posee Escuintla y que atraen a los turistas, se encuentran: las Grutas y Cataratas de San Pedro Mártir, la Laguna Encantada, la Laguna el Zapote. Además cuenta con bellos balnearios, en la periferia de la ciudad los que por el clima tropical propio del lugar, ofrecen las condiciones ideales para disfrutar de un buen baño en las piscinas, acompañado de toda la familia. Esto es lo que atrae a gran cantidad de personas de diferentes lugares.

Los más conocidos son: El Balneario Aguas Vivas donde se encuentra actualmente el turicentro Aqua Park, Las Cataratas, El Salto y el turicentro Sarita que son muy frecuentados por los guatemaltecos y aun extranjeros¹⁵. Hay otros de menor categoría y belleza en sus instalaciones.

¹⁴ Ríos, Claudia. Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla. Pág. 22.

¹⁵ Atlas Conozcamos Guatemala Versión 1.01, INE.

5.14.3 TRANSPORTE

Por estar en un punto obligado de tránsito en la carretera Internacional del Pacífico hacia la frontera mexicana y con la que conduce al puerto marítimo San José, le Permite Contar con un eficiente servicio de transporte a toda hora. Además hay líneas extraurbanas que prestan el servicio exclusivo para la ciudad y son: transportes Concuera, Trigueros, Ávila, Esmeralda, Generales S.A., Guatelinda, Maldonado, Pérez y Solares¹⁶, y cuenta con una estación de buses extraurbanos ubicada sobre la 2ª. Avenida de la zona 1, y un estacionamiento de buses con rumbo a los diversos puntos de la República y para la frontera de El Salvador¹⁷.

Tiene transporte urbano, con itinerarios regulares para trasladarse a diversos puntos de la ciudad, aunque este servicio afecta la vialidad urbana, causando conflicto en las avenidas más transitadas, que son las avenidas donde existe más comercio, También hay otras empresas que prestan el servicio de taxi express y mototaxis para distancias más cortas.

5.14.4 COMERCIAL

La ciudad de Escuintla está considerada como una de las plazas de mayor movimiento comercial en la República. Cuenta con Establecimientos de servicios de todo género y de varias categorías y con gran cantidad de agencias bancarias.

Como: Bancafé, Bancasol, Agrícola Mercantil, G&T Continental, Corporativo, Crédito Hipotecario Nacional, Banco de Antigua, Banco de Desarrollo Rural, Construbanco, Banco de los Trabajadores, Banco del Occidente, Banco del Agro, Banco del Ejército, Banco de Nor-Oriente, Banco Empresarial, Banco Industrial, Banco Inmobiliario, Metropolitano, Reformador, Banco Uno, Bañex, Banoro y Banrural.

5.14.5 COMUNICACIONES

Esta ciudad tiene acceso a la mayor parte de los servicios de comunicación, por vía satélite; entre los que podemos mencionar Internet y T.V. Los servicios telefónicos prestados por las empresas TELGUA, Telefónica y PCS ubicados dentro de la ciudad, también alberga a los edificios de Correos y Telégrafos.

¹⁶ Revista Conozcamos Guatemala Vol. 7, Publicada por Prensa Libre, 10/agosto/99

¹⁷ Municipalidad de Escuintla Departamento de Tránsito

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.14.6 CEMENTERIO

Existen actualmente tres cementerios: el más antiguo es el Cementerio General de la ciudad y dos privados.¹⁸

5.14.7 RASTRO

Localizado en la periferia de la ciudad. El cual causa serios daños al medio ambiente por no poseer planta de tratamientos de aguas residuales, las que vierte directamente sobre el río Dinamo que pasa cerca.

5.14.8 MERCADOS

Cuenta con tres mercados municipales, los cuales se encuentran dentro del casco urbano, siendo el mercado No. 3 el que se tuvo que reconstruir luego del incendio que arrasó sus antiguas instalaciones. Los mercados cuentan con una diversidad de locales comerciales que brindan a la población la venta de los productos de primera necesidad.

5.14.9 ESTACIÓN DE POLICÍA

Existe la Estación de Policía No. 311 ubicada en el edificio de Gobernación Departamental, así mismo cuenta con la Subestación Norte No. 3111 y la Subestación Sur No. 3112.¹⁹

5.14.10 ESTACIÓN DE BOMBEROS

Se encuentra la 14va. Compañía de los Bomberos Voluntarios, ubicada en la 1ª. Av. de la colonia El Recreo, la cual atiende emergencias de éste y de otros municipios, de los poblados vecinos.

5.15 SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA

5.15.1 VÍAS DE COMUNICACIÓN

Este municipio se comunica por medio de las carreteras CA-9 sur (Puerto de San José), CA-2 oriente (Chiquimulilla, Taxisco y Ciudad Pedro de Alvarado, por Autopista Palín-Escuintla y por CA-2 Occidente (Popota y Nahuatlá). Ver Mapa No. 8.

Las aldeas, Caseríos, fincas de su jurisdicción y otros municipios también tienen acceso a la cabecera municipal por caminos de terracería transitables en cualquier época del año, por los que circula toda clase de vehículo automotor.

Otra vía de comunicación con que cuenta Escuintla es la vía ferroviaria de FEGUA (actualmente en desuso) con una distancia de 47.7 millas, la que cuenta con las estaciones del ferrocarril: Algodonera, Concepción, Escuintla, Rastro, Los Cerritos, Mauricio, San Fernando y Santo Tomás²⁰. Ver mapa No. 8.

5.15.2 ENERGÍA ELÉCTRICA

La empresa del sur en 1,910, organizada por empresarios alemanes, prestaba servicios de energía eléctrica a la capital, esta compañía aprovecha el caudal del río Michatoya en la Planta Hidroeléctrica de Palín. Posteriormente en el año 1,916 le agregaron otra planta y en 1,922 extendió sus servicios a otros municipios.

5.15.3 AGUA POTABLE

Un 95% de población tiene acceso al servicio de agua potable a través de tubería P.V.C o galvanizada. De los cuales el 78.85% se le suministra el servicio a través de la red municipal, mientras que el otro 16.15 restante Tienen acceso al servicio por medio de red privada. El otro 5% restante solo tiene acceso al agua potable por medio de pozos o por acarreo de camión cisterna.

5.15.4 DRENAJES

El 99% de la población tiene servicio de evacuación de aguas negras el 68.66% son de uso exclusivo, mientras que el 30.33% son de uso para varios hogares, y el 1% no tienen acceso a los servicios de drenajes.²¹

5.15.5 RECOLECCIÓN DE BASURA

Se realiza por medio del servicio municipal, con personas que tiene turno de las 7:15 a 15:00 horas y de 15:00 a 23:00 horas. La basura se deposita en toneles, donde pasa el camión a recogerla. La limpieza de las calles de la ciudad se realiza con cincuenta y cuatro barrenderos y dos camiones recolectores que transportan la basura al relleno sanitario ubicado en las afueras de la ciudad. Concentrándose en los mercados los puntos más críticos de basura.

¹⁸ Ríos, Claudia. Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla. Pág. 22.

¹⁹ Investigación de Campo.

²⁰ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

²¹ Escuintla Red, Municipalidad de Escuintla

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.6.4 TOPOGRAFÍA

Escuintla, a pesar de contar con grandes valles que terminan en el Océano Pacífico, (Costa Grande). También cuenta con las montañas Peña Blanca, Piedra Partida, Del Salto, El Nispero, El Peñón, El Zapote y la Montaña Hermosa. Otra forma de terrenos elevados que posee este municipio son los cerros, entre los cuales podemos mencionar: Cara de Caballo, El Peñón, El Pino, La Pila, Mirandilla, Mongo y otros.⁶

5.6.5 GEOLOGÍA

En Escuintla, en gran parte de su territorio, se pueden encontrar aluviones cuaternarios; así como en áreas pequeñas se encuentran rocas volcánicas, que incluye coladas de lava, material lahárico y edificios volcánicos; en el área circunvecina al Volcán de Pacaya se encuentran rocas volcánicas sin dividir, predominantemente Mio-Piloceno. Incluye tobas, coladas de lava, material lahárico y sedimentos volcánicos. Ver Mapa No. 5.

5.6.6 ASPECTOS SÍSMICOS

La Costa grande del Océano Pacífico, es la zona más afectada por los sismos; como lo demuestra la gráfica de los epicentros Sismológicos del Departamento, registrada desde marzo de 1984 a Marzo de 2004. (Ver Mapa No. 5) En el historial del INSIVUMEH se tiene registrado que los sismos más fuertes que ha sufrido el municipio son: Febrero 18 de 1902, Agosto de 1942, Enero 4 de 1918 y Febrero de 1976. Ver Mapa No. 6.

5.7 INTEGRACIÓN ECONÓMICA

Tanto por la fertilidad de su suelo como por sus excelentes condiciones naturales y su posición estratégica, este municipio tiene gran pujanza económica cuyas fuentes principales son la agricultura, la ganadería y la industria, todas igualmente importantes⁷.

5.7.1 PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

Es variada y abundante, cuyos principales cultivos son: Caña de azúcar, café, maíz, frijol, yuca, banano, plátano, cardamomo, achiote, chinchona o quina, chile, tomate, y gran variedad de frutas tropicales, tales como: naranja, coco, mango,

papaya, piña, limón, guanaba, chico zapote, jocote, marañón y otras de muy buena calidad y de gran demanda en el mercado.

Cultivase también algunas plantas forrajes (sorgo, etc.) y son abundantes los pastos naturales, maderas, aún se encuentran en sus bosques maderas finas para ebanistería como: cedro, caoba, matiliguete, palo blanco, conacaste y otras, así como algunas para construcción.

5.7.2 GANADERÍA

Se atiende en gran escala, pues hay grandes haciendas dedicadas a la crianza, esquileo y engorde de ganado bovino. La mayoría poseen hatos de razas finas de altos rendimientos tanto de leche como de carne cuya producción en gran parte se destina al mercado de exportación. Atendiéndose también la crianza de esquinós tanto de sillas como de pista, con reproductores pura sangre, de diferentes razas.

En Menor escala se explota la ganadería porcina y la aviar, aunque en los últimos tiempos se ha incrementado esta última, pues se han instalado varias granjas avícolas, con buena producción. Cabe mencionar al punto, la existencia de numerosas especies animales que eran abundantes en todo el departamento de Escuintla y que venían a complementar la dieta alimenticia de su población, tales como venados, coches de monte, puercoespín, tepezquintles, armadillos, iguanas y otras, cuya caza constituía emocionante entretenimiento. Aunque actualmente ya no abundan, todavía se les consigue aquí y en varios municipios.

5.7.3 INDUSTRIA

Funcionan en esta jurisdicción varias plantas industriales de gran importancia. La gran mayoría aprovecha materias primas propias de la región, entre estas PROAGRO (Productos Agroindustriales, S.A.), elaboración de aceites y grasas vegetales: Industrias Oleaginosas de Escuintla S. A. (IODESA), también elaborada de aceites y grasas vegetales; la fábrica de jabones y detergentes KONG HERMANOS; Industria Papelera Centroamericana S.A., productora de papel de diferentes clase; los ingenios azucareros Santa Ana; San Diego; Concepción; todo estos de alta producción, pues como es sabido el municipio de Escuintla es el mayor productor de azúcar del departamento y éste a su vez, el mayor productor del país.

Funcionan además, varios beneficios de café, aserraderos, (Santizo y del Sur), dos desmotadoras de algodón, una fábrica de productos lácteos (Los Cubanitos), una fábrica de capas de hule; La Planta Destazadora y Empacadora de Carne (El Ganadero); la refinería Texaco varias fábricas de artículos de cemento y numerosas

⁶ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

⁷ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

industrias pequeñas y talleres de artesanía y otros. El recuento anterior se refiere a la importancia que tiene la Industria en la economía de este municipio, máxime que muchas de éstas son industrias integrales cuyo beneficio económico es mayor.

5.8 DEMOGRAFÍA

5.8.1 POBLACIÓN

Según datos obtenidos en el censo del año 2002. El municipio de Escuintla registra 119,827 habitantes que es el 22.25% de la población total del departamento que tiene 538,746. El municipio tiene una densidad de 361.13 Hab./Km. 2. Ver cuadros No. 1 y No. 3.

Integrada por 59,681 (49.78%) hombres y 60, 216 mujeres (50.22%). El 72.29% de la población total vive en el área urbana y el 27.71% vive en el área rural.

El 95.85% de la población es de origen no indígena y el 4.35% es de origen indígena. Aunque la descendencia Pipil se encuentra ya incorporada al ladino-mestizo del cual no difiere ni en costumbres ni en Indumentaria⁸.

Los habitantes de este municipio son generalmente laboriosos con gran vocación agrícola, se adaptan con gran facilidad a diversas actividades y a través de la instrucción se tornan emprendedores y más entusiastas. Se interesan por la información social valiéndose para ello de la radio, periódicos y la televisión.⁹

De las 41,138 personas económicamente activas el 70.17% son de sexo masculino y el 29.83% pertenecen al sexo femenino. El número de hogares conformados dentro del municipio es de 26,235, De los que 383 cuentan con alguna actividad económica. El promedio de miembros por familia del municipio es de 4.66. El número de hogares que tienen una o más personas con alguna discapacidad es 1,600.

5.8.2 SALUD

El municipio de Escuintla por ser cabecera municipal cuenta con un Hospital Nacional y con el hospital del Intitulo Guatemalteco de Seguridad Social I.G.S.S. Cuenta también con un Centro de Salud tipo "B, así como con cuatro puestos de salud en las aldeas El Rodeo, Guadalupe, San Andrés Osuna, Aceituna y El Florido.

⁸ Censo XI de Población y VI de Habitación, INE. Guatemala 2,002.

⁹ Monografías de Escuintla. Ira. Edición 1983. INGUAT

Además con doce sanatorios privados y noventa y cuatro clínicas privadas, veintisiete centros comunitarios y con la Jefatura del Área de Salud.

5.8.3 EDUCACIÓN

Según el censo del 2002, los habitantes del municipio de más de 7 años de edad, son 98,778, que en este caso se toma como la edad promedio en que las personas entran regularmente a la escuela.

De los cuales: 48,841 son hombres, 41,601 alfabetas y 7,240 analfabetas y 49,937 son mujeres, 39,561 son alfabetas y 10,421 son analfabetas. Lo que da un total de 81,162 personas alfabetas y 17,616 analfabetas. Ver cuadro No. 3.

Cuenta con un total de 262 establecimientos educativos de educación a nivel medio, con tres sedes de extensiones universitarias: Universidad de San Carlos de Guatemala (CONSUR), Universidad Francisco Marroquín (FISSIC-IDEA), Rafael Landívar y Mariano Gálvez¹⁰. Ver Cuadro No. 3.

| CENTROS EDUCATIVOS DE MUNICIPIO ESCUINTLA | | | | | | | |
|---|----------|-------|----------|-------|-------------|-------|-------|
| PÁRVULOS | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | TOTAL |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 25 | 24 | 26 | 11 | 0 | 0 | 86 |
| PRIMARIA | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 101 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 25 | 34 | 25 | 17 | 0 | 0 | |
| BÁSICO | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 44 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 5 | 3 | 27 | 1 | 6 | 2 | |
| DIVERSIFIC. | PÚBLICOS | | PRIVADOS | | COOPERATIVA | | 31 |
| | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | URBANA | RURAL | |
| | 5 | 0 | 25 | 0 | 1 | | |

Cuadro No. 3. Elaboración Propia, INE

¹⁰ Datos de Establecimientos Públicos INE. Elab. Propia.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

| MUNICIPIO DE ESCUINTLA | | | | | | | | | | | | | | |
|------------------------|---|---|------------------------------------|-------------|----------------|---------------------------------|-------------------|--|---|---------------|----------------------|-----------|---------------|----------|
| No. | CUADRO SÍNTESIS DE DATOS DEMOGRÁFICOS | | | | | | | | PORCENTAJES | | | | | |
| 1 | POBLACIÓN TOTAL, SEXO, GRUPO ÉTNICO, ÁREA URBANA Y RURAL | POBLACIÓN | POBLACION POR SEXO | | GRUPO ÉTNICO | | ÁREA DE HABIT. | | PORCENTAJES, SEXO GRUPO ÉTNICO, ÁREA URB., RUR. | | | | | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | INDÍGENA | NO INDÍGENA | URBANA | RURAL | HOMBR | MUJ. | INDIG. | NO. INDI | URBANA | RURAL |
| | | 119,897 | 59,681 | 60,216 | 5,219 | 114,678 | 86,678 | 33,219 | 49.78% | 50.22% | 4.35% | 95.65% | 72.29% | 27.71% |
| 2 | POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD | POBLACIÓN | DE 0 A | DE 7 A | DE 15 A | DE 18 A | DE 60 A | DE 65 O | PORCENTAJES DE POBL. POR GRUPOS DE EDAD (AÑOS) | | | | | |
| | | TOTAL | 6 AÑOS | 14 AÑOS | 17 AÑOS | 59 AÑOS | 64 | MAS | 0 A 6 | 7 A 14 | 15 A 17 | 18 A 59 | 60 A 64 | 65 Y MAS |
| | | 119,897 | 21,119 | 23,249 | 7,525 | 59,364 | 2,619 | 6,021 | 17.61% | 19.39% | 6.28% | 49.51% | 2.18% | 5.02% |
| 3 | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS, SEXO, ALFABETA Y NO ALFABETA | POBLACIÓN | TOTAL | | ALFABETA | | ANALFABETA | | % TOTALES | | % ALFABETAS | | % ANALFABETAS | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. |
| | | 98,778 | 48,841 | 49,937 | 41,601 | 39,516 | 7,240 | 10,421 | 49.45% | 50.55% | 42.12% | 40.00% | 7.33% | 10.55% |
| 4 | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS, NIVEL DE ESCOLARIDAD | NINGUNO | PRE | PRIMARIO DE | PRIMARIO DE | MEDIA | MEDIA DE | SUPERIOR | POBLACIÓN 7 AÑOS Y MAS NIV. ESCOLARIDAD | | | | | |
| | | | PRIMARIO | 1-3 GRADO | 4-6 GRADO | 1-3 GRADO | 4-7 GRADO | | PRE-PRI | NIV. PRIMARIA | BÁSICO | DIVERSIF. | SUPER. | |
| | | 17,262 | 764 | 23,107 | 28,837 | 13,072 | 12,757 | 2,979 | 0.94% | 64.04% | 16.11% | 15.73% | 3.67% | |
| 5 | POBLACIÓN DE 7 AÑOS Y MAS ECONOMICAMENTE ACTIVA E INACTIVA, SEXO | POBLACIÓN | ECON. ACTIVA | | ECON. INACTIVA | | POBL. ACTUALMENTE | | ENCO. ACTIVA | | ECON. INACTIVA | | POBL. ACTUAL. | |
| | | TOTAL | HOMBRES | MUJERES | HOMBRES | MUJERES | OCUPADA | DESOCUP. | HOMB. | MUJ. | HOMB. | MUJ. | OCUPAD. | DESOC. |
| | | 41,138 | 28,867 | 12,271 | 19,974 | 37,666 | 40,558 | 580 | 70.17% | 29.83% | 48.55% | 91.56% | 98.59% | 1.41% |
| 6 | No. HOGARES, PROMEDIO DE MIEMBROS POR HOGAR Y HOGARES CON ACTIVIDAD ECONOMICA | HOGARES | PROM. MIEMBROS X FAM | | PROMEDIO | HOGARES CON ACTIVIDAD ECONOMICA | | | TOTAL DE HOG. | | PROMEDIO FAM. | | % DE HOG. CON | |
| | | TOTAL | UBANA | RURAL | MUNICIPAL | ÁREA URBANA | ÁREA RURAL | TOT. HOG. ACT | EN MUNICIPIO | | MUNICIPAL | | ACTIV. ECON. | |
| | | 26,235 | 4.47 | 4.84 | 4.66 | 283 | 100 | 383 | 262.35 | | 465.50% | | 1.46% | |
| 7 | No. HOGARES, CON UNA O MAS PERSONAS TIENEN ALGUNA DISCAPACIDAD | HOG. CON UNA PERS. O MÁS CON ALGUNA DISCAPACIDA, FÍSICA | TIPO DE DISCAPACIDAD DE LA PERSONA | | | | | % DE HOGARES DEL MUNICIPIO CON Y UNA PERSONA | | | | | | |
| | | | CEGUERA | SORDERA | DIS-EXTREMID. | DEF. MENTAL | OTRA DISCAP. | CON UNA O MÁS DISCAPACIDADES | | | | | | |
| | | 1600 | 644 | 490 | 373 | 182 | 229 | 6.10% | | | DEL TOTAL DE HOGARES | | | |

Cuadro No. 4 Fuente, INE. Elaboración propia.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.9 INTEGRACIÓN TERRITORIAL DEL MUNICIPIO

Su jurisdicción municipal comprende: Una ciudad denominada Escuintla que es la cabecera municipal y a la vez cabecera de este departamento; El Municipio tiene cincuenta y siete Colonias, quince Caseríos, ciento treinta y una fincas, doce granjas, trece haciendas, una labor, diez lotificaciones, tres microparcelamientos, tres parajes, tres parcelamientos, una ranchería y dos aldeas.¹¹

5.10 CIUDAD DE ESCUINTLA

Cabecera municipal y a la vez cabecera departamental, fue elevada a la categoría de Villa, por la Real Cédula, por decreto del 27 de agosto de 1836, cuando se designa a Escuintla cabecera departamental, para la administración de Justicia; y por acuerdo gubernativo del 19 de febrero de 1887 se le otorgó el título de Ciudad.

Es una ciudad importante, y está situada a 1,112 pies sobre el nivel del mar, cuyo clima es generalmente caluroso. Su perímetro urbano es aproximadamente de 5 kilómetros cuadrados.

Su nomenclatura registra 5 zonas urbanas con sus respectivas vías y numeración domiciliar y el área suburbana comprende los cantones, esta división obedece al crecimiento de la ciudad y al trazo original. EL centro de la ciudad que corresponde a la zona 1 donde está ubicado el Centro Histórico, mientras que los centros de poblados están repartidos en las zonas 2, 3, 4, y 5. Ver cuadro No. 5 y mapa No. 7.

5.11 ORGANIZACIÓN SOCIAL

Es Escuintla una ciudad socialmente organizada pues existen varias entidades de diversos géneros, Representativas de todos los sectores de la población, cuyas actividades convergen a favor del bien común, Entre estas figuran: El Club de Leones, Club Rotario, Cámara Júnior, Club Escuintleco, el Comité Pro Superación de Escuintla, Fraternidad Escuintleca, Asociación de Comerciantes, Asociación de Ganaderos, Asociación de Periodistas, Asociación de Médicos y Cirujanos, Sindicatos de Trabajadores, Federación Deportiva, Boy Scout, Bomberos Voluntarios, Clubes Sociales y Deportivos, Asociaciones y Comités Deportivos, Asociaciones y Comités Religiosos. Se organizan también eventualmente, comités específicos para determinados fines.

| No. | ZONA 1 | No. | ZONA 2 |
|-----|---------------------|-----|--------------------|
| 1 | Ciudad | 1 | El Ferrocarrilero |
| 2 | Residenc. Zoesma | 2 | El Maestro |
| | | 3 | El Pito |
| | | 4 | Independencia |
| | | 5 | Isla |
| | | 6 | Modelo I |
| | | 7 | Modelo II |
| | | 8 | Palmeras del Norte |
| | | 9 | Popular |
| | | 10 | Quetzal |
| | | 11 | San Pedro |
| | | 12 | Prados de la Costa |
| No. | ZONA 3 | | No. |
| 1 | Aguas Vivas | 13 | Sebatopol |
| 2 | El Paraiso | 14 | Los Portales |
| 3 | Vista Hermosa | 15 | Santa Marta |
| 4 | La Cascada I | 16 | Monterrey |
| 5 | La Cascada II | 17 | La Estancia |
| 6 | La Cascada III | 18 | Costa Bella |
| 7 | Las Golondrinas | 19 | Prados del Rio |
| 8 | Los Voladores | 20 | San Luis El Mango |
| 9 | Rosalinda | 21 | Madrid |
| 10 | El Recreo | 22 | Prado de San Luis |
| 11 | San Felipe | 23 | Jacaranda |
| 12 | Las Brisas | 24 | Aguas Vivas |
| No. | ZONA 4 | No. | ZONA 5 |
| 1 | Los Naranjales | 1 | Esfuerzo I |
| 2 | La Industria | 2 | Esfuerzo II |
| 3 | Residen. El Vesubio | 3 | La Oportunidad |
| 4 | Palmeras del Sur | 4 | Ciudad Palmeras |
| 5 | Izcuintlan | 5 | Cañaveral I |
| 6 | El Progreso | 6 | Cañaveral II |
| 7 | La Ceiba | 7 | Cañaveral III |
| 8 | La Paz | 8 | Cañaveral IV |
| 9 | Sector Comercial | 9 | Magnolias |
| 10 | Hunapú | 10 | Prados de la Costa |

Cuadro No. 5 Elaboracion Propia

¹¹ Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.12 ASPECTOS CULTURALES

Existen en la ciudad círculos intelectuales que siempre han velado por la preservación de la auténtica idiosincrasia escuintleca. La conservación de las hermosas tradiciones, la exaltación de sus valores y la superación cultural de los habitantes. Labor que también realiza con eficiencia el Magisterio escuintleco.

Se editan en la ciudad algunas revistas, una de ellas es “Panorama” de larga y exitosa trayectoria, así como varios periódicos, entre los que destacan actualmente, Periódico del Sur, Costa Sur, Costa Grande, Visión 2,000, Editorial, Revista Sendero y revista para usuarios de Internet Magazine, por su amplia información y juicioso comentarios.

También a través de las diferentes emisoras de radio de gran alcance y de amena programación se difunden algunos radioperiódicos, programas, culturales, deportivos y religiosos.

Periódicamente se organizan conferencias, seminarios, recitales, certámenes de literatura, pintura, dibujo, música y canto, anualmente se realizan los Juegos Florales de Escuintla, que siempre alcanzan gran esplendor, estimulando de esta manera las nobles manifestaciones del alma, mente y espíritu¹².

La participación social y cívica de Escuintla ha sido siempre sobresaliente en el ámbito nacional, pues siempre ha estado presente en los grandes eventos sociales, en las decisivas gestas cívicas de Guatemala y también en las aflictivas situaciones de emergencia nacional, aportando su decidida colaboración, su apoyo o su generosa ayuda.

Uno de los eventos sociales más importantes, es aquel concurso nacional de belleza, donde la representante de Escuintla, fue electa Miss Guatemala, y luego participó en el certamen de Miss Universo de ese año. Entre las instituciones de servicio social destacan por sus nobles ejecutorias, la delegación de la Cruz Roja, el Cuerpo de Bomberos Voluntarios y los grupos de Boys Scouts.

5.13 FESTIVIDADES

Las efemérides nacionales son celebradas en esta ciudad con gran fervor cívico, destacando la entusiasta participación del Magisterio y de los centros

educativos, se celebran con gran júbilo popular las fiestas universales de Navidad y Año Nuevo; y varias festividades religiosas.

Pero, con mayor esplendor la gran fiesta titular de nuestra Señora de Concepción y la feria departamental de Escuintla, que se celebra del cuatro al doce de diciembre, la cual culmina con las celebraciones de Guadalupe. Es ésta una festividad tradicional muy famosa, por las solemnes ceremonias religiosas que prepara la Grey Católica.

También los importantes eventos sociales, culturales y deportivos que se desarrollan, y que se inician con la elección de la Reina Departamental, continuando con el desfile inaugural, exposiciones de arte, competencias deportivas y un certamen de Juegos Florales que siempre alcanza gran esplendor; además, suntuosos bailes sociales, diversos espectáculos y toda esa gama de diversiones populares peculiares de estas celebraciones.

Toribio de Benavente o Motolinía llegó a Guatemala pocos años después de que arribaron al país los españoles en 1524. Siendo fray Toribio muy devoto de la Concepción de María. Se pidió sitio en la entonces capital cercana a la actual Ciudad Vieja “para fundar una ermita de Nuestra Señora de la Limpia Concepción, y un templo magnífico y excelente de elegante fábrica y bóvedas muy fuertes. Tradición de que al pueblo de Izcuintlan, que él bautizó y educó, le dio por titular a la iglesia que en él fundó, la Purísima Concepción de Nuestra Señora¹³”.

Se imparte en todos los centros educativos y en los niveles superiores se atiende además de la gimnasia, el atletismo algunos deportes, como el básquetbol, voleibol, natación, maratón y fútbol, organizándose a menudo emocionantes eventos entre el estudiantado.

Estas actividades han permitido encausar la juventud en los deportes y estimular la organización de clubes deportivos que han llegado a alcanzar los máximos honores en competencias nacionales, pues en varias ocasiones han conquistado campeonatos de básquetbol y de voleibol tanto la rama masculina como femenina.

¹² Monografías de Escuintla. 1ra. Edición 1983. INGUAT

¹³ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

También en fútbol, han sobresalido los conjuntos de Escuintla, ya que en diferentes épocas han militado en la máxima división de este deporte, cosechando muchos éxitos. Es oportuno recordar que Escuintla fue, después de la capital, el primer Departamento donde se jugó el fútbol, pues en el "Historial del fútbol nacional, (obra del connotado periodista y publicista J. Antonio Guzmán y G.) Se lee: "Aquí dejamos un recuerdo al primer club de Fútbol fundado en los Departamentos de Guatemala"... y más adelante se inserta la nota publicada en el Diario "La República" de fecha, 8 de Mayo de 1906, que dice: "Hace pocos días el 1º. de mayo se inauguró el "Escuintla Athletic Club" que ha comenzado sus primeros juegos en una amplia explanada de jardín en la parte norte de la población". Esto explica la afición que ha existido siempre en Escuintla por el fútbol.

5.14 EQUIPAMIENTO URBANO

5.14.1 DEPORTIVO

Cada colonia y zona de la ciudad cuenta con sus propias áreas recreativas, pero los puntos más importantes son: El Estadio Municipal "Armando Barillas", que con sus amplias y cómodas instalaciones alberga a sus aficionados y visitantes, donde se realizan los encuentros deportivos. El complejo Deportivo "Fraterno Vila", Instalaciones que cuentan con dos piscinas, una olímpica y otra recreativa; un gimnasio, canchas de básquet ball, foot ball y tenis.¹⁴

5.14.2 TURÍSTICO

Entre los atractivos naturales que posee Escuintla y que atraen a los turistas, se encuentran: las Grutas y Cataratas de San Pedro Mártir, la Laguna Encantada, la Laguna el Zapote. Además cuenta con bellos balnearios, en la periferia de la ciudad los que por el clima tropical propio del lugar, ofrecen las condiciones ideales para disfrutar de un buen baño en las piscinas, acompañado de toda la familia. Esto es lo que atrae a gran cantidad de personas de diferentes lugares.

Los más conocidos son: El Balneario Aguas Vivas donde se encuentra actualmente el turicentro Aqua Park, Las Cataratas, El Salto y el turicentro Sarita que son muy frecuentados por los guatemaltecos y aun extranjeros¹⁵. Hay otros de menor categoría y belleza en sus instalaciones.

¹⁴ Ríos, Claudia. Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla. Pág. 22.

¹⁵ Atlas Conozcamos Guatemala Versión 1.01, INE.

5.14.3 TRANSPORTE

Por estar en un punto obligado de tránsito en la carretera Internacional del Pacífico hacia la frontera mexicana y con la que conduce al puerto marítimo San José, le Permite Contar con un eficiente servicio de transporte a toda hora. Además hay líneas extraurbanas que prestan el servicio exclusivo para la ciudad y son: transportes Concuera, Trigueros, Ávila, Esmeralda, Generales S.A., Guatelinda, Maldonado, Pérez y Solares¹⁶, y cuenta con una estación de buses extraurbanos ubicada sobre la 2ª. Avenida de la zona 1, y un estacionamiento de buses con rumbo a los diversos puntos de la República y para la frontera de El Salvador¹⁷.

Tiene transporte urbano, con itinerarios regulares para trasladarse a diversos puntos de la ciudad, aunque este servicio afecta la vialidad urbana, causando conflicto en las avenidas más transitadas, que son las avenidas donde existe más comercio, También hay otras empresas que prestan el servicio de taxi express y mototaxis para distancias más cortas.

5.14.4 COMERCIAL

La ciudad de Escuintla está considerada como una de las plazas de mayor movimiento comercial en la República. Cuenta con Establecimientos de servicios de todo género y de varias categorías y con gran cantidad de agencias bancarias.

Como: Bancafé, Bancasol, Agrícola Mercantil, G&T Continental, Corporativo, Crédito Hipotecario Nacional, Banco de Antigua, Banco de Desarrollo Rural, Construbanco, Banco de los Trabajadores, Banco del Occidente, Banco del Agro, Banco del Ejército, Banco de Nor-Oriente, Banco Empresarial, Banco Industrial, Banco Inmobiliario, Metropolitano, Reformador, Banco Uno, Bañex, Banoro y Banrural.

5.14.5 COMUNICACIONES

Esta ciudad tiene acceso a la mayor parte de los servicios de comunicación, por vía satélite; entre los que podemos mencionar Internet y T.V. Los servicios telefónicos prestados por las empresas TELGUA, Telefónica y PCS ubicados dentro de la ciudad, también alberga a los edificios de Correos y Telégrafos.

¹⁶ Revista Conozcamos Guatemala Vol. 7, Publicada por Prensa Libre, 10/agosto/99

¹⁷ Municipalidad de Escuintla Departamento de Tránsito

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

5.14.6 CEMENTERIO

Existen actualmente tres cementerios: el más antiguo es el Cementerio General de la ciudad y dos privados.¹⁸

5.14.7 RASTRO

Localizado en la periferia de la ciudad. El cual causa serios daños al medio ambiente por no poseer planta de tratamientos de aguas residuales, las que vierte directamente sobre el río Dinamo que pasa cerca.

5.14.8 MERCADOS

Cuenta con tres mercados municipales, los cuales se encuentran dentro del casco urbano, siendo el mercado No. 3 el que se tuvo que reconstruir luego del incendio que arrasó sus antiguas instalaciones. Los mercados cuentan con una diversidad de locales comerciales que brindan a la población la venta de los productos de primera necesidad.

5.14.9 ESTACIÓN DE POLICÍA

Existe la Estación de Policía No. 311 ubicada en el edificio de Gobernación Departamental, así mismo cuenta con la Subestación Norte No. 3111 y la Subestación Sur No. 3112.¹⁹

5.14.10 ESTACIÓN DE BOMBEROS

Se encuentra la 14va. Compañía de los Bomberos Voluntarios, ubicada en la 1ª. Av. de la colonia El Recreo, la cual atiende emergencias de éste y de otros municipios, de los poblados vecinos.

5.15 SERVICIOS DE INFRAESTRUCTURA

5.15.1 VÍAS DE COMUNICACIÓN

Este municipio se comunica por medio de las carreteras CA-9 sur (Puerto de San José), CA-2 oriente (Chiquimulilla, Taxisco y Ciudad Pedro de Alvarado, por Autopista Palín-Escuintla y por CA-2 Occidente (Popota y Nahualate). Ver Mapa No. 8.

Las aldeas, Caseríos, fincas de su jurisdicción y otros municipios también tienen acceso a la cabecera municipal por caminos de terracería transitables en cualquier época del año, por los que circula toda clase de vehículo automotor.

Otra vía de comunicación con que cuenta Escuintla es la vía ferroviaria de FEGUA (actualmente en desuso) con una distancia de 47.7 millas, la que cuenta con las estaciones del ferrocarril: Algodonera, Concepción, Escuintla, Rastro, Los Cerritos, Mauricio, San Fernando y Santo Tomás²⁰. Ver mapa No. 8.

5.15.2 ENERGÍA ELÉCTRICA

La empresa del sur en 1,910, organizada por empresarios alemanes, prestaba servicios de energía eléctrica a la capital, esta compañía aprovecha el caudal del río Michatoya en la Planta Hidroeléctrica de Palín. Posteriormente en el año 1,916 le agregaron otra planta y en 1,922 extendió sus servicios a otros municipios.

5.15.3 AGUA POTABLE

Un 95% de población tiene acceso al servicio de agua potable a través de tubería P.V.C o galvanizada. De los cuales el 78.85% se le suministra el servicio a través de la red municipal, mientras que el otro 16.15 restante Tienen acceso al servicio por medio de red privada. El otro 5% restante solo tiene acceso al agua potable por medio de pozos o por acarreo de camión cisterna.

5.15.4 DRENAJES

El 99% de la población tiene servicio de evacuación de aguas negras el 68.66% son de uso exclusivo, mientras que el 30.33% son de uso para varios hogares, y el 1% no tienen acceso a los servicios de drenajes.²¹

5.15.5 RECOLECCIÓN DE BASURA

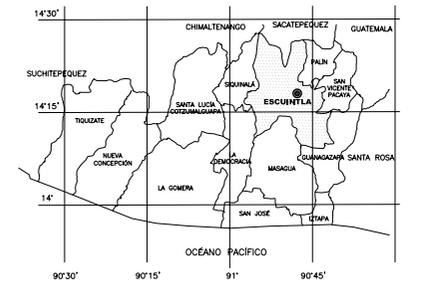
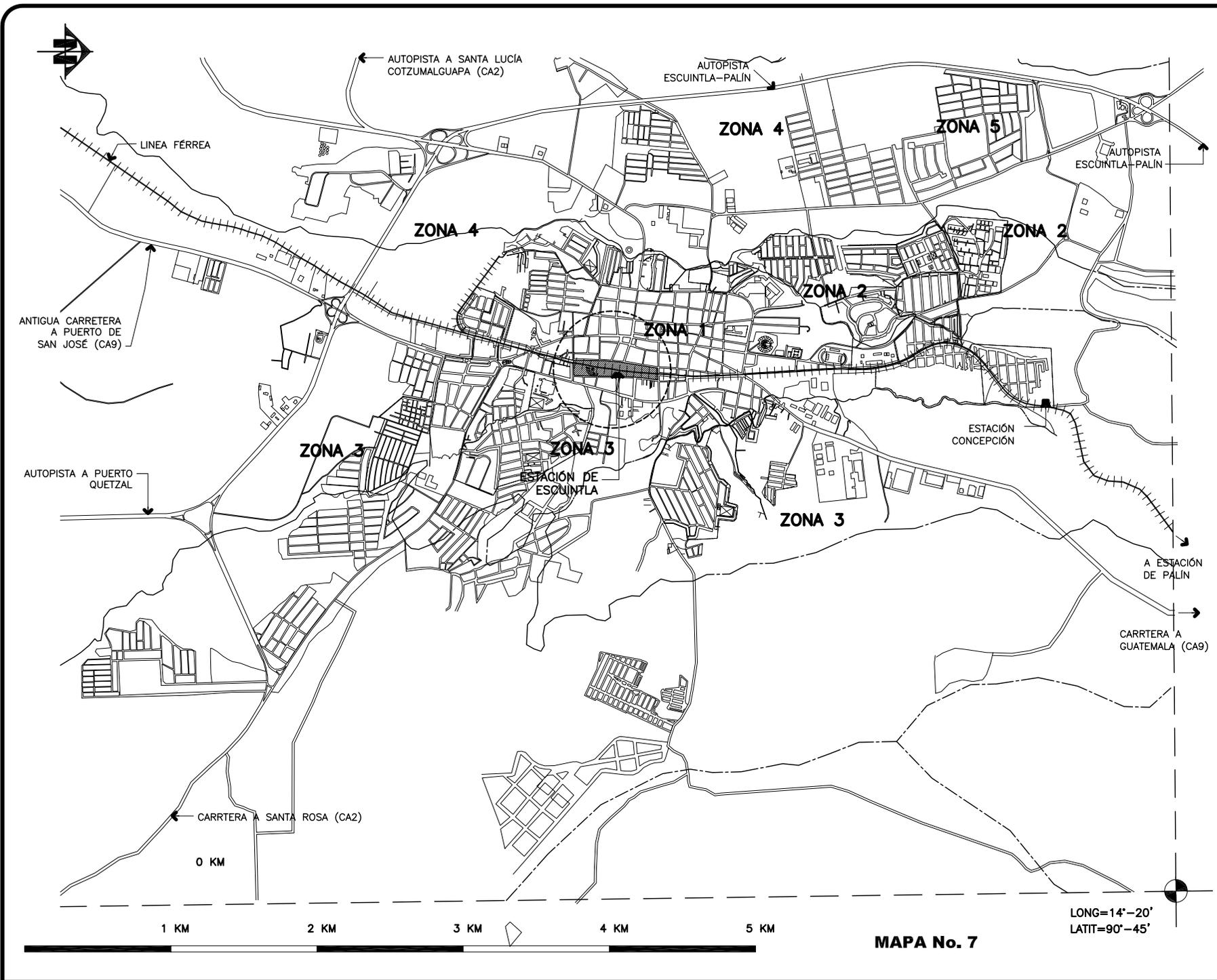
Se realiza por medio del servicio municipal, con personas que tiene turno de las 7:15 a 15:00 horas y de 15:00 a 23:00 horas. La basura se deposita en toneles, donde pasa el camión a recogerla. La limpieza de las calles de la ciudad se realiza con cincuenta y cuatro barrenderos y dos camiones recolectores que transportan la basura al relleno sanitario ubicado en las afueras de la ciudad. Concentrándose en los mercados los puntos más críticos de basura.

¹⁸ Ríos, Claudia. Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla. Pág. 22.

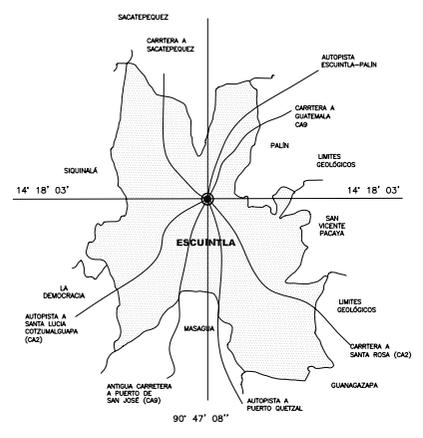
¹⁹ Investigación de Campo.

²⁰ Caracterización Municipal de Escuintla. SEGEPLAN

²¹ Escuintla Red, Municipalidad de Escuintla



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA



MUNICIPIO DE ESCUINTLA

MAPA No. 7

LONG=14°-20'
LATIT=90°-45'

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: **MAPA DE ZONAS DEL MUNICIPIO DE ESCUINTLA DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA**

| | | | | |
|---------|--------|----------|-----------|----------|
| FUENTE: | FECHA: | ESCALA: | PLANO No. | HOJA No. |
| | JUL/05 | 1/35,000 | 7 | 70 |



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO VI



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPITULO VI

6.1 INTRODUCCION

El municipio de Escuintla, en el año de 1880 se encontraba integrado por un reducido número de manzanas definidas por una retícula no modular, siendo las vías de las calles utilizadas para uso comercial, transportar mercadería en carretas halada por bueyes. En este año empezó a cobrar importancia, por el Gran Acontecimiento "La llegada del ferrocarril", ya que el uso anteriormente de la ciudad era residencial y fue incrementándose. Debido a su actividad comercial. Escuintla era la que poseía suelos aptos para cultivos y eran la base de la economía del municipio. El Ferrocarril vino a implementar la transportación de todos los productos a ciudades vecinas y lejanas, que anteriormente se hacía por carretas haladas por caballos, mulas y bueyes.

Desde el 27 de agosto de 1936, que se designó a la Ciudad de Escuintla como Cabecera Departamental, su crecimiento fue aumentado por la aparición de más servicios, como el de agua potable, que en 1845 lo autorizaron, agua que provenía de Agua Zarza.¹

En el año 1880, no existía la actual Estación del Ferrocarril, era una pequeña caseta de madera provisional. La ciudad no contaba con todos los servicios básicos de infraestructura, hasta que en 1892 se empezó a implementar el servicio de energía eléctrica, el cual fue terminado en 1910.

Para el año de 1946, el área urbana del municipio ya presentaba mayor extensión debido al impacto del Ferrocarril, acontecimiento muy importante para la República de Guatemala, en especial para la ciudad de Escuintla, donde influyó en su crecimiento agrícola-comercial. El municipio, aunque presenta una red vial más compleja, no responde a una retícula ordenada, por el crecimiento espontáneo, creando calles que atravesaban el municipio y que comunicaban a los poblados colindantes. Haciendo de este lugar uno de los más visitados por su Arquitectura y por su comercio, por ser un buen punto de productividad agrícola. Con respecto a su crecimiento urbano, la infraestructura y servicios generales de la ciudad de Escuintla se fue complementando y en el año de 1949 se abrió al servicio público la oficina de correos y telégrafos y telecomunicaciones.²

¹ Diccionario geográfico, copia textual

² Diccionario geográfico op. cit.

En 1955 ya contaba con todos los servicios de Infraestructura y asistencia médica; contando desde esa fecha con el Hospital Nacional, escuelas públicas, etc, y alrededor del edificio de la Estación del Ferrocarril se le denominó el sector hotelero, ya que este edificio recibía una cantidad de viajeros y vecinos de los pueblos más cercanos que visitaban esta ciudad.

6.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO INMEDIATO DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

6.2.1 DIAGNÓSTICO GENERAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

Se divide por la descripción de la topología de los edificios y viviendas aledañas a las áreas de estudio, la cual tendrá un análisis de los materiales empleados para la construcción y los principales deterioros de estas edificaciones, dando también una descripción de análisis de sitio, haciendo énfasis en la topografía, hidrografía, valorización del clima, aspectos visuales y paisaje, así como los contaminantes que afectan dicho entorno como ambientales, auditivos y visuales

6.2.2 DELIMITACIÓN DEL ENTORNO A ANALIZAR

El área de diagnóstico que se tomará en estudio se realizará en dos partes, ya que en una será el área circundante al perímetro de la estación del ferrocarril, y la segunda el análisis de la vía férrea de la estación de Escuintla hacia la estación de San Juan Mixtán.

El área circundante a la estación, se tomó en cuenta para el estudio en el Nor-oeste de la 6ª. Avenida hasta la 4ª. Avenida de la zona 1, en Sur-este de la 7ª. Avenida hasta la Avenida Central América, en el Norte se tomó hasta el límite de la estación que es la 7ª. Calle y en el Sur de la 12 calle o callejón San Nicolás hasta el boulevard que es la 16 calle de la zona 1. (Ver plano 1) Se tomó este criterio ya que son dos límites comerciales que existen en área de influencia a la estación del ferrocarril de Escuintla. El segundo tramo del diagnóstico se tomó del boulevard hasta la estación de San Juan Mixtán.

Se tomó este sector de estudio para la estación del ferrocarril de Escuintla, ya que de la avenida Centro América hasta la 4ta. Avenida, es un sector que se desarrolló en la era del ferrocarril, tomando el elemento histórico para delimitar el área de estudio.

La ciudad de Escuintla se encuentra en proceso de desarrollo y se basa en el comercio agrícola e industria azucarera, característica de la región. Esto ha tenido un crecimiento físico real reflejado por las actividades económicas. Escuintla es una ciudad donde ha predominado el comercio y los establecimientos educativos en

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

todas las zonas de la misma, pero por el crecimiento urbano acelerado no ha sido beneficiada por alguna planificación adecuada, creando conflictos internos por falta de estacionamientos de vehículos particulares y de transporte urbano. Todas esas causas han provocado el deterioro de los edificios que conservaban características topológicas de la Arquitectura que representan una verdadera historia, quedando de estos muy pocos; como los edificios del Gran Hotel, como los edificios de la antigua estación del ferrocarril.

El entorno inmediato de estos edificios se encuentra al final de casco histórico de la ciudad, y la tipología arquitectónica de sus alrededores, no presentan una unificación total.

6.2.3 LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DEL ENTORNO INMEDIATO

El levantamiento fotográfico presenta vistas generales de las calles y avenidas que forma el entorno inmediato a la estación del ferrocarril de Escuintla, el cual se hizo con la finalidad de dar una panorámica general de las áreas que rodean las instalaciones ferroviarias y el paso del tramo de la vía verde. Esto con el fin de conocer sus topologías constructivas y deterioros de los mismos.

6.2.4 ANÁLISIS DE SITIO

Determina la aptitud o potencial que tiene el entorno a la estación para ser revitalizado con base en sus cualidades físicas, estableciendo áreas óptimas para habitación, trabajo, servicios, conservación y trazo de redes viales.

Determinar las cualidades estéticas que tiene el entorno a la estación para articular armónicamente la revitalización con los atributos naturales del lugar, buscando con ello propiciar una imagen urbana memorable.

6.2.5 TOPOGRAFÍA

La forma del relieve determina el proceso naturales y los usos que el hombre puede hacer a distintas zonas, determinando para nuestro estudio en el entorno de la estación de Escuintla una pendiente del 1% al 5%, ya que estas son aptas para el desarrollo urbano, puesto que no requieren gran movimiento de tierra y facilitan la recarga de los mantos acuíferos para la vegetación existente y a implantar en nuestro estudio.

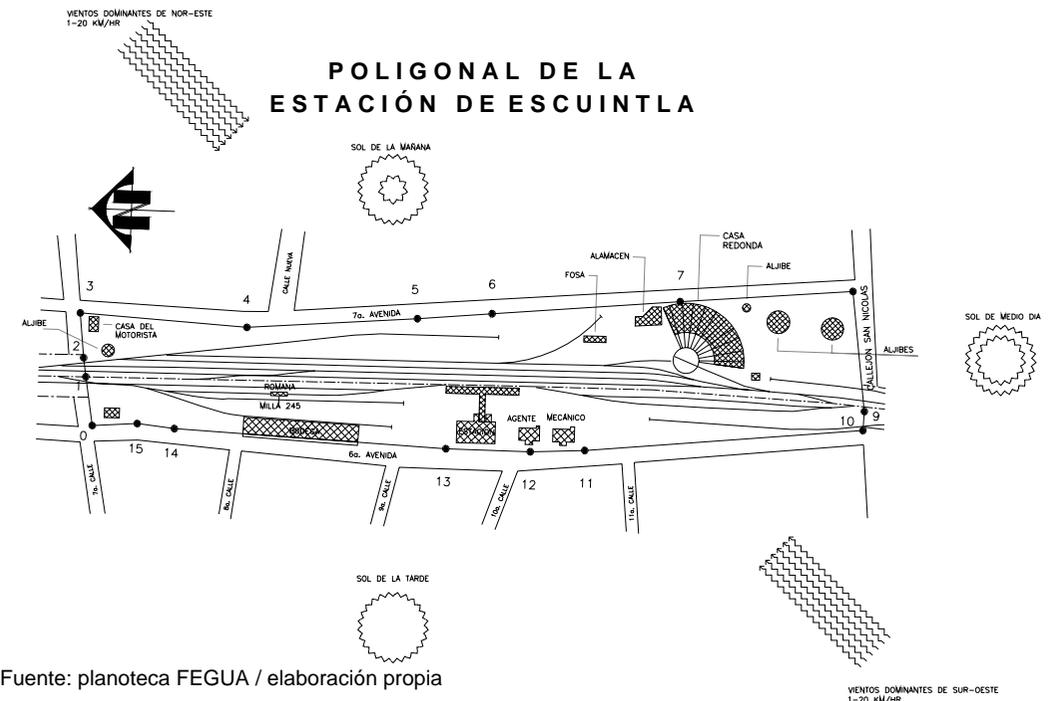
6.2.6 ANÁLISIS AMBIENTAL

Con excepción de la calle del edificio; se encuentra rodeado de vegetación, árboles de frutas tropicales (mango, jocote marañón), árboles de sombra, que inciden en la disminución del porcentaje de insolación y aumento de humedad,

afectando así la proliferación de agentes naturales de deterioro sobre las edificaciones.

Los vientos Nor-este con velocidad promedio de 1-20 km/hr golpean directamente el área de la estación. La incidencia solar del este aumenta en la fachada de la bodega de la estación y en las fachadas de las construcciones de madera la disminuye por la cantidad de árboles que la rodean.

Con respecto a la finca del ferrocarril existe una variedad de árboles, especificando que en las áreas en donde se encuentra ubicada la línea férrea no existen árboles, solamente maleza.



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

6.2.7 VIALIDAD DEL ENTORNO

La arteria principal de este sector es la 6ª. Avenida, con variado flujo vehicular, liviano y pesado. La 9ª. Calle funciona con doble vía y la 10ª. Calle con la vía hacia el oeste.

6.2.8 USO DEL SUELO URBANO:

La finca donde se encuentran ubicados los edificios es de baja densidad poblacional, ya que toda la finca esta baldía, con excepción de tres viviendas dentro de esta finca, que es donde viven dos exempleados de FEGUA y un empleado por FERROVIAS, que es la persona encargada de cuidar los edificios y prácticamente todo el terreno. Estas personas viven en ese lugar con sus familias.

Estos edificios y sus alrededores no son utilizados para ninguna actividad. Las manzanas adyacentes son áreas predominantes del servicio profesional de abogados, con un total de 8 bufetes y el Organismo Judicial, dos pensiones, 3 tiendas, 5 comercios: panadería, ferretería, venta de madera, un comedor y una venta de ropa usada, una bodega que queda a la par de la estación y viviendas dentro de la finca de la estación.

6.2.9 CONFLICTOS VIALES:

Sobre la 6ª. Avenida y frente a la 9ª. Calle existe una parada de buses que provoca contaminación ambiental y visual por las basuras que dejan los pasajeros de los buses, como se observa en la fotografía. También se ha convertido en albergue de indigentes que contaminan el área externa de la estación, ahí hacen todas sus necesidades fisiológicas, haciéndola poca transitable, otro de los conflictos es la ubicación de centros de prostitución que evitan que se pueda hacer otro uso del suelo urbano de ese sector, que es de bastante importancia en la ciudad de Escuintla, pues en la 6ª. Y 9ª. Calle se encuentra el Organismo Judicial de esa ciudad.



Foto 4: Se puede observar el conflicto causado por el estacionamiento de buses y vehículos de las personas que llegan hacer trámites al Organismo Judicial. Fuente: elaboración propia.

6.2.10 MOBILIARIO URBANO:

Cuenta con lámparas, energía eléctrica, teléfonos, banquetas para peatones sobre las dos avenidas, y sobre las calles.

6.2.11 VOLUMETRIA:

En conjunto este sector no cuenta con una unidad volumétrica que predomine son viviendas de doble altura las que predominan, casi un 70% techado con lámina. Con fachadas típicas sin dominio de algún estilo arquitectónico en especial, un vivo ejemplo es El Gran Hotel del Ferrocarril, como se observa en la fotografía.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 5: Se puede observar los edificios contemporáneos a la construcción de los edificios de la estación del Ferrocarril que anteriormente eran hoteles, El Gran Hotel Del Ferrocarril. Fuente: elaboración propia.

6.2.12 IMAGEN URBANA:

Existen valores arquitectónicos además, de la Estación del Ferrocarril, representados por la visual de varios edificios, como El Hotel del Ferrocarril, El Hotel de la Familia Lins, ambos ubicados sobre la 6ª. Avenida. Contrastando con el edificio del Organismo Judicial, que es un edificio funcionalista de hormigón armado. También afectan todos los letreros comerciales, los cables y la estación de buses urbanos frente a la finca de la estación del ferrocarril.



Foto 6: Se puede observar la contaminación visual que provoca el área comercial sobre la 6ª. Avenida. Fuente elaboración propia.

6.2.13 ESPACIOS ABIERTOS

Los existentes están ubicados dentro de la finca del ferrocarril, son extensos con bastante área verde, ya que por el espacio que ocupaba la línea férrea y anteriormente las locomotoras que giraban para tomar la dirección correcta.

6.3 ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DEL ENTORNO INMEDIATO

En el contexto de la Estación del Ferrocarril sobresalen 3 edificios que tienen un estilo característico de la época liberal, como son: los edificios del Gran Hotel del Ferrocarril, La Pensión Venecia y una vivienda como se puede observar. En algunos poblados de Guatemala tenían estilos arquitectónicos que se han ido perdiendo con

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

el transcurso del tiempo, ya que ellos conservan conceptos de arquitectura, materiales del siglo XIX, es la estación del ferrocarril uno de los edificios representantes de la época liberal.

Es en la 6ª. Avenida, donde se pueden observar edificios de dobles alturas, aunque son pocas edificaciones, pero rompen con el contexto arquitectónico y alteran el paisaje urbano, pues son construcciones de hormigón armado y block. Todos los rótulos de comercio y la basura contribuyen a desvalorizar los pocos edificios representantes de una buena arquitectura, casas y edificios conservan sus estilos.



Foto 7: Se puede observar en la fotografía una de la vivienda que se encuentran dentro de la estación del ferrocarril, la cual se encuentra ocupada. Fuente: elaboración propia.

6.4 COMPLEJO FERROVIARIO DE ESCUINTLA

La estación de Escuintla es la segunda del tramo del Puerto de San José a la Ciudad Capital, y se encuentra en la milla 245, poste número tres de Puerto Barrios a Ciudad Tecún Umán fue una estación que contaba con bodega, estación, taller (casa redonda), vivienda para encargados y operarios, corrales para ganado. Para efectos de visualizar la historia, se presenta el siguiente cuadro síntesis.

| Año | Descripción | Edificio |
|-----------|--|--|
| 1880-1885 | Inicia la construcción de la estación de Escuintla, durante este tiempo se improvisa una caseta de madera | |
| 1885-1888 | Construcción de dos edificios, uno de mampostería, siendo este la bodega, y uno de madera, el cual sería el taller | |
| 1900 | Por razones que se desconocen los motivos, desmantelan el taller de madera, y lo construyen de hormigón armado, en su misma ubicación. | |
| 1900 | Construyen 2 viviendas de muros de hormigón armado, y cubierta de lamina con estructura de madera | |
| 1917 | Por efectos del terremoto de Santa Marta, parcialmente se destruye la bodega, sufriendo daños en su cubierta y cleristorio | |
| 1999-2005 | Se encuentra en total abandono la estación, | Se puede ver en este período la situación actual de la estación. |
| 2005 | Se encuentran ocupadas las viviendas, por esposas de los jubilados de FEGUA | Ver las fotografías siguientes. |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Del conjunto ferroviario se inicia su construcción en el año 1,880, como se menciona en el capítulo III, con un estilo arquitectónico inglés tardío, y neo románico que es el que predomina en la estación, siendo en su conjunto el ecléctico, ya que tiene varios estilos sin predominar alguno en particular, tiene características en sus arcos las arquivoltas típicas del estilo neo romanico, como los zócalos en piedra, columnas, cornisas típicas del Neo Romanico, balaustradas en la entrada. La parte donde se encuentra el taller (casa redonda), no es la construcción original, en el año de 1,900 por razones, la cual no se encontró dato histórico del cambio, de madera en inicio, a la construcción actual que es de hormigón armado, encontrándose en el mismo lugar donde estaba la original.



Foto 8: En la fotografía se puede apreciar la casa redonda antes del año 1,900. Fuente Anacafe



Foto 9: En la fotografía se puede apreciar la casa redonda después del año 1,900 y como está en la actualidad. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

6.5 ESTADO ACTUAL

El estado actual del complejo de la estación del ferrocarril de la ciudad de Escuintla se encuentra en constante deterioro por el abandono en el que se encuentra, este se ha manifestado más desde que en el año de 1,995 se dio en concesión, la depredación de la chatarra fue motivo de saqueo y destrucción de la obra física, fomentado así la invasión temporal de ciertas áreas del complejo.

La bodega que en el año de 1,917 sufrió deterioro de la parte central, que contaba con un cleristorio central para iluminar y ventilar el interior de la bodega, colocado de norte a sur, sufre su primera alteración, pues de su reconstrucción se elimina este elemento, como parte del ojo de buey se encontraba en la parte

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

superior, su construcción en ladrillo tayuyo simulaba un rosetón de los usados en la Arquitectura Neo Románica.



Foto 10: En la fotografía se puede observar el cleristorio en la parte superior como el rosetón, que se encuentra de norte a sur. Esta fotografía data del año 1,900 Fuente Anacafe.



Foto 11: Como se puede observar en la fotografía el estado actual de la bodega se encuentra sin la parte del techo, sin el cleristorio que era parte de su construcción original, se observa parte del rosetón. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

El edificio de la bodega se encuentra en la actualidad en abandono completo, después de los cambios hechos en el año de 1,917, funcionó hasta el año 1,995 cuando el deterioro y el robo de láminas dejan una parte del edificio sin el techo y sin la estructura de madera que es tipo howe, hecha de madera y varillas de acero para soportar la tensión del elemento estructural, este edificio está construido en mampostería de ladrillo tayuyo, teniendo un muro de 41 centímetros de espesor de levantado combinado de punta y soga, con una cimentación ciclópeo de piedra bola y mortero bastardo, la estructura del techo se encuentra adosada al muro y sostenida por cartabrones que se encuentran perneados al muro, estos se encuentra ya corroídos por el tiempo y la intemperie en que se encuentran, los muros se encuentran con hongo y parcialmente desmoronados por la humedad, los barrotes

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

de las balcones que son de hierro forjado por la falta de mantenimiento se encuentran corroídos, el piso que es fundición de concreto parcialmente está fracturado, las puertas son corredizas, algunas no se pueden movilizar por estar muy oxidados los rieles que sirven para correrlas. En la actualidad no tiene uso, se encuentra en total abandono, solamente se utiliza un ambiente, donde habita el guardián.



Foto 12: Vista sur de la bodega, se puede observar el estado actual y parcialmente el deterioro de algunos elementos de sustentación de la estructura del techo. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

Otros de los edificios del complejo ferroviario de la ciudad de Escuintla, es en el que albergan las oficinas de la estación, el área administrativa, en este predomina el estilo "Neo Románico" tiene tres arcos de medio punto, sus muros de mampostería de ladrillo, con sus arquerías y el típico rosetón de este estilo, con un

tímpano que le da hidalguía al edificio y un reloj al centro, esta característica del estilo Neoclásico teniéndolo enmarcado con el rosetón del estilo Neo Románico, con cornisas y capiteles pertenecientes al estilo neorrenacentista. La fachada del edificio se encuentra alterada y dañada, ésta es toda de ladrillo tayuyo y el muro es rematado por una cornisa de concreto, la cual está bastante deteriorada por la falta de mantenimiento y por el pasar del tiempo.

La planta tiene una forma irregular, cuenta con un acceso principal desde la calle. Además tiene otro acceso posterior desde la plataforma del ferrocarril estas dos áreas están unidas por una estructura que cubre el caminamiento hasta llegar a la plataforma del ferrocarril.

Los muros están contruidos de ladrillo de barro cocido, colocado en levantado combinado de punto y soga, el espesor del muro varía de 0.25 hasta 0.40.

La estructura del techo y cubierta lo conforman tijeras y costaneras de madera. Tiene cielo falso de machihembra plano y está recubierto con una capa de cernido, de cal y arena con espesor aproximado de 1 centímetro. Después de las tijeras de madera, están colocados tablones y como acabado final planchas de fibrocemento de color rojo.

El piso actualmente en todo el interior de la estación es de cemento líquido de dimensiones de 0.50 x 0.40 metros formando rectángulos entre los colores gris y rojo excepto en el área de la clínica el cual es piso de granito de color amarillo.

Los acabados de los muros interiores están recubiertos de repello con base de cal y pintura. Los zócalos y capiteles adosados al muro, arquivoltas en los vanos de las puertas están blanqueadas. Los marcos de las ventanas de madera con su respectivo vidrio.

Las puertas que están colocadas son las originales son de madera de primera calidad, cubiertas de pintura color beige y verde pálido. Las puertas que dan al exterior son de acero forjado con pintura de aceite color negro estas puertas son tipo reja con estilos decorativos modernistas.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 13: En la fotografía se puede apreciar los detalles de los arcos como las cornisas y capiteles, pero el detalle que sobre sale es el agregado de madera que no es un elemento original del proyecto, (fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin abril 2004)

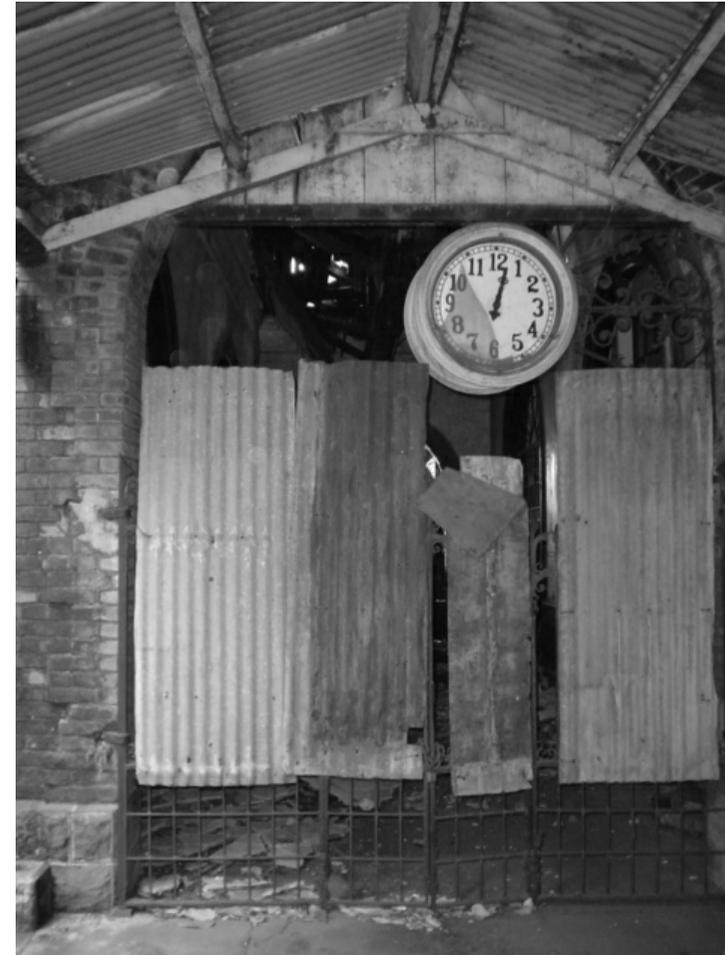


Foto 14: En la fotografía se puede apreciar el estado del pasillo que da al andén de abordaje, se puede observar también el estado del reloj y el abandono en el que se encuentra (fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin abril 2004)

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Luego de las oficinas de la estación, se encuentran las viviendas del agente y el mecánico, fueron construidas en la segunda etapa de la construcción del complejo ferroviario, originalmente estas viviendas eran de madera y se encontraban cerca de la casa redonda, estas viviendas como la casa redonda (taller) son construidas en el mismo período, usando el hormigón armado, sustituyendo lo que era la madera y la mampostería.

Las viviendas aún se encuentran en condiciones habitables, son de hormigón armado los muros y el techo de lámina, con estructura de madera, por el tipo de material estas viviendas se han deteriorado muy poco, se hace notar la falta de mantenimiento, por los habitantes, estos son aun familiares de los trabajadores de FEGUA.

Las dos viviendas son iguales, cada vivienda está conformada por hall (recibidor), cuatro dormitorios, un servicio sanitario general, un salón que funciona como sala y comedor, una cocina y un área de lavandería, toda la vivienda está construida de hormigón armado como se mencionó anteriormente exceptuando el hall que está construido de madera, cuenta con ventana de madera, con cedazo que se encuentran en buen estado, el techo es de lámina de zinc en aspectos generales, las edificaciones se encuentran en un estado bastante aceptable.

Estas viviendas fueron muy generalizadas en la parte del Pacífico, ya que tienen bastante similitud con la de otras estaciones de la consta sur, por ejemplo, la vivienda del agente de la estación de Santa María que es bastante similar a las de la estación de Escuintla.

Estas viviendas contaban con un cleristorio que estaba orientado de norte a sur, diseñada para que el viento las cruzara, manteniendo un ambiente bastante fresco en el interior de la vivienda, en las fotografías se podrá apreciar en sus diferentes ángulos el tipo de vivienda y la similitud con otra estación, que siempre pertenecen al mismo tramo ferroviario, al igual que estas viviendas están siendo habitadas por familias de ex trabajadores de FEGUA.



Foto 15: En la fotografía se puede apreciar la fachada principal de la vivienda, encontrándose en el frente de la misma el hall. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 16: En esta fotografía se puede apreciar la conformación del techo, y la posición del cleristorio, el cual cumplía la función de darle ventilación e iluminación al salón que utilizaban como sala y comedor. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.



Foto 17: En la fotografía se puede apreciar la vivienda del agente de la estación de Santa María, como se puede apreciar tiene bastante similitud con las viviendas de la estación de Escuintla, se puede apreciar en su fachada el hall. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

Dentro del polígono de la estación del ferrocarril de Escuintla, por ser catalogada estación de 2^a. Categoría, cuenta con su taller, desde su fundación contó con él, llamándose, dentro del medio ferrocarrilero, casa redonda, es un cuarto de circunferencia, originalmente era de madera, hasta inicios del año 1,900, se construyó de hormigón armado. No se tiene dato histórico de la fecha y el motivo del cambio de material de la casa redonda.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Este taller contaba con el equipo necesario y con toda la infraestructura para realizar todo tipo de reparación, tanto a locomotoras como a los vagones del ferrocarril, tiene una característica muy especial, era la tornameza que funcionaba de encarriladora hacia las fosas, ésta consistía en una fosa que contaba con rieles para colocar allí los carros, luego ésta giraba por medio de un motor, que era accionado por combustible diesel, la ponían a girar hasta colocar en línea los rieles de la tornameza con los de las fosas.

En la actualidad este edificio se encuentra en total abandono, la maleza ha tapado toda la fosa de la tornameza, el motor se encuentra en malas condiciones, el edificio se encuentra deteriorado considerablemente, los muros de mampostería están siendo erosionados por la lluvia, la humedad ha provocado que la loza se comience a fracturar, estando ya a la vista el armado.



Foto 18: En la fotografía se puede observar parte de la losa, la condición en que se encuentra, también se puede ver el hongo que la está contaminando. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 19: En la fotografía se observa la falla a corte que sufre la ménsula, como lo erosionado que se encuentra el ladrillo por la lluvia y la falta de mantenimiento. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

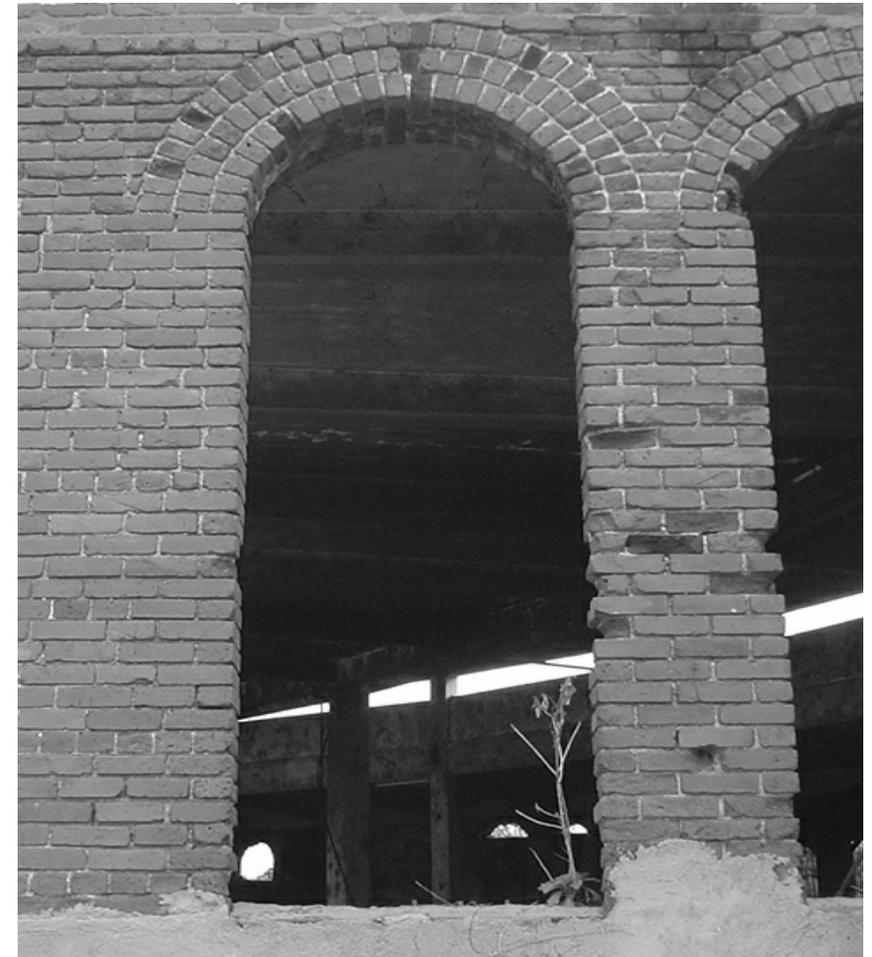


Foto 20: En la fotografía se puede apreciar el deterioro en que se encuentran los muros de mampostería, también se puede apreciar el dintel de mampostería, también deteriorada al fondo se aprecia un agujero, debido al abandono en el que se encuentra la estación ferroviaria. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Como se puede analizar la estación se encuentra en total abandono y deterioro, y hasta el momento no cuenta con ninguna función, para FEGUA, ni para la empresa que la tiene en concesión, es un foco de contaminación ambiental, y social, en los alrededores esta invadido por indigentes que la utilizan como letrina pública, también es un peligro para las familias que viven alrededor de la estación, pues sirve de escondite para la delincuencia. También por la situación en la que se encuentra, es pérdida para el patrimonio cultural para la sociedad guatemalteca, ya que esta área guarda riqueza histórica arquitectónica de la época liberal, en la cual se introdujo el ferrocarril que vino a revolucionar el transporte a nuestro país.

Al terminar el polígono que ocupa la estación del ferrocarril, rumbo al norte, se encuentran varios tramos que utilizaba FEGUA como apoyo a la estación, por ejemplo, los corrales para el desembarque del ganado, a esta área se le llamaba el TORIL, y en la actualidad conserva su nombre.

6.6 ASENTAMIENTO EL TORIL

El entorno del tramo de Escuintla a Santa María, se encuentra en algunas áreas invadidas, en el área donde se encontraba el corral de la estación de Escuintla se encuentra el asentamiento humano precario, llamado El Toril, este nombre se debe al origen del uso de ese sector, se encuentra con champas de lámina y algunas de éstas se encuentran sobre los rieles del ferrocarril, se puede observar en la fotografía el tipo de unidades que conforman el asentamiento,

Las oficinas de la estación es otro edificio, que es la representación de la Arquitectura Neo Románica, siendo ecléctica tiene mucho dominio del Neo Románico, la expresión más clara del estilo son sus arquivoltas en los arcos de las ventanas, el rosetón, el zócalo de piedra, las columnas como las cornisas talladas que era lo que caracterizaban a este estilo arquitectónico. La estación fue construida en 1,880, siendo uno de los primeros edificios del complejo, ésta no ha sufrido considerables alteraciones en su estructura.

En la actualidad se encuentra abandonada y muy deteriorada por la falta de mantenimiento y por el abandono en que se encuentra el complejo ferroviario en la ciudad de Escuintla.



Foto 21: Se puede observar en la fotografía la invasión en el área llamada EL TORIL. Fuente Juan Mejicanos Y Jorge Xiquin.

6.7 SECCIÓN LA MOTORIZADA

Esta sección de la MOTORIZADA es un área que existía en apoyo al mantenimiento de la línea que conduce hacia el Puerto de San José Y a Mazatenango, en este lugar se encontraban las viviendas del personal técnico, bodegas de herramienta que utilizaban en el mantenimiento de la línea. En esta área se encuentran familias de ex trabajadores de FEGUA.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 22: En la fotografía se puede observar la línea, una vivienda que anteriormente era la bodega de mantenimiento donde taparon el ingreso. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

6.8 ASENTAMIENTO NUEVO 1

Este asentamiento es de reciente invasión y aún no tiene nombre se encuentra antes de atravesar la autopista, y consta de 40 familias aproximadamente, en esta invasión se pudo notar que han quitado los rieles de la línea del ferrocarril éste se prolonga hasta el otro asentamiento, lo que los separa es la autopista.



Foto 23: En la fotografía se aprecia la ubicación de las champas así como parte de la escuela. Fuente Juan Mejicanos Y Jorge Xiquin

En el recorrido que se inicia al lado de la autopista hacia Santa María se encuentra una invasión reciente, en la cual todavía se encuentran construyendo las champas que ocuparán, de ahí hasta Santa María se encuentra solamente invasiones de cultivos, no así construcciones formales, limitándose las instalaciones de las empresas a respetar el derecho de vía, ya que se pudo ver la delimitación que existe entre estas, solamente a inmediaciones de la estación de Santa María se encuentra una nueva invasión, pero de muy pocas familias, teniendo algunas invasiones pequeñas en el trayecto como por ejemplo una caseta de venta de cervezas y aguas en San Juan Mixtán.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 24: En la fotografiad se puede apreciar la caseta que se encuentra en el derecho de vía del ferrocarril. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

En la mayoría del recorrido se pudo observar que después del perímetro urbano ya no existen invasiones de familias, solamente en las fincas que se encuentra en el área, por ejemplo, utilizando el derecho de vía como área de cultivo, para pastorear ganado, no así con obras físicas que obstaculicen la vía del ferrocarril, teniendo así un panorama despejado para la utilización de la vía.

Por ejemplo, los depósitos de la TEXACO se encuentra sin invadir el derecho de vía como se puede apreciar en la siguiente fotografía.



Foto 25: Se puede apreciar en la fotografía que el derecho de vía se encuentra sin ser invadido. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

En el resto del recorrido se encuentra en condiciones similares, pudiendo establecer que de la Estación de Escuintla hasta la Estación de Santa María se encuentra en un porcentaje reducido las invasiones, solamente cerca del perímetro urbano.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

NOMENCLATURA: LEVANTAMIENTO DE MATERIALES Y SISTEMAS CONSTRUCTIVOS DE LOS INMUEBLES

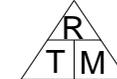
| RENGLÓN | | TIPO | MATERIALES |
|---------|-------------------------------|---|---|
| A | CIMIENTO | a. Corrido b. Aislado | |
| B | ELEMENTOS DE CARGA VERTICAL | a. Muros b. Parales c. Pilastras d. Mochetas y/ocostillas | e. Columnas f. Gradass g. Contrafuertes |
| C | ELEMENTOS DE CARGA HORIZONTAL | a. Vigas b. Solera corrida c. Dintel | d. Cenefa e. Nervios f. Sillar |
| D | ELEMENTOS MIXTOS | a. Arcos b. Tijeras o armaduras c. Breizas, Tendales | d. Cornisas e. Capiteles f. Costaneras |
| E | SUPER ESTRUCTURA | a. Cubierta b. Tabiques c. Puertas d. Ventanas e. Pisos f. Cielo falso g. Elementos decorativos h. Baranda | i. Zócalo j. Cernido vertical k. Revetimiento l. Repello m. Cernido n. Balcones ñ. Parte luz o. Portón |
| F | INSTALACIONES | a. Hidráulicas b. Sanitarias c. Eléctricas | d. Especiales e. Pluviales f. Telégrafos |
| G | COMPLEMENTARIAS | a. Jardinería b. Carpintería c. Herrería | d. Vidrería e. Señalización f. Reloj |
| H | SISTEMAS DE ORNAMENTACIÓN | a. Empotrados b. Adosados c. Exentos | |
| I | MUEBLES FIJOS | a. Empotrados b. Aislados | |

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

PISO



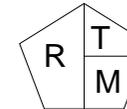
MURO



CUBIERTA



CERRAMIENTO



Fuente: Tesis de Maestría del Complejo de la Recoleccion de Antigua Guatemala, Facultad de Arquitectura

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPITULO VI

6.1 INTRODUCCION

El municipio de Escuintla, en el año de 1880 se encontraba integrado por un reducido número de manzanas definidas por una retícula no modular, siendo las vías de las calles utilizadas para uso comercial, transportar mercadería en carretas halada por bueyes. En este año empezó a cobrar importancia, por el Gran Acontecimiento "La llegada del ferrocarril", ya que el uso anteriormente de la ciudad era residencial y fue incrementándose. Debido a su actividad comercial. Escuintla era la que poseía suelos aptos para cultivos y eran la base de la economía del municipio. El Ferrocarril vino a implementar la transportación de todos los productos a ciudades vecinas y lejanas, que anteriormente se hacía por carretas haladas por caballos, mulas y bueyes.

Desde el 27 de agosto de 1936, que se designó a la Ciudad de Escuintla como Cabecera Departamental, su crecimiento fue aumentado por la aparición de más servicios, como el de agua potable, que en 1845 lo autorizaron, agua que provenía de Agua Zarza.¹

En el año 1880, no existía la actual Estación del Ferrocarril, era una pequeña caseta de madera provisional. La ciudad no contaba con todos los servicios básicos de infraestructura, hasta que en 1892 se empezó a implementa el servicio de energía eléctrica, el cual fue terminado en 1910.

Para el año de 1946, el área urbana del municipio ya presentaba mayor extensión debido al impacto del Ferrocarril, acontecimiento muy importante para la República de Guatemala, en especial para la ciudad de Escuintla, donde influyó en su crecimiento agrícola-comercial. El municipio, aunque presenta una red vial más compleja, no responde a una retícula ordenada, por el crecimiento espontáneo, creando calles que atravesaban el municipio y que comunicaban a los poblados colindantes. Haciendo de este lugar uno de los más visitados por su Arquitectura y por su comercio, por ser un buen punto de productividad agrícola. Con respecto a su crecimiento urbano, la infraestructura y servicios generales de la ciudad de Escuintla se fue complementando y en el año de 1949 se abrió al servicio público la oficina de correos y telégrafos y telecomunicaciones.²

¹ Diccionario geográfico, copia textual

² Diccionario geográfico op. cit.

En 1955 ya contaba con todos los servicios de Infraestructura y asistencia médica; contando desde esa fecha con el Hospital Nacional, escuelas públicas, etc, y alrededor del edificio de la Estación del Ferrocarril se le denominó el sector hotelero, ya que este edificio recibía una cantidad de viajeros y vecinos de los pueblos más cercanos que visitaban esta ciudad.

6.2 ANÁLISIS DEL ENTORNO INMEDIATO DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

6.2.1 DIAGNÓSTICO GENERAL DEL ÁREA DE ESTUDIO

Se divide por la descripción de la topología de los edificios y viviendas aledañas a las áreas de estudio, la cual tendrá un análisis de los materiales empleados para la construcción y los principales deterioros de estas edificaciones, dando también una descripción de análisis de sitio, haciendo énfasis en la topografía, hidrografía, valorización del clima, aspectos visuales y paisaje, así como los contaminantes que afectan dicho entorno como ambientales, auditivos y visuales

6.2.2 DELIMITACIÓN DEL ENTORNO A ANALIZAR

El área de diagnóstico que se tomará en estudio se realizará en dos partes, ya que en una será el área circundante al perímetro de la estación del ferrocarril, y la segunda el análisis de la vía férrea de la estación de Escuintla hacia la estación de San Juan Mixtán.

El área circundante a la estación, se tomó en cuenta para el estudio en el Nor-oeste de la 6ª. Avenida hasta la 4ª. Avenida de la zona 1, en Sur-este de la 7ª. Avenida hasta la Avenida Central América, en el Norte se tomó hasta el límite de la estación que es la 7ª. Calle y en el Sur de la 12 calle o callejón San Nicolás hasta el boulevard que es la 16 calle de la zona 1. (Ver plano 1) Se tomó este criterio ya que son dos límites comerciales que existen en área de influencia a la estación del ferrocarril de Escuintla. El segundo tramo del diagnóstico se tomó del boulevard hasta la estación de San Juan Mixtán.

Se tomó este sector de estudio para la estación del ferrocarril de Escuintla, ya que de la avenida Centro América hasta la 4ta. Avenida, es un sector que se desarrolló en la era del ferrocarril, tomando el elemento histórico para delimitar el área de estudio.

La ciudad de Escuintla se encuentra en proceso de desarrollo y se basa en el comercio agrícola e industria azucarera, característica de la región. Esto ha tenido un crecimiento físico real reflejado por las actividades económicas. Escuintla es una ciudad donde ha predominado el comercio y los establecimientos educativos en

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

todas las zonas de la misma, pero por el crecimiento urbano acelerado no ha sido beneficiada por alguna planificación adecuada, creando conflictos internos por falta de estacionamientos de vehículos particulares y de transporte urbano. Todas esas causas han provocado el deterioro de los edificios que conservaban características topológicas de la Arquitectura que representan una verdadera historia, quedando de estos muy pocos; como los edificios del Gran Hotel, como los edificios de la antigua estación del ferrocarril.

El entorno inmediato de estos edificios se encuentra al final de casco histórico de la ciudad, y la tipología arquitectónica de sus alrededores, no presentan una unificación total.

6.2.3 LEVANTAMIENTO FOTOGRÁFICO DEL ENTORNO INMEDIATO

El levantamiento fotográfico presenta vistas generales de las calles y avenidas que forma el entorno inmediato a la estación del ferrocarril de Escuintla, el cual se hizo con la finalidad de dar una panorámica general de las áreas que rodean las instalaciones ferroviarias y el paso del tramo de la vía verde. Esto con el fin de conocer sus topologías constructivas y deterioros de los mismos.

6.2.4 ANÁLISIS DE SITIO

Determina la aptitud o potencial que tiene el entorno a la estación para ser revitalizado con base en sus cualidades físicas, estableciendo áreas óptimas para habitación, trabajo, servicios, conservación y trazo de redes viales.

Determinar las cualidades estéticas que tiene el entorno a la estación para articular armónicamente la revitalización con los atributos naturales del lugar, buscando con ello propiciar una imagen urbana memorable.

6.2.5 TOPOGRAFÍA

La forma del relieve determina el proceso naturales y los usos que el hombre puede hacer a distintas zonas, determinando para nuestro estudio en el entorno de la estación de Escuintla una pendiente del 1% al 5%, ya que estas son aptas para el desarrollo urbano, puesto que no requieren gran movimiento de tierra y facilitan la recarga de los mantos acuíferos para la vegetación existente y a implantar en nuestro estudio.

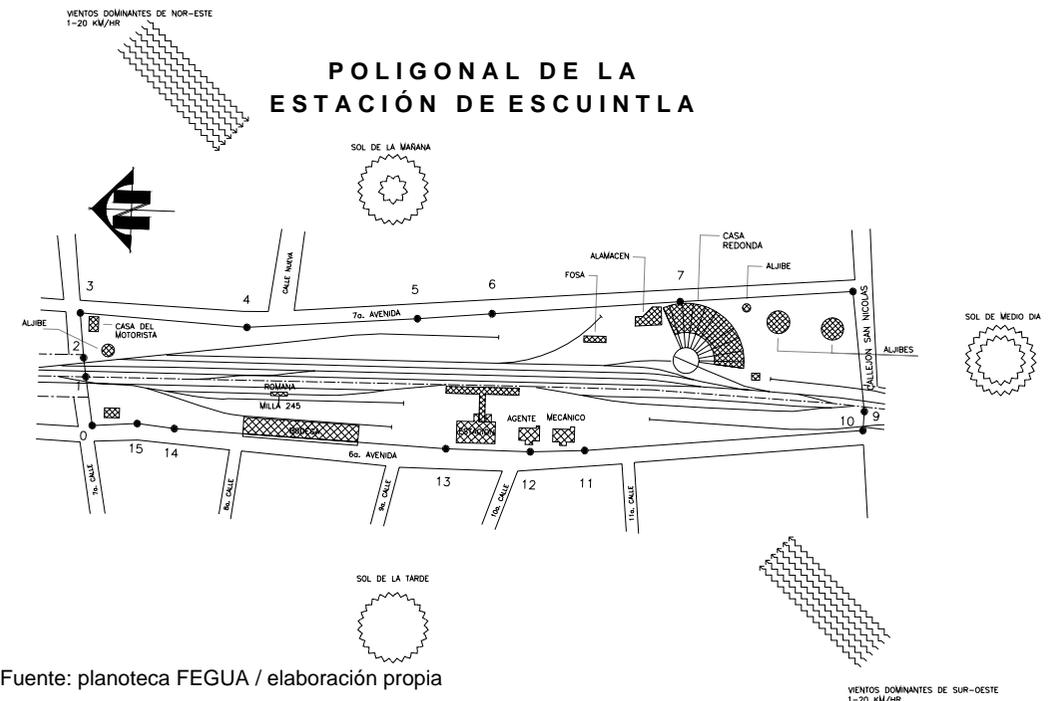
6.2.6 ANÁLISIS AMBIENTAL

Con excepción de la calle del edificio; se encuentra rodeado de vegetación, árboles de frutas tropicales (mango, jocote marañón), árboles de sombra, que inciden en la disminución del porcentaje de insolación y aumento de humedad,

afectando así la proliferación de agentes naturales de deterioro sobre las edificaciones.

Los vientos Nor-este con velocidad promedio de 1-20 km/hr golpean directamente el área de la estación. La incidencia solar del este aumenta en la fachada de la bodega de la estación y en las fachadas de las construcciones de madera la disminuye por la cantidad de árboles que la rodean.

Con respecto a la finca del ferrocarril existe una variedad de árboles, especificando que en las áreas en donde se encuentra ubicada la línea férrea no existen árboles, solamente maleza.



Fuente: planoteca FEGUA / elaboración propia

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

6.2.7 VIALIDAD DEL ENTORNO

La arteria principal de este sector es la 6ª. Avenida, con variado flujo vehicular, liviano y pesado. La 9ª. Calle funciona con doble vía y la 10ª. Calle con la vía hacia el oeste.

6.2.8 USO DEL SUELO URBANO:

La finca donde se encuentran ubicados los edificios es de baja densidad poblacional, ya que toda la finca esta baldía, con excepción de tres viviendas dentro de esta finca, que es donde viven dos exempleados de FEGUA y un empleado por FERROVIAS, que es la persona encargada de cuidar los edificios y prácticamente todo el terreno. Estas personas viven en ese lugar con sus familias.

Estos edificios y sus alrededores no son utilizados para ninguna actividad. Las manzanas adyacentes son áreas predominantes del servicio profesional de abogados, con un total de 8 bufetes y el Organismo Judicial, dos pensiones, 3 tiendas, 5 comercios: panadería, ferretería, venta de madera, un comedor y una venta de ropa usada, una bodega que queda a la par de la estación y viviendas dentro de la finca de la estación.

6.2.9 CONFLICTOS VIALES:

Sobre la 6ª. Avenida y frente a la 9ª. Calle existe una parada de buses que provoca contaminación ambiental y visual por las basuras que dejan los pasajeros de los buses, como se observa en la fotografía. También se ha convertido en albergue de indigentes que contaminan el área externa de la estación, ahí hacen todas sus necesidades fisiológicas, haciéndola poca transitable, otro de los conflictos es la ubicación de centros de prostitución que evitan que se pueda hacer otro uso del suelo urbano de ese sector, que es de bastante importancia en la ciudad de Escuintla, pues en la 6ª. Y 9ª. Calle se encuentra el Organismo Judicial de esa ciudad.



Foto 4: Se puede observar el conflicto causado por el estacionamiento de buses y vehículos de las personas que llegan a hacer trámites al Organismo Judicial. Fuente: elaboración propia.

6.2.10 MOBILIARIO URBANO:

Cuenta con lámparas, energía eléctrica, teléfonos, banquetas para peatones sobre las dos avenidas, y sobre las calles.

6.2.11 VOLUMETRIA:

En conjunto este sector no cuenta con una unidad volumétrica que predomine son viviendas de doble altura las que predominan, casi un 70% techado con lámina. Con fachadas típicas sin dominio de algún estilo arquitectónico en especial, un vivo ejemplo es El Gran Hotel del Ferrocarril, como se observa en la fotografía.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 5: Se puede observar los edificios contemporáneos a la construcción de los edificios de la estación del Ferrocarril que anteriormente eran hoteles, El Gran Hotel Del Ferrocarril. Fuente: elaboración propia.

6.2.12 IMAGEN URBANA:

Existen valores arquitectónicos además, de la Estación del Ferrocarril, representados por la visual de varios edificios, como El Hotel del Ferrocarril, El Hotel de la Familia Lins, ambos ubicados sobre la 6ª. Avenida. Contrastando con el edificio del Organismo Judicial, que es un edificio funcionalista de hormigón armado. También afectan todos los letreros comerciales, los cables y la estación de buses urbanos frente a la finca de la estación del ferrocarril.



Foto 6: Se puede observar la contaminación visual que provoca el área comercial sobre la 6ª. Avenida. Fuente elaboración propia.

6.2.13 ESPACIOS ABIERTOS

Los existentes están ubicados dentro de la finca del ferrocarril, son extensos con bastante área verde, ya que por el espacio que ocupaba la línea férrea y anteriormente las locomotoras que giraban para tomar la dirección correcta.

6.3 ANÁLISIS ARQUITECTÓNICO DEL ENTORNO INMEDIATO

En el contexto de la Estación del Ferrocarril sobresalen 3 edificios que tienen un estilo característico de la época liberal, como son: los edificios del Gran Hotel del Ferrocarril, La Pensión Venecia y una vivienda como se puede observar. En algunos poblados de Guatemala tenían estilos arquitectónicos que se han ido perdiendo con

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

el transcurso del tiempo, ya que ellos conservan conceptos de arquitectura, materiales del siglo XIX, es la estación del ferrocarril uno de los edificios representantes de la época liberal.

Es en la 6ª. Avenida, donde se pueden observar edificios de dobles alturas, aunque son pocas edificaciones, pero rompen con el contexto arquitectónico y alteran el paisaje urbano, pues son construcciones de hormigón armado y block. Todos los rótulos de comercio y la basura contribuyen a desvalorizar los pocos edificios representantes de una buena arquitectura, casas y edificios conservan sus estilos.



Foto 7: Se puede observar en la fotografía una de la vivienda que se encuentran dentro de la estación del ferrocarril, la cual se encuentra ocupada. Fuente: elaboración propia.

6.4 COMPLEJO FERROVIARIO DE ESCUINTLA

La estación de Escuintla es la segunda del tramo del Puerto de San José a la Ciudad Capital, y se encuentra en la milla 245, poste número tres de Puerto Barrios a Ciudad Tecún Umán fue una estación que contaba con bodega, estación, taller (casa redonda), vivienda para encargados y operarios, corrales para ganado. Para efectos de visualizar la historia, se presenta el siguiente cuadro síntesis.

| Año | Descripción | Edificio |
|-----------|--|--|
| 1880-1885 | Inicia la construcción de la estación de Escuintla, durante este tiempo se improvisa una caseta de madera | |
| 1885-1888 | Construcción de dos edificios, uno de mampostería, siendo este la bodega, y uno de madera, el cual sería el taller | |
| 1900 | Por razones que se desconocen los motivos, desmantelan el taller de madera, y lo construyen de hormigón armado, en su misma ubicación. | |
| 1900 | Construyen 2 viviendas de muros de hormigón armado, y cubierta de lamina con estructura de madera | |
| 1917 | Por efectos del terremoto de Santa Marta, parcialmente se destruye la bodega, sufriendo daños en su cubierta y cleristorio | |
| 1999-2005 | Se encuentra en total abandono la estación, | Se puede ver en este período la situación actual de la estación. |
| 2005 | Se encuentran ocupadas las viviendas, por esposas de los jubilados de FEGUA | Ver las fotografías siguientes. |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Del conjunto ferroviario se inicia su construcción en el año 1,880, como se menciona en el capítulo III, con un estilo arquitectónico inglés tardío, y neo románico que es el que predomina en la estación, siendo en su conjunto el ecléctico, ya que tiene varios estilos sin predominar alguno en particular, tiene características en sus arcos las arquivoltas típicas del estilo neo romanico, como los zócalos en piedra, columnas, cornisas típicas del Neo Romanico, balaustradas en la entrada. La parte donde se encuentra el taller (casa redonda), no es la construcción original, en el año de 1,900 por razones, la cual no se encontró dato histórico del cambio, de madera en inicio, a la construcción actual que es de hormigón armado, encontrándose en el mismo lugar donde estaba la original.



Foto 8: En la fotografía se puede apreciar la casa redonda antes del año 1,900. Fuente Anacafe



Foto 9: En la fotografía se puede apreciar la casa redonda después del año 1,900 y como está en la actualidad. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

6.5 ESTADO ACTUAL

El estado actual del complejo de la estación del ferrocarril de la ciudad de Escuintla se encuentra en constante deterioro por el abandono en el que se encuentra, este se ha manifestado más desde que en el año de 1,995 se dio en concesión, la depredación de la chatarra fue motivo de saqueo y destrucción de la obra física, fomentado así la invasión temporal de ciertas áreas del complejo.

La bodega que en el año de 1,917 sufrió deterioro de la parte central, que contaba con un cleristorio central para iluminar y ventilar el interior de la bodega, colocado de norte a sur, sufre su primera alteración, pues de su reconstrucción se elimina este elemento, como parte del ojo de buey se encontraba en la parte

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

superior, su construcción en ladrillo tayuyo simulaba un rosetón de los usados en la Arquitectura Neo Románica.



Foto 10: En la fotografía se puede observar el cleristorio en la parte superior como el rosetón, que se encuentra de norte a sur. Esta fotografía data del año 1,900 Fuente Anacafe.



Foto 11: Como se puede observar en la fotografía el estado actual de la bodega se encuentra sin la parte del techo, sin el cleristorio que era parte de su construcción original, se observa parte del rosetón. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

El edificio de la bodega se encuentra en la actualidad en abandono completo, después de los cambios hechos en el año de 1,917, funcionó hasta el año 1,995 cuando el deterioro y el robo de láminas dejan una parte del edificio sin el techo y sin la estructura de madera que es tipo howe, hecha de madera y varillas de acero para soportar la tensión del elemento estructural, este edificio está construido en mampostería de ladrillo tayuyo, teniendo un muro de 41 centímetros de espesor de levantado combinado de punta y soga, con una cimentación ciclópeo de piedra bola y mortero bastardo, la estructura del techo se encuentra adosada al muro y sostenida por cartabrones que se encuentran perneados al muro, estos se encuentra ya corroídos por el tiempo y la intemperie en que se encuentran, los muros se encuentran con hongo y parcialmente desmoronados por la humedad, los barrotes

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

de las balcones que son de hierro forjado por la falta de mantenimiento se encuentran corroídos, el piso que es fundición de concreto parcialmente está fracturado, las puertas son corredizas, algunas no se pueden movilizar por estar muy oxidados los rieles que sirven para correrlas. En la actualidad no tiene uso, se encuentra en total abandono, solamente se utiliza un ambiente, donde habita el guardián.



Foto 12: Vista sur de la bodega, se puede observar el estado actual y parcialmente el deterioro de algunos elementos de sustentación de la estructura del techo. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin (abril 2004)

Otros de los edificios del complejo ferroviario de la ciudad de Escuintla, es en el que albergan las oficinas de la estación, el área administrativa, en este predomina el estilo "Neo Románico" tiene tres arcos de medio punto, sus muros de mampostería de ladrillo, con sus arquerías y el típico rosetón de este estilo, con un

tímpano que le da hidalguía al edificio y un reloj al centro, esta característica del estilo Neoclásico teniéndolo enmarcado con el rosetón del estilo Neo Románico, con cornisas y capiteles pertenecientes al estilo neorrenacentista. La fachada del edificio se encuentra alterada y dañada, ésta es toda de ladrillo tayuyo y el muro es rematado por una cornisa de concreto, la cual está bastante deteriorada por la falta de mantenimiento y por el pasar del tiempo.

La planta tiene una forma irregular, cuenta con un acceso principal desde la calle. Además tiene otro acceso posterior desde la plataforma del ferrocarril estas dos áreas están unidas por una estructura que cubre el caminamiento hasta llegar a la plataforma del ferrocarril.

Los muros están contruidos de ladrillo de barro cocido, colocado en levantado combinado de punto y soga, el espesor del muro varía de 0.25 hasta 0.40.

La estructura del techo y cubierta lo conforman tijeras y costaneras de madera. Tiene cielo falso de machihembra plano y está recubierto con una capa de cernido, de cal y arena con espesor aproximado de 1 centímetro. Después de las tijeras de madera, están colocados tablonces y como acabado final planchas de fibrocemento de color rojo.

El piso actualmente en todo el interior de la estación es de cemento líquido de dimensiones de 0.50 x 0.40 metros formando rectángulos entre los colores gris y rojo excepto en el área de la clínica el cual es piso de granito de color amarillo.

Los acabados de los muros interiores están recubiertos de repello con base de cal y pintura. Los zócalos y capiteles adosados al muro, arquivoltas en los vanos de las puertas están blanqueadas. Los marcos de las ventanas de madera con su respectivo vidrio.

Las puertas que están colocadas son las originales son de madera de primera calidad, cubiertas de pintura color beige y verde pálido. Las puertas que dan al exterior son de acero forjado con pintura de aceite color negro estas puertas son tipo reja con estilos decorativos modernistas.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 13: En la fotografía se puede apreciar los detalles de los arcos como las cornisas y capiteles, pero el detalle que sobre sale es el agregado de madera que no es un elemento original del proyecto, (fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin abril 2004)

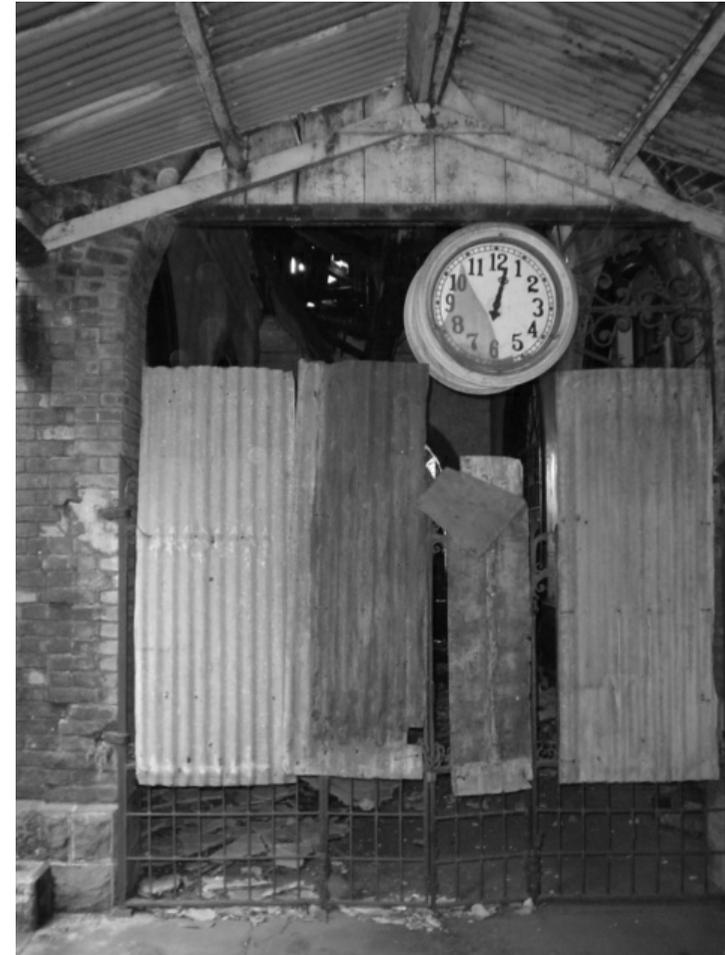


Foto 14: En la fotografía se puede apreciar el estado del pasillo que da al andén de abordaje, se puede observar también el estado del reloj y el abandono en el que se encuentra (fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin abril 2004)

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Luego de las oficinas de la estación, se encuentran las viviendas del agente y el mecánico, fueron construidas en la segunda etapa de la construcción del complejo ferroviario, originalmente estas viviendas eran de madera y se encontraban cerca de la casa redonda, estas viviendas como la casa redonda (taller) son construidas en el mismo período, usando el hormigón armado, sustituyendo lo que era la madera y la mampostería.

Las viviendas aún se encuentran en condiciones habitables, son de hormigón armado los muros y el techo de lámina, con estructura de madera, por el tipo de material estas viviendas se han deteriorado muy poco, se hace notar la falta de mantenimiento, por los habitantes, estos son aun familiares de los trabajadores de FEGUA.

Las dos viviendas son iguales, cada vivienda está conformada por hall (recibidor), cuatro dormitorios, un servicio sanitario general, un salón que funciona como sala y comedor, una cocina y un área de lavandería, toda la vivienda está construida de hormigón armado como se mencionó anteriormente exceptuando el hall que está construido de madera, cuenta con ventana de madera, con cedazo que se encuentran en buen estado, el techo es de lámina de zinc en aspectos generales, las edificaciones se encuentran en un estado bastante aceptable.

Estas viviendas fueron muy generalizadas en la parte del Pacífico, ya que tienen bastante similitud con la de otras estaciones de la consta sur, por ejemplo, la vivienda del agente de la estación de Santa María que es bastante similar a las de la estación de Escuintla.

Estas viviendas contaban con un cleristorio que estaba orientado de norte a sur, diseñada para que el viento las cruzara, manteniendo un ambiente bastante fresco en el interior de la vivienda, en las fotografías se podrá apreciar en sus diferentes ángulos el tipo de vivienda y la similitud con otra estación, que siempre pertenecen al mismo tramo ferroviario, al igual que estas viviendas están siendo habitadas por familias de ex trabajadores de FEGUA.



Foto 15: En la fotografía se puede apreciar la fachada principal de la vivienda, encontrándose en el frente de la misma el hall. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 16: En esta fotografía se puede apreciar la conformación del techo, y la posición del cleristorio, el cual cumplía la función de darle ventilación e iluminación al salón que utilizaban como sala y comedor. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.



Foto 17: En la fotografía se puede apreciar la vivienda del agente de la estación de Santa María, como se puede apreciar tiene bastante similitud con las viviendas de la estación de Escuintla, se puede apreciar en su fachada el hall. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

Dentro del polígono de la estación del ferrocarril de Escuintla, por ser catalogada estación de 2^a. Categoría, cuenta con su taller, desde su fundación contó con él, llamándose, dentro del medio ferrocarrilero, casa redonda, es un cuarto de circunferencia, originalmente era de madera, hasta inicios del año 1,900, se construyó de hormigón armado. No se tiene dato histórico de la fecha y el motivo del cambio de material de la casa redonda.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Este taller contaba con el equipo necesario y con toda la infraestructura para realizar todo tipo de reparación, tanto a locomotoras como a los vagones del ferrocarril, tiene una característica muy especial, era la tornameza que funcionaba de encarriladora hacia las fosas, ésta consistía en una fosa que contaba con rieles para colocar allí los carros, luego ésta giraba por medio de un motor, que era accionado por combustible diesel, la ponían a girar hasta colocar en línea los rieles de la tornameza con los de las fosas.

En la actualidad este edificio se encuentra en total abandono, la maleza ha tapado toda la fosa de la tornameza, el motor se encuentra en malas condiciones, el edificio se encuentra deteriorado considerablemente, los muros de mampostería están siendo erosionados por la lluvia, la humedad ha provocado que la loza se comience a fracturar, estando ya a la vista el armado.



Foto 18: En la fotografía se puede observar parte de la losa, la condición en que se encuentra, también se puede ver el hongo que la está contaminando. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 19: En la fotografía se observa la falla a corte que sufre la ménsula, como lo erosionado que se encuentra el ladrillo por la lluvia y la falta de mantenimiento. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

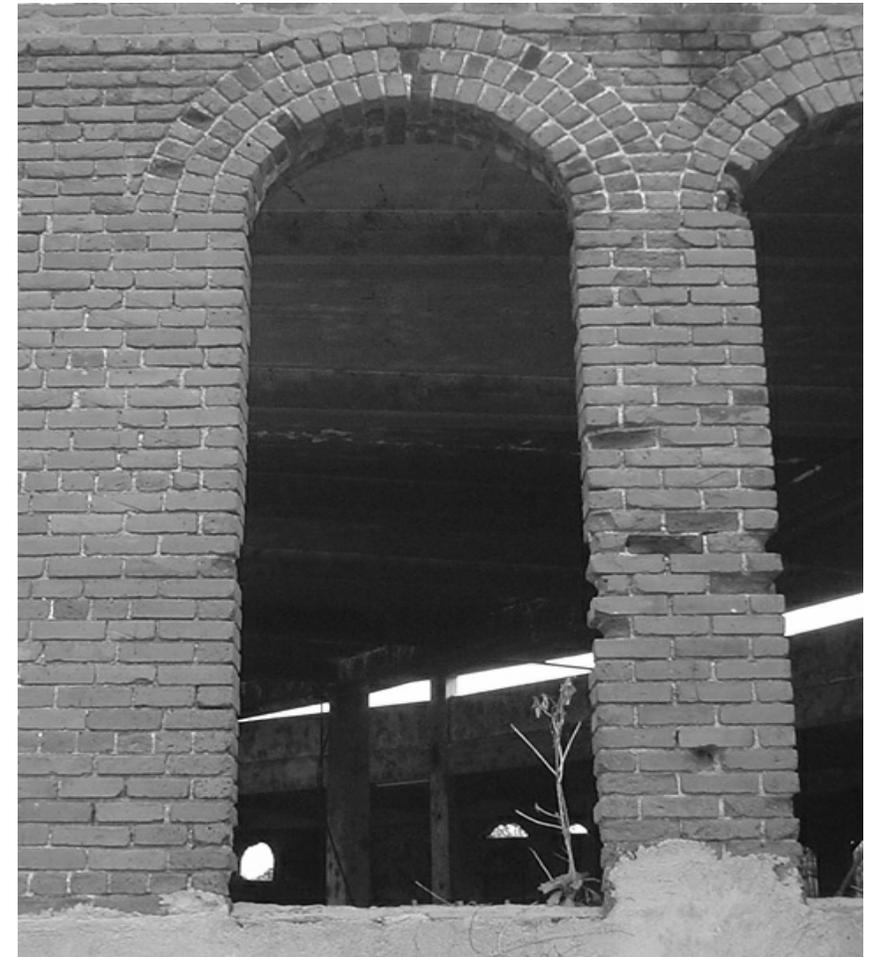


Foto 20: En la fotografía se puede apreciar el deterioro en que se encuentran los muros de mampostería, también se puede apreciar el dintel de mampostería, también deteriorada al fondo se aprecia un agujero, debido al abandono en el que se encuentra la estación ferroviaria. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Como se puede analizar la estación se encuentra en total abandono y deterioro, y hasta el momento no cuenta con ninguna función, para FEGUA, ni para la empresa que la tiene en concesión, es un foco de contaminación ambiental, y social, en los alrededores esta invadido por indigentes que la utilizan como letrina pública, también es un peligro para las familias que viven alrededor de la estación, pues sirve de escondite para la delincuencia. También por la situación en la que se encuentra, es pérdida para el patrimonio cultural para la sociedad guatemalteca, ya que esta área guarda riqueza histórica arquitectónica de la época liberal, en la cual se introdujo el ferrocarril que vino a revolucionar el transporte a nuestro país.

Al terminar el polígono que ocupa la estación del ferrocarril, rumbo al norte, se encuentran varios tramos que utilizaba FEGUA como apoyo a la estación, por ejemplo, los corrales para el desembarque del ganado, a esta área se le llamaba el TORIL, y en la actualidad conserva su nombre.

6.6 ASENTAMIENTO EL TORIL

El entorno del tramo de Escuintla a Santa María, se encuentra en algunas áreas invadidas, en el área donde se encontraba el corral de la estación de Escuintla se encuentra el asentamiento humano precario, llamado El Toril, este nombre se debe al origen del uso de ese sector, se encuentra con champas de lámina y algunas de éstas se encuentran sobre los rieles del ferrocarril, se puede observar en la fotografía el tipo de unidades que conforman el asentamiento,

Las oficinas de la estación es otro edificio, que es la representación de la Arquitectura Neo Románica, siendo ecléctica tiene mucho dominio del Neo Románico, la expresión más clara del estilo son sus arquivoltas en los arcos de las ventanas, el rosetón, el zócalo de piedra, las columnas como las cornisas talladas que era lo que caracterizaban a este estilo arquitectónico. La estación fue construida en 1,880, siendo uno de los primeros edificios del complejo, ésta no ha sufrido considerables alteraciones en su estructura.

En la actualidad se encuentra abandonada y muy deteriorada por la falta de mantenimiento y por el abandono en que se encuentra el complejo ferroviario en la ciudad de Escuintla.



Foto 21: Se puede observar en la fotografía la invasión en el área llamada EL TORIL. Fuente Juan Mejicanos Y Jorge Xiquin.

6.7 SECCIÓN LA MOTORIZADA

Esta sección de la MOTORIZADA es un área que existía en apoyo al mantenimiento de la línea que conduce hacia el Puerto de San José Y a Mazatenango, en este lugar se encontraban las viviendas del personal técnico, bodegas de herramienta que utilizaban en el mantenimiento de la línea. En esta área se encuentran familias de ex trabajadores de FEGUA.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 22: En la fotografía se puede observar la línea, una vivienda que anteriormente era la bodega de mantenimiento donde taparon el ingreso. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

6.8 ASENTAMIENTO NUEVO 1

Este asentamiento es de reciente invasión y aún no tiene nombre se encuentra antes de atravesar la autopista, y consta de 40 familias aproximadamente, en esta invasión se pudo notar que han quitado los rieles de la línea del ferrocarril éste se prolonga hasta el otro asentamiento, lo que los separa es la autopista.



Foto 23: En la fotografía se aprecia la ubicación de las champas así como parte de la escuela. Fuente Juan Mejicanos Y Jorge Xiquin

En el recorrido que se inicia al lado de la autopista hacia Santa María se encuentra una invasión reciente, en la cual todavía se encuentran construyendo las champas que ocuparán, de ahí hasta Santa María se encuentra solamente invasiones de cultivos, no así construcciones formales, limitándose las instalaciones de las empresas a respetar el derecho de vía, ya que se pudo ver la delimitación que existe entre estas, solamente a inmediaciones de la estación de Santa María se encuentra una nueva invasión, pero de muy pocas familias, teniendo algunas invasiones pequeñas en el trayecto como por ejemplo una caseta de venta de cervezas y aguas en San Juan Mixtán.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



Foto 24: En la fotografiad se puede apreciar la caseta que se encuentra en el derecho de vía del ferrocarril. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin

En la mayoría del recorrido se pudo observar que después del perímetro urbano ya no existen invasiones de familias, solamente en las fincas que se encuentra en el área, por ejemplo, utilizando el derecho de vía como área de cultivo, para pastorear ganado, no así con obras físicas que obstaculicen la vía del ferrocarril, teniendo así un panorama despejado para la utilización de la vía.

Por ejemplo, los depósitos de la TEXACO se encuentra sin invadir el derecho de vía como se puede apreciar en la siguiente fotografía.



Foto 25: Se puede apreciar en la fotografía que el derecho de vía se encuentra sin ser invadido. Fuente Juan Mejicanos y Jorge Xiquin.

En el resto del recorrido se encuentra en condiciones similares, pudiendo establecer que de la Estación de Escuintla hasta la Estación de Santa María se encuentra en un porcentaje reducido las invasiones, solamente cerca del perímetro urbano.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

NOMENCLATURA: LEVANTAMIENTO DE MATERIALES Y SISTEMAS CONSTRUCTIVOS DE LOS INMUEBLES

| RENGLÓN | | TIPO | MATERIALES |
|---------|-------------------------------|---|---|
| A | CIMIENTO | a. Corrido b. Aislado | |
| B | ELEMENTOS DE CARGA VERTICAL | a. Muros b. Parales c. Pilastras d. Mochetas y/ocostillas | e. Columnas f. Gradas g. Contrafuertes |
| C | ELEMENTOS DE CARGA HORIZONTAL | a. Vigas b. Solera corrida c. Dintel | d. Cenefa e. Nervios f. Sillar |
| D | ELEMENTOS MIXTOS | a. Arcos b. Tijeras o armaduras c. Breizas, Tendales | d. Cornisas e. Capiteles f. Costaneras |
| E | SUPER ESTRUCTURA | a. Cubierta b. Tabiques c. Puertas d. Ventanas e. Pisos f. Cielo falso g. Elementos decorativos h. Baranda | i. Zócalo j. Cernido vertical k. Revetimiento l. Repello m. Cernido n. Balcones ñ. Parte luz o. Portón |
| F | INSTALACIONES | a. Hidráulicas b. Sanitarias c. Eléctricas | d. Especiales e. Pluviales f. Telégrafos |
| G | COMPLEMENTARIAS | a. Jardinería b. Carpintería c. Herrería | d. Vidrería e. Señalización f. Reloj |
| H | SISTEMAS DE ORNAMENTACIÓN | a. Empotrados b. Adosados c. Exentos | |
| I | MUEBLES FIJOS | a. Empotrados b. Aislados | |

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

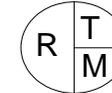
PISO



MURO



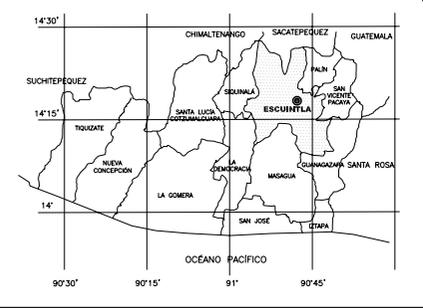
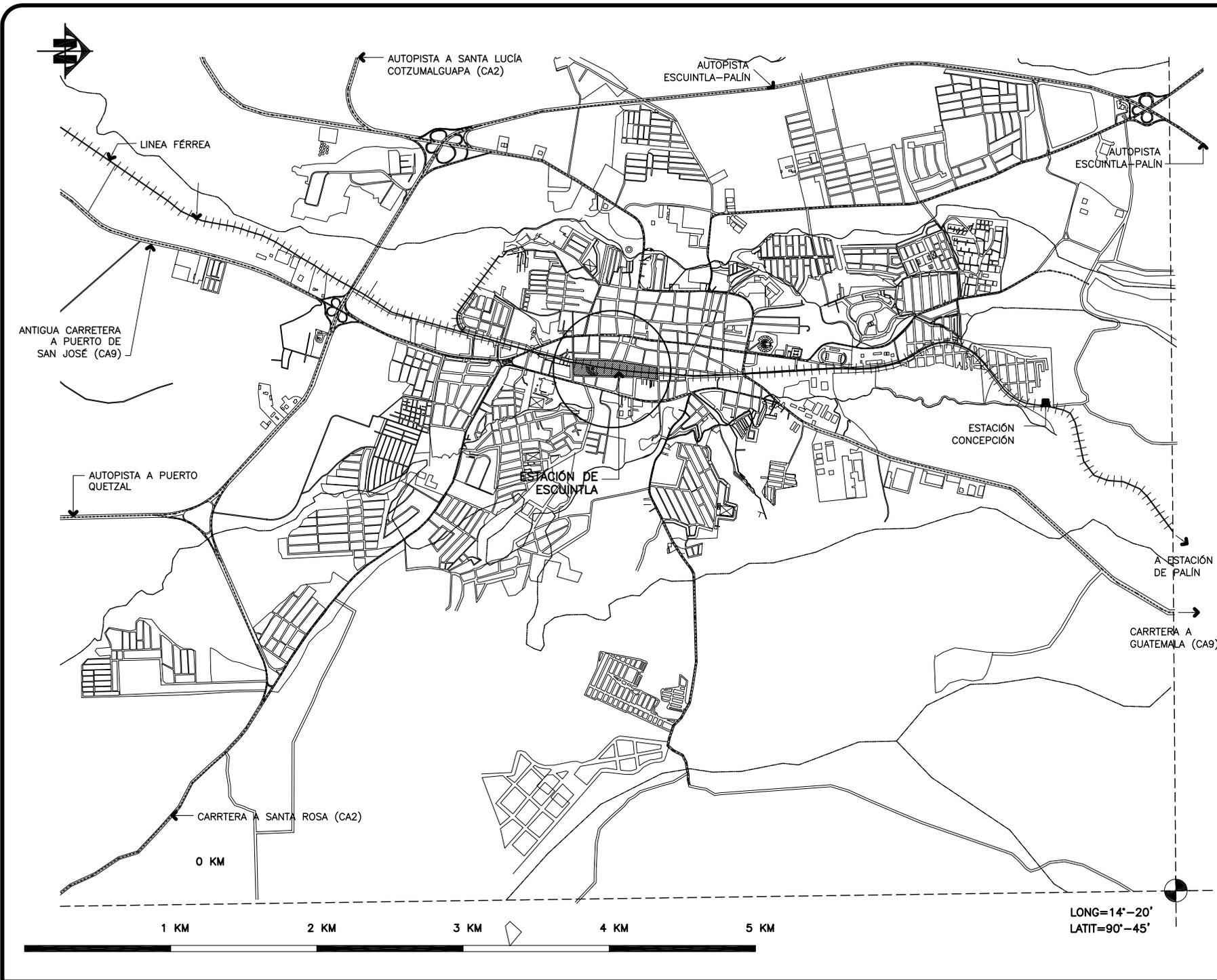
CUBIERTA



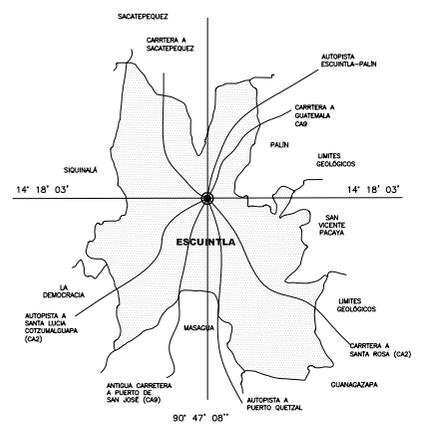
CERRAMIENTO



Fuente: Tesis de Maestría del Complejo de la Recoleccion de Antigua Guatemala, Facultad de Arquitectura



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA



MUNICIPIO DE ESCUINTLA

TÍTULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: **MAPA DE VIAS DE ACCESO DEL MUNICIPIO DE ESCUINTLA, DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA**

FUENTE: **ELABORACION PROPIA**

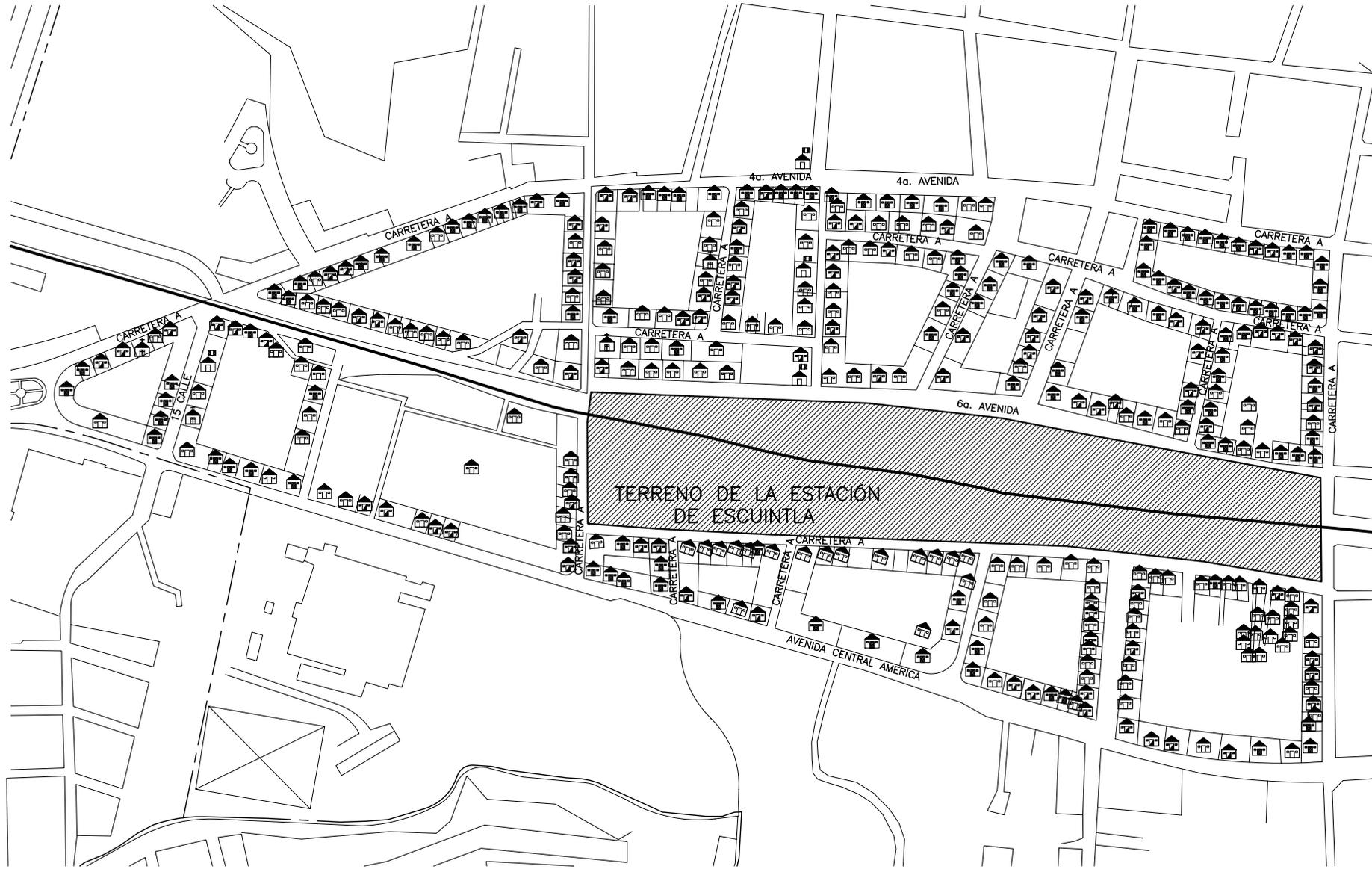
FECHA: **JUL/05**

ESCALA: **1/35,000**

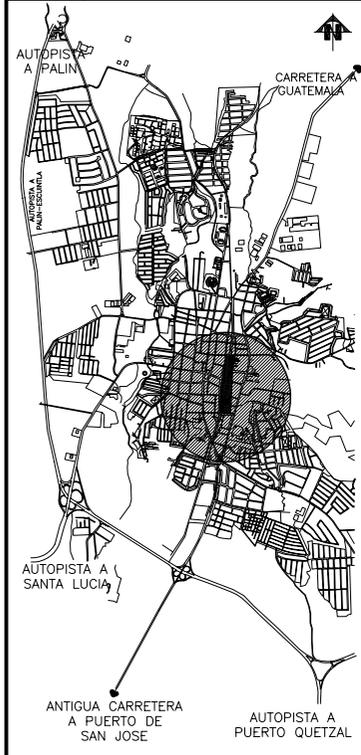
PLANO No.

HOJA No. **89**





| | |
|--|-------------------------|
| | COMERCIO |
| | VIVIENDA |
| | POLIGONO DE LA ESTACION |
| | IGLESIA |
| | CENTRO EDUCATIVO |
| | VIVIENDA CON COMERCIO |



TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: PLANO DE USOS DEL SUELO URBANO DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

FECHA: JUL/05

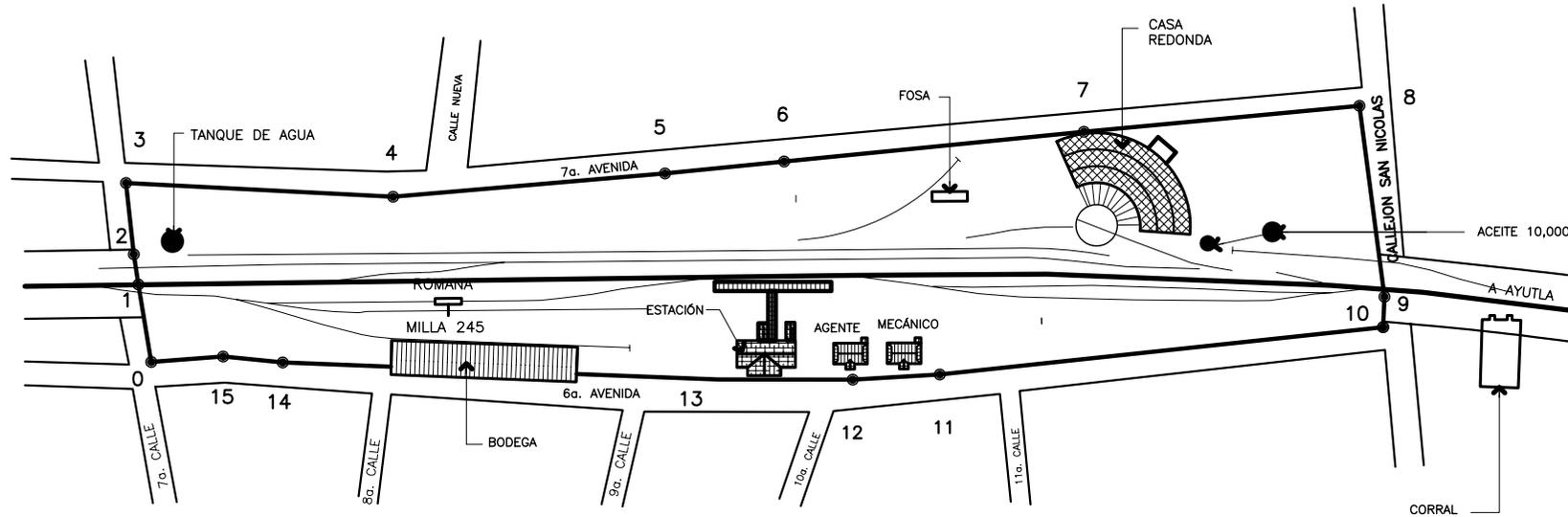
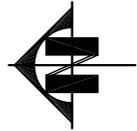
ESCALA: 1/5,000

PLANO No.

HOJA No. 90



POLIGONAL DE LA ESTACIÓN DE ESCUINTLA

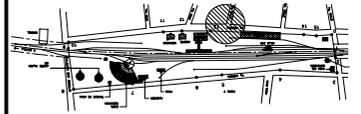
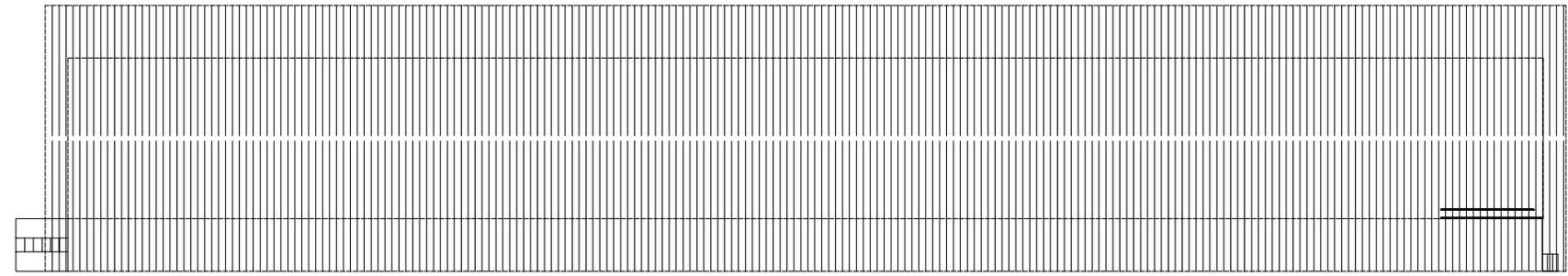


PLANTA DE CONJUNTO ESCALA 1/12,000

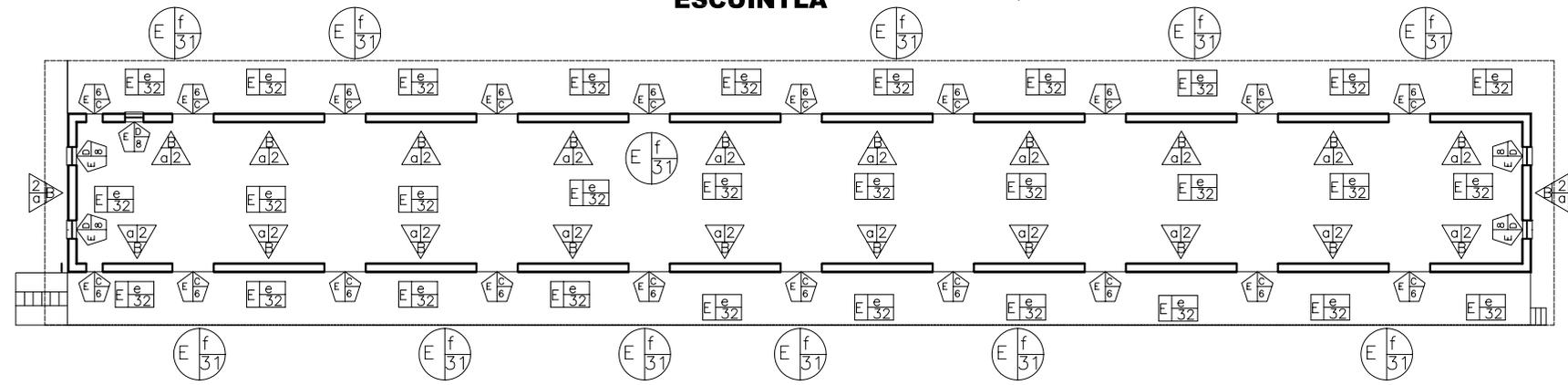
| DE | A | RUMBOS | DISTANCIA |
|----|----|--------------|-----------|
| 0 | 1 | N 9°26'0" W | 118.924 |
| 1 | 2 | N 8°30'0" W | 46.284 |
| 2 | 3 | N 6°12'0" W | 108.73 |
| 3 | 4 | S 87°2'0" E | 403.74 |
| 4 | 5 | N 85°5'0" E | 412.2 |
| 5 | 6 | N 84°14'0" E | 180.78 |
| 6 | 7 | N 84°19'0" E | 454.9 |
| 7 | 8 | N 84°37'0" E | 417.9 |
| 8 | 9 | S 7°26'0" E | 291.7 |
| 9 | 10 | S 2°29'0" W | 46 |
| 10 | 11 | S 83°53'0" W | 673.35 |
| 11 | 12 | S 86°38'0" W | 131.6 |
| 12 | 13 | N 89°57'0" W | 203.9 |
| 13 | 14 | N 87°45'0" W | 657.35 |
| 14 | 15 | N 84°18'0" W | 90.4 |
| 15 | 0 | S 85°37'0" W | 108.87 |

ÁREA = 578,717 PIES 2 = 76945.55 VARAS 2
= 53764.84 MTS 2

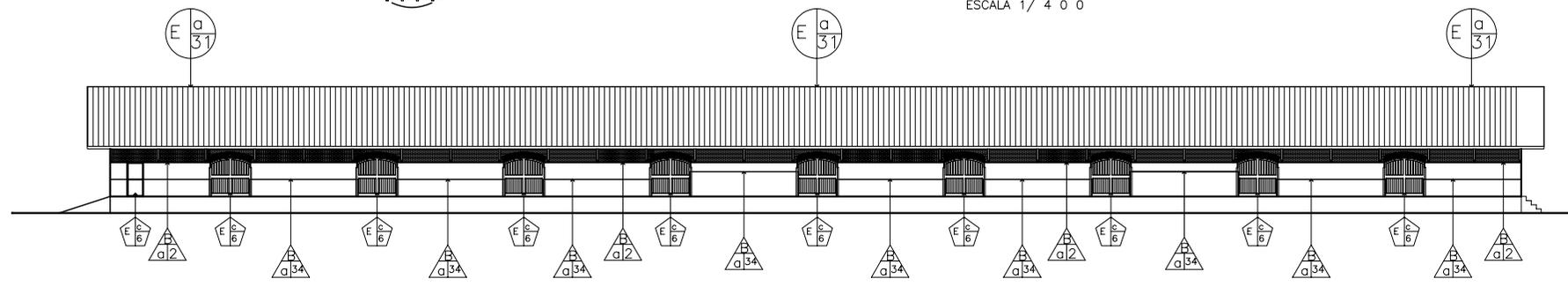




PLANTA DE TECHO DE BODEGA DE ESTACIÓN DE ESCUINTLA
 ESCALA 1/ 4 0 0



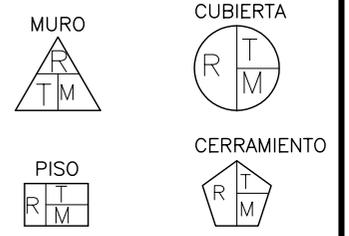
PLANTA DE BODEGA DE ESTACIÓN DE ESCUINTLA
 ESCALA 1/ 4 0 0

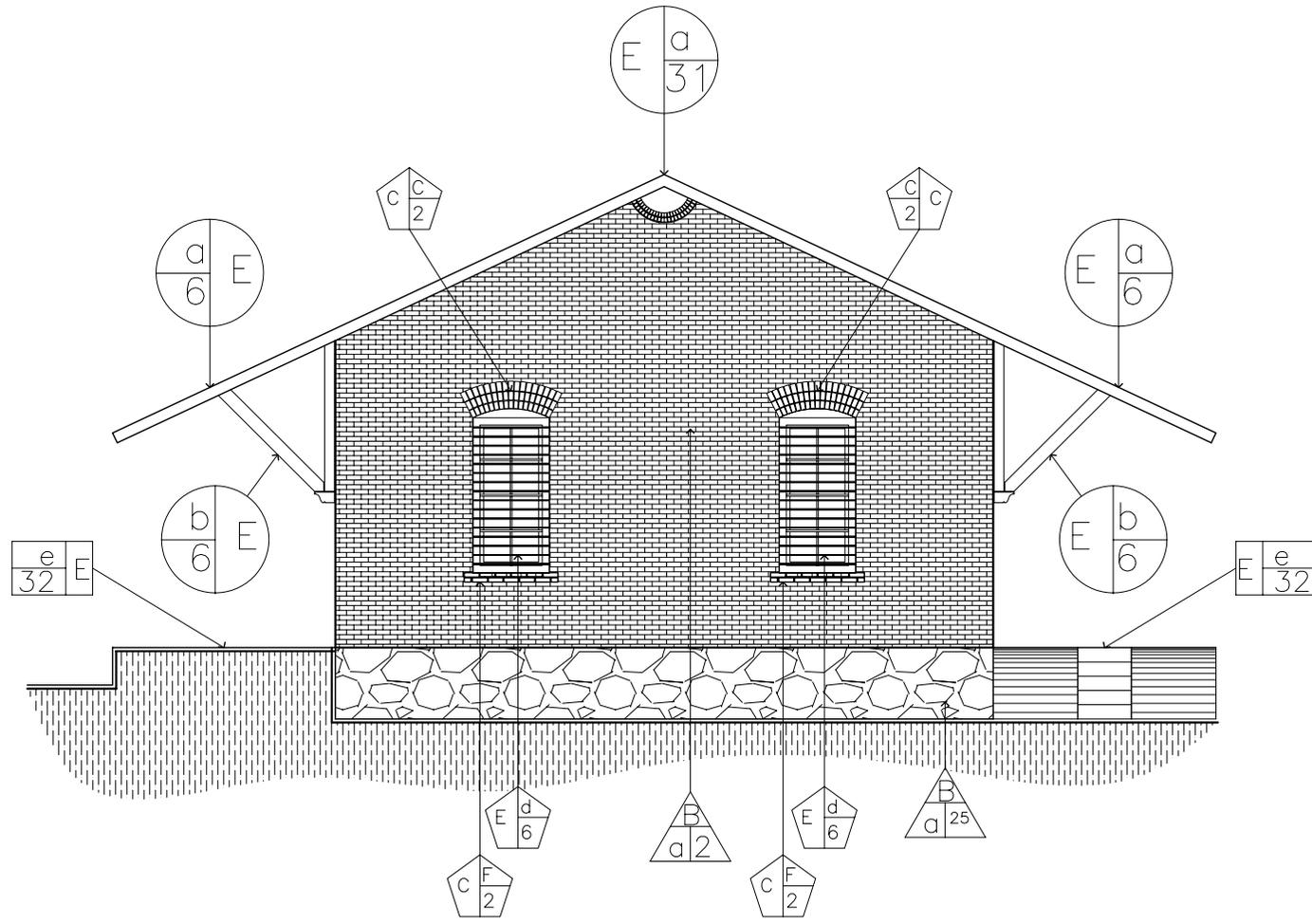
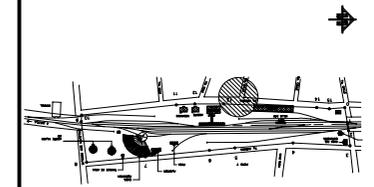


ELEVACIÓN ESTE-OESTE
 ESCALA 1/ 4 0 0

NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL

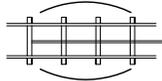




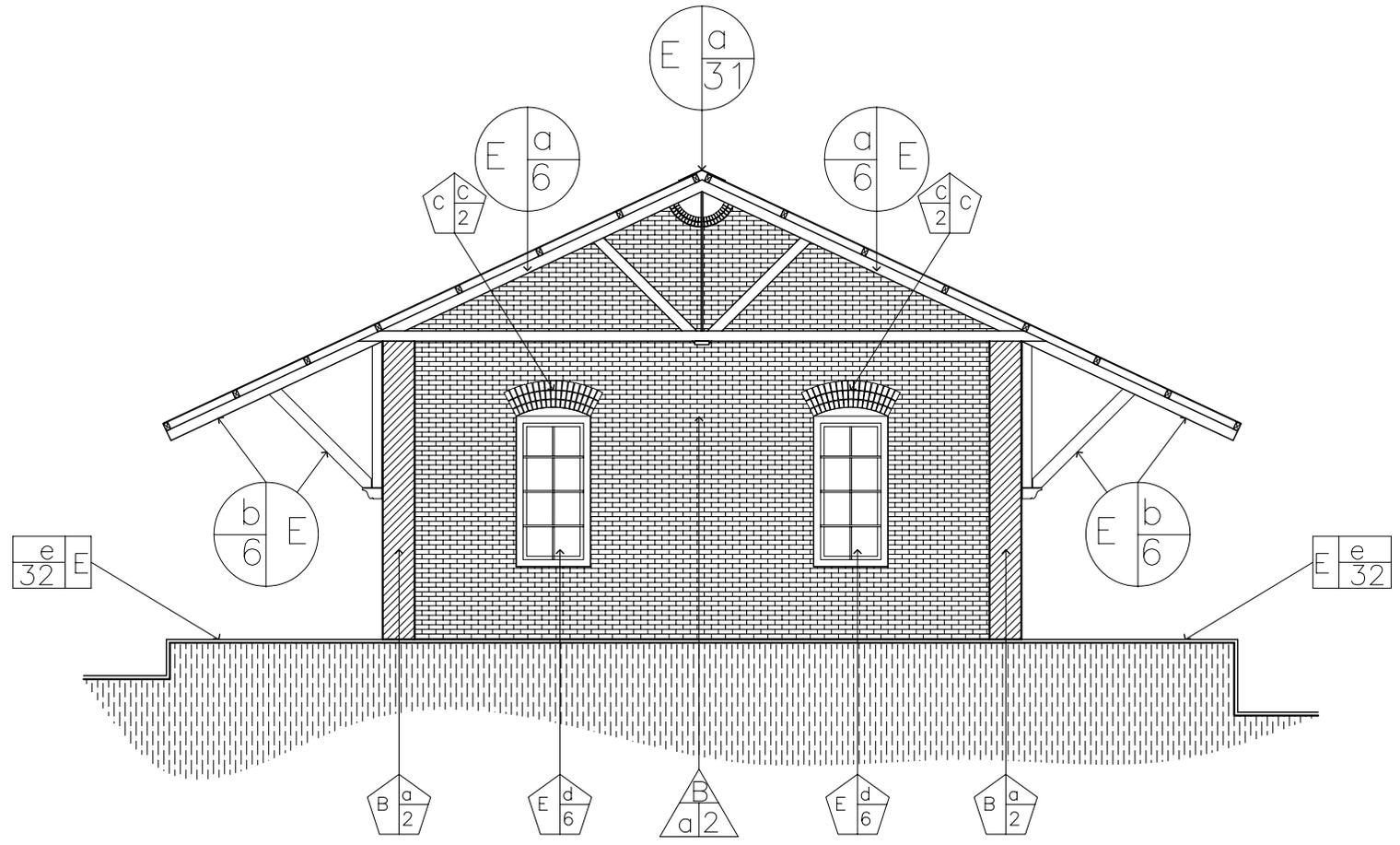
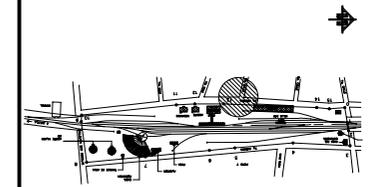
NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL



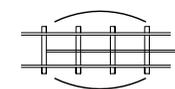
 **ELEVACIÓN SUR**
 ESCALA 1/100





NOMENCLATURA

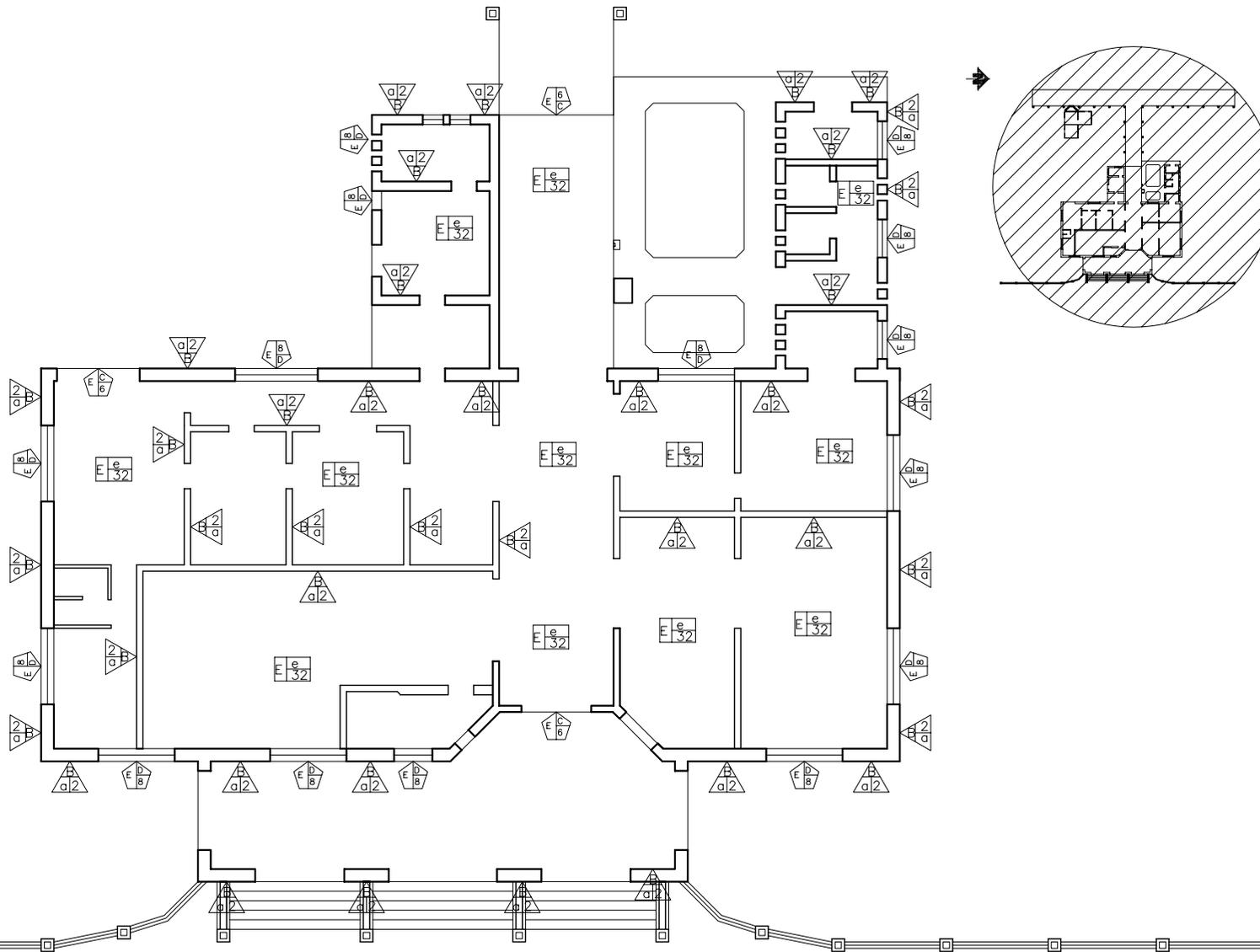
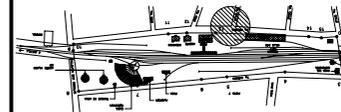
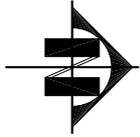
R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL



SECCIÓN TRANSVERSAL

ESCALA 1/ 1 0 0





NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL

MURO



CUBIERTA



PISO



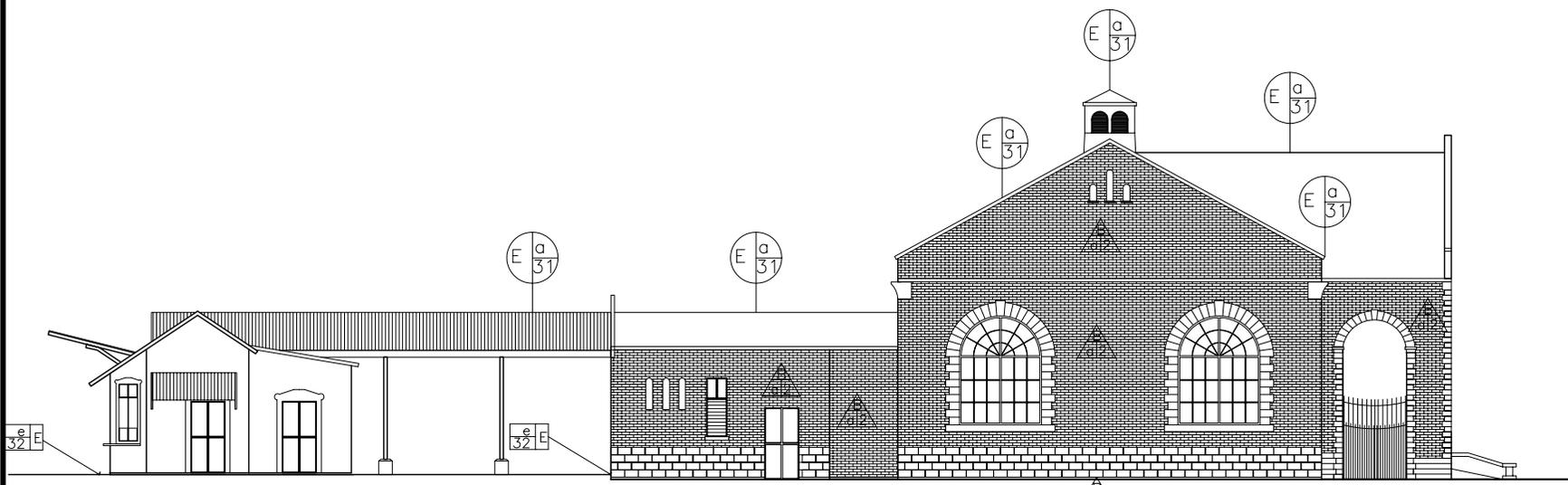
CERRAMIENTO



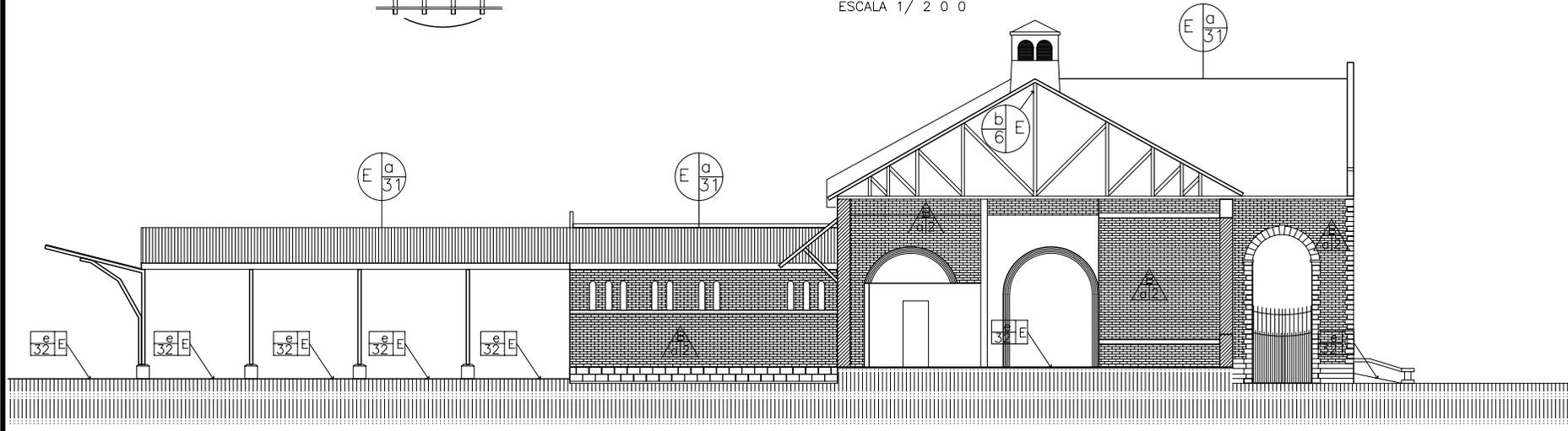
PLANTA DE ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

ESCALA 1/ 3 0 0

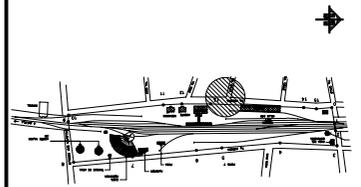




ELEVACIÓN NORTE
ESCALA 1/ 2 0 0



SECCIÓN LONGITUDINAL
ESCALA 1/ 2 0 0



NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

MURO



CUBIERTA

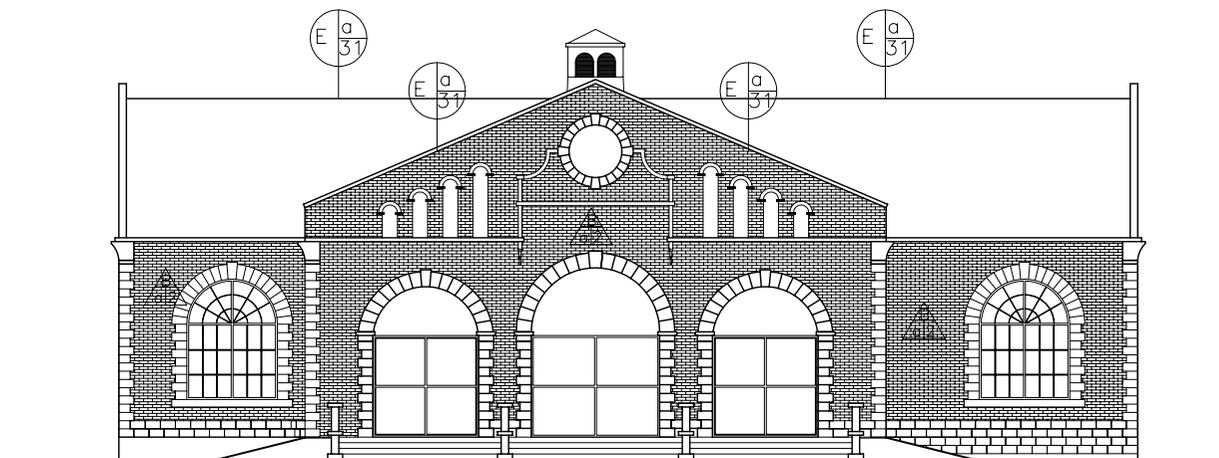


PISO

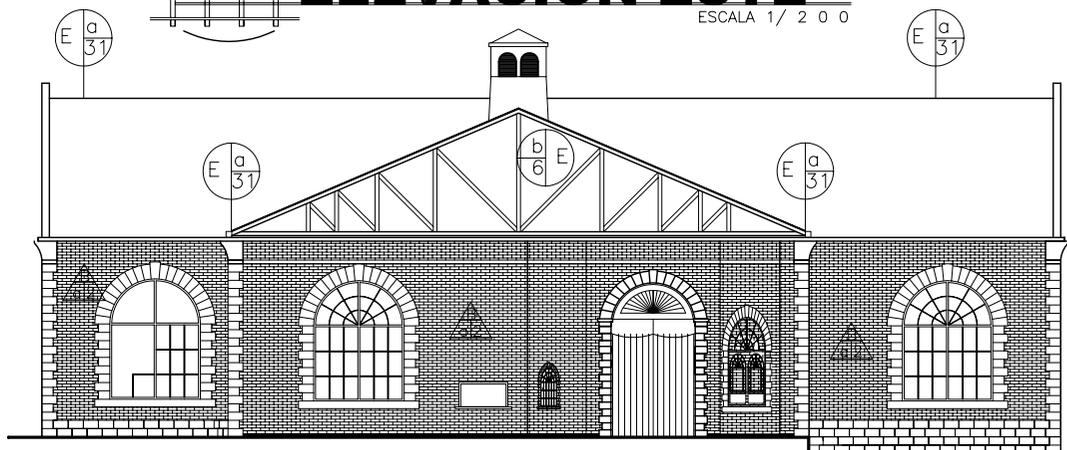


CERRAMIENTO

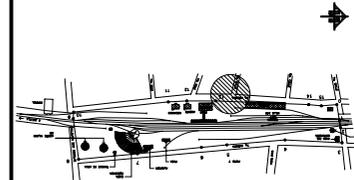




ELEVACIÓN ESTE
ESCALA 1/ 2 0 0



SECCIÓN TRANSVERSAL
ESCALA 1/ 2 0 0



NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

MURO



CUBIERTA

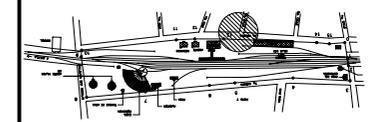


PISO



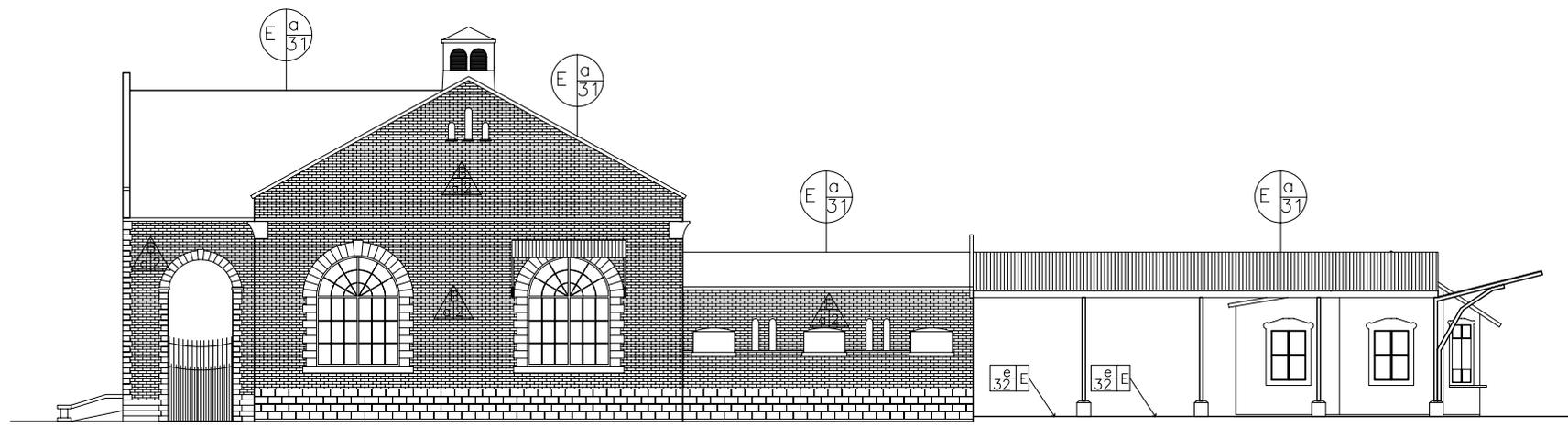
CERRAMIENTO





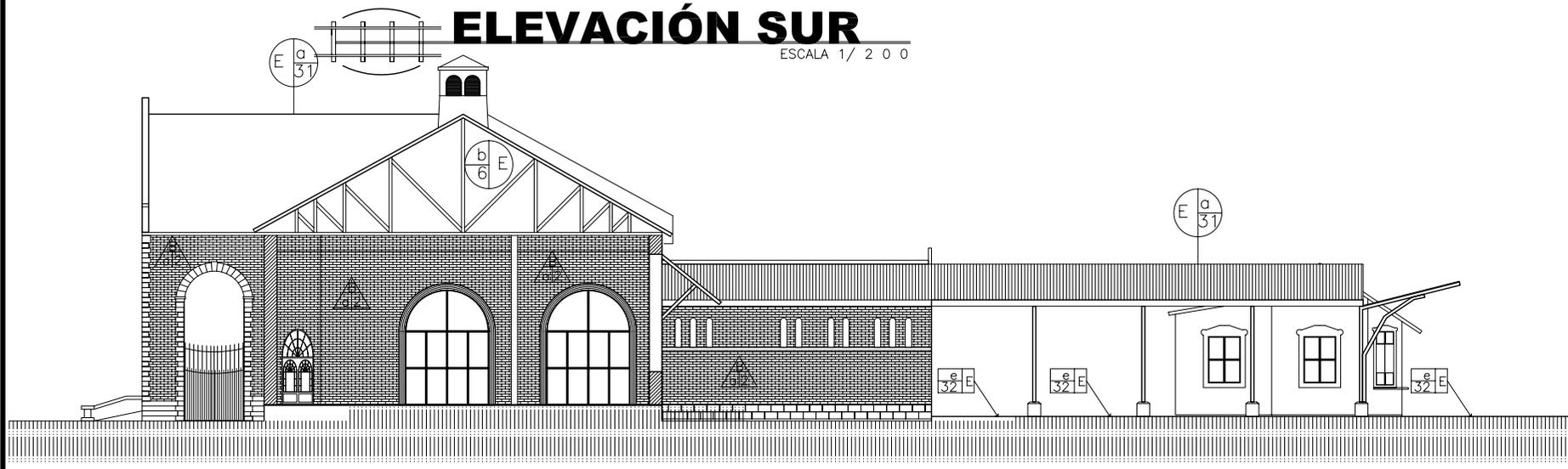
NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL



ELEVACIÓN SUR

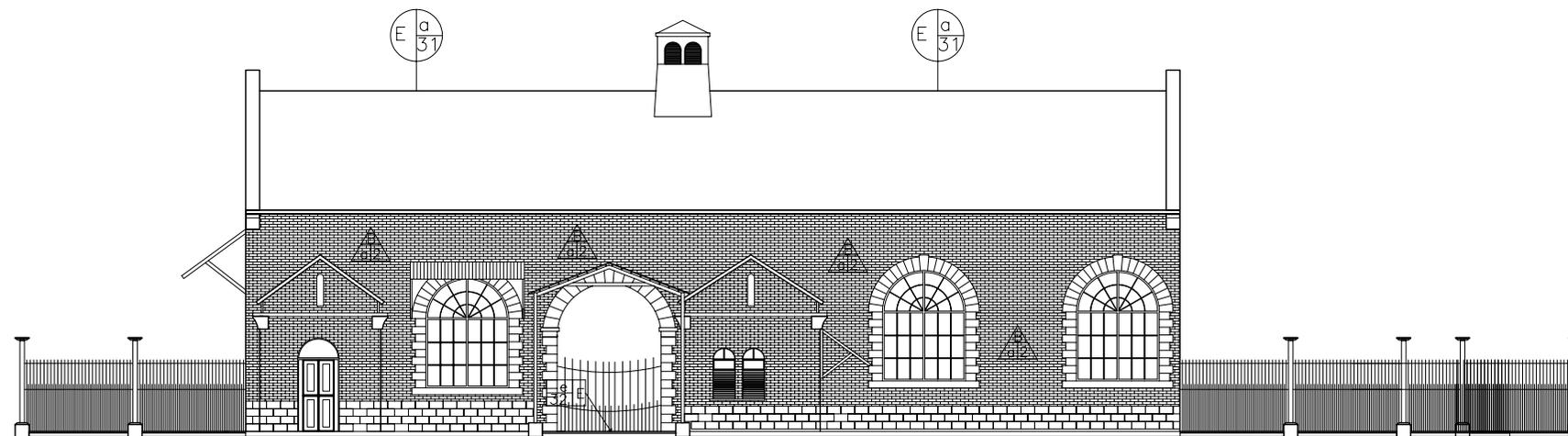
ESCALA 1/ 2 0 0



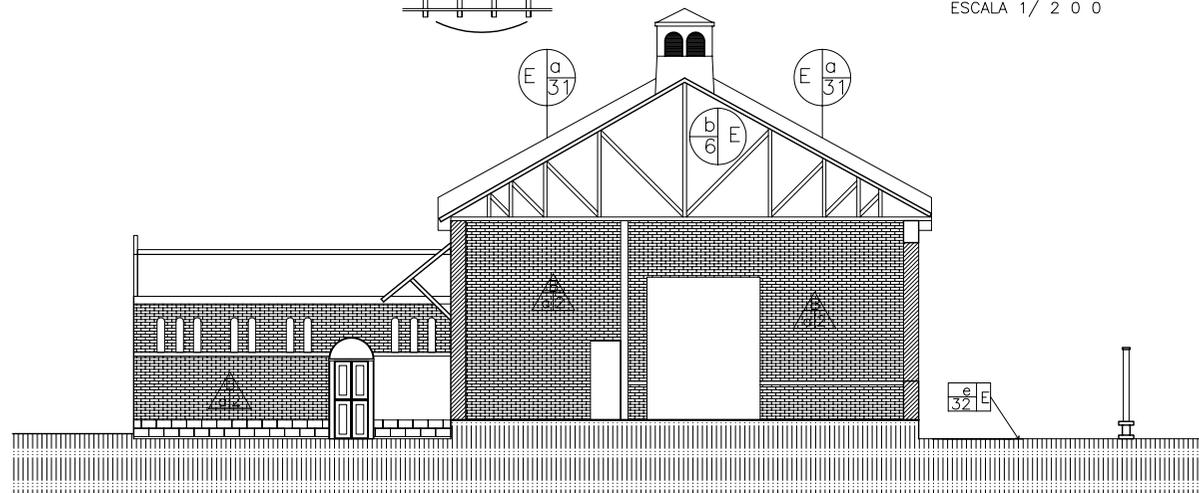
SECCIÓN LONGITUDINAL SUR

ESCALA 1/ 2 0 0

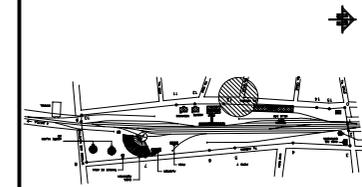




ELEVACIÓN OESTE
ESCALA 1/ 2 0 0



SECCIÓN TRANSVERSAL
ESCALA 1/ 2 0 0



NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

MURO



CUBIERTA

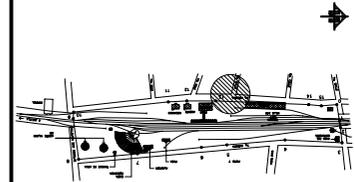
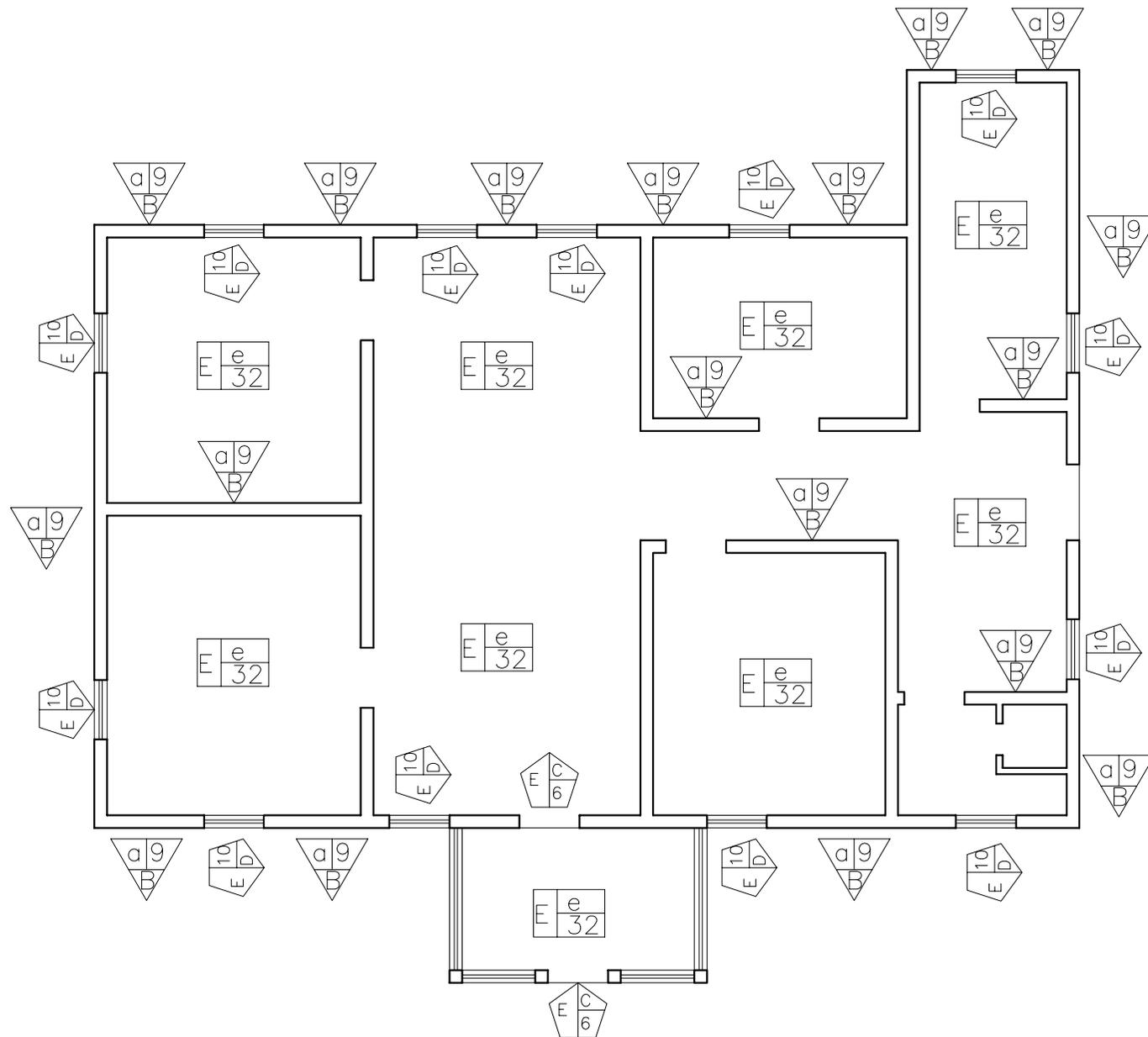


PISO



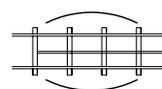
CERRAMIENTO





NOMENCLATURA

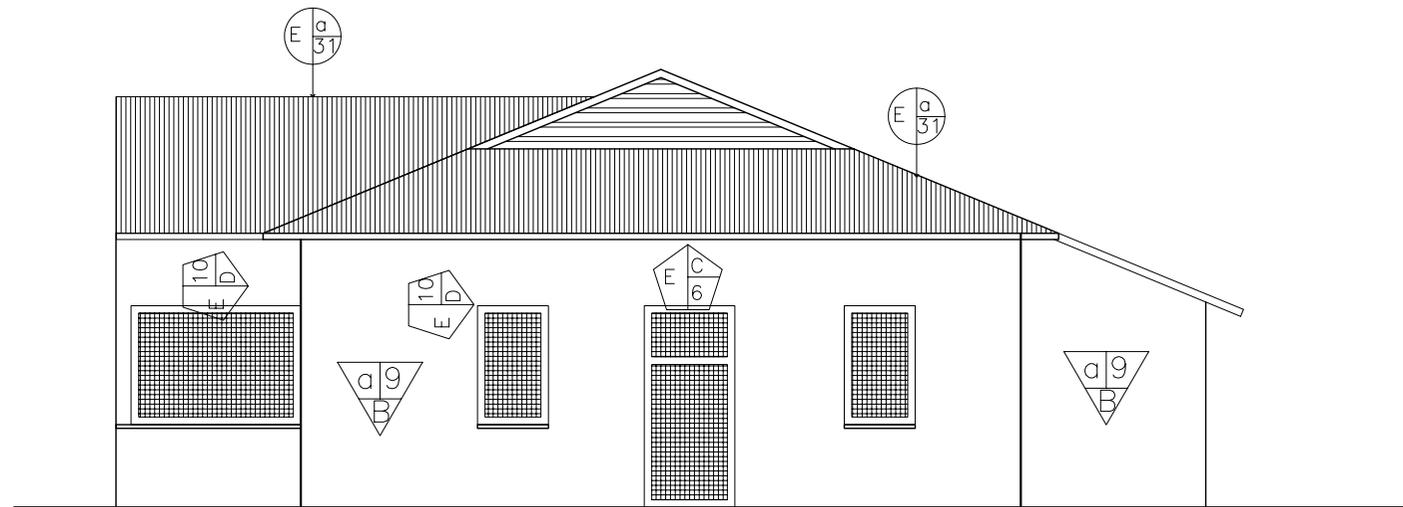
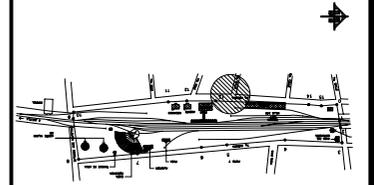
R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL



PLANTA DE VIVIENDA

ESCALA 1/ 1 0 0





NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL

MURO



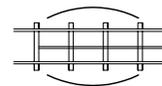
CUBIERTA



PISO



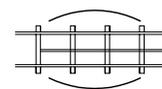
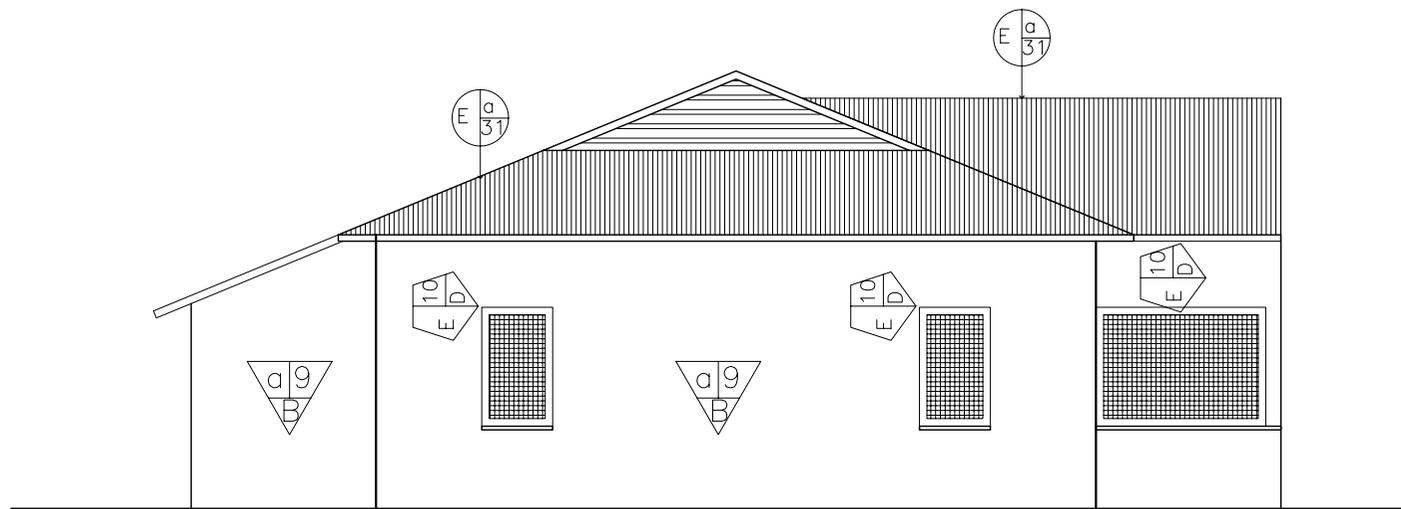
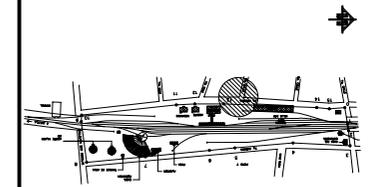
CERRAMIENTO



ELEVACIÓN SUR

ESCALA 1/ 1 0 0





ELEVACIÓN NORTE

ESCALA 1/1000

NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

MURO



CUBIERTA

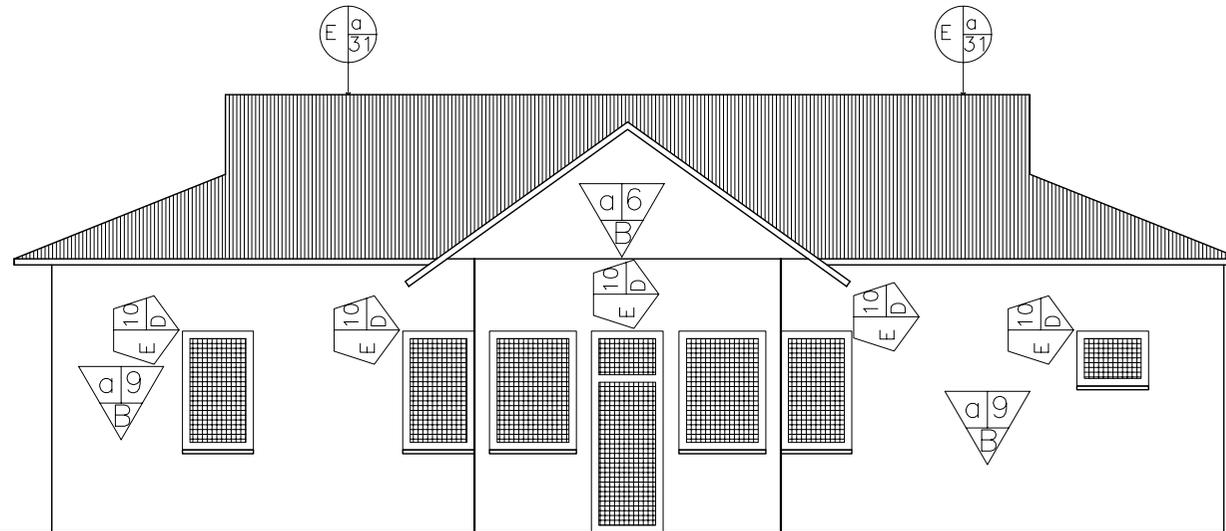
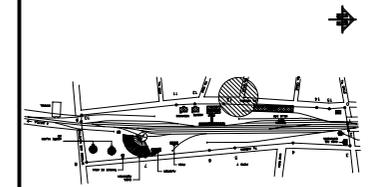


PISO



CERRAMIENTO





NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL

MURO



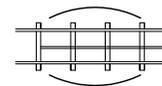
CUBIERTA



PISO



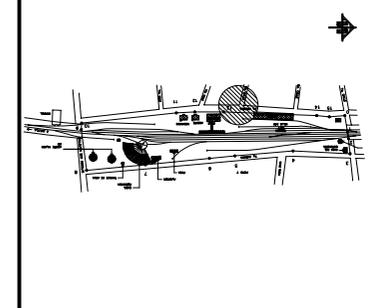
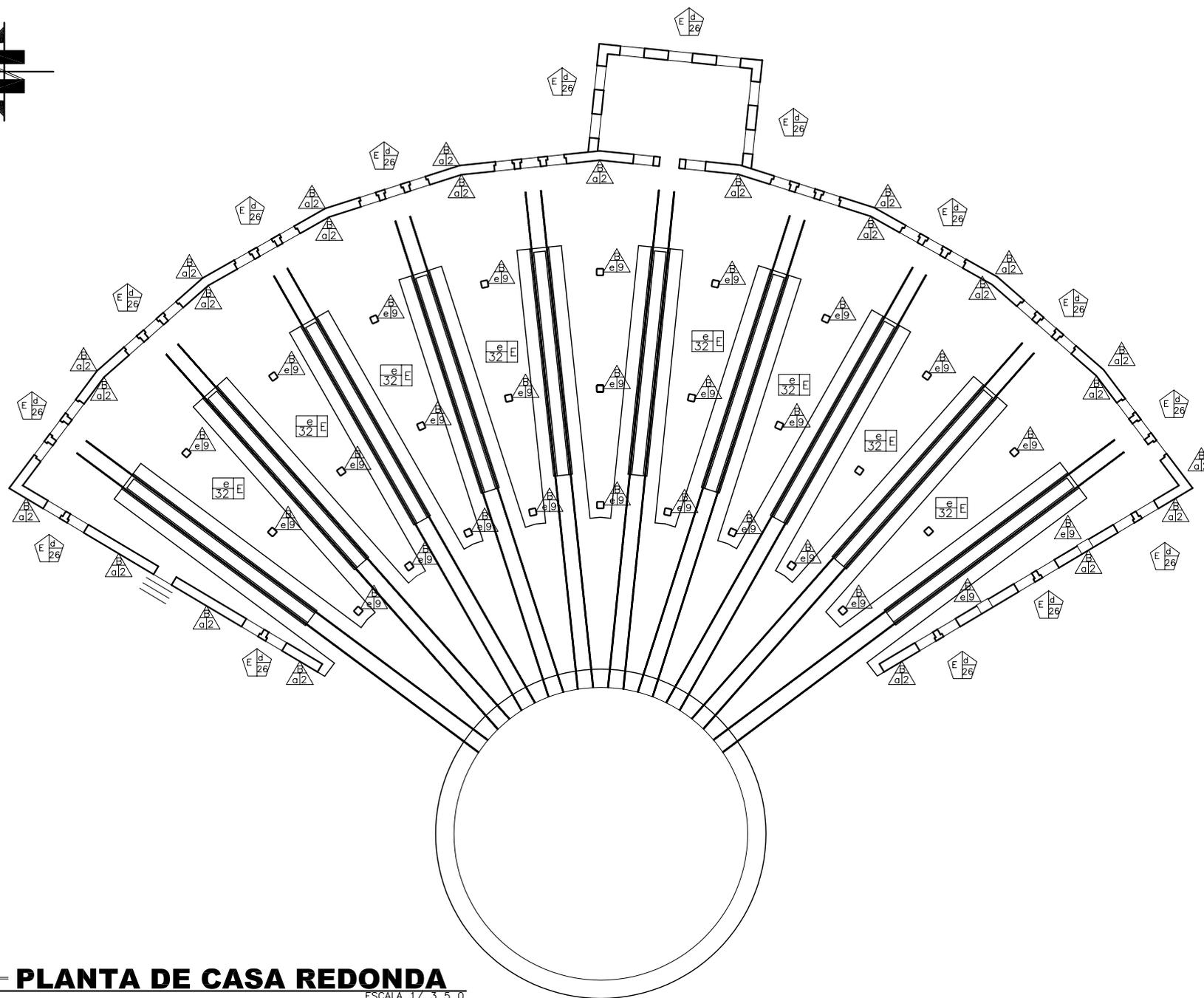
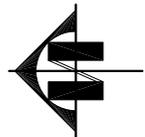
CERRAMIENTO



ELEVACIÓN OESTE

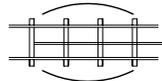
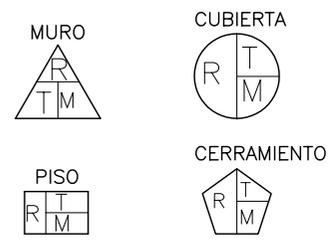
ESCALA 1/100





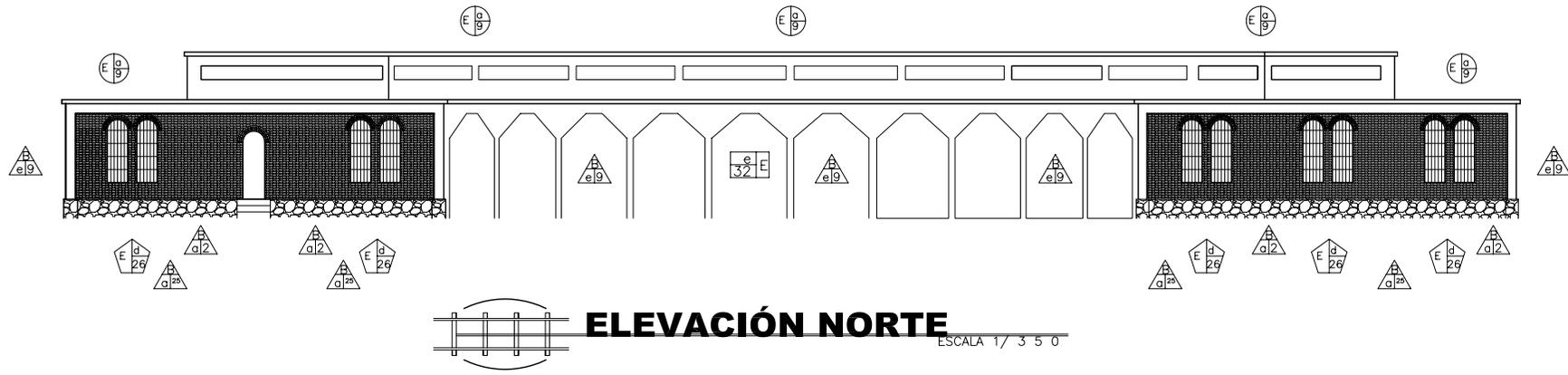
NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
 T = TIPO
 M = MATERIAL

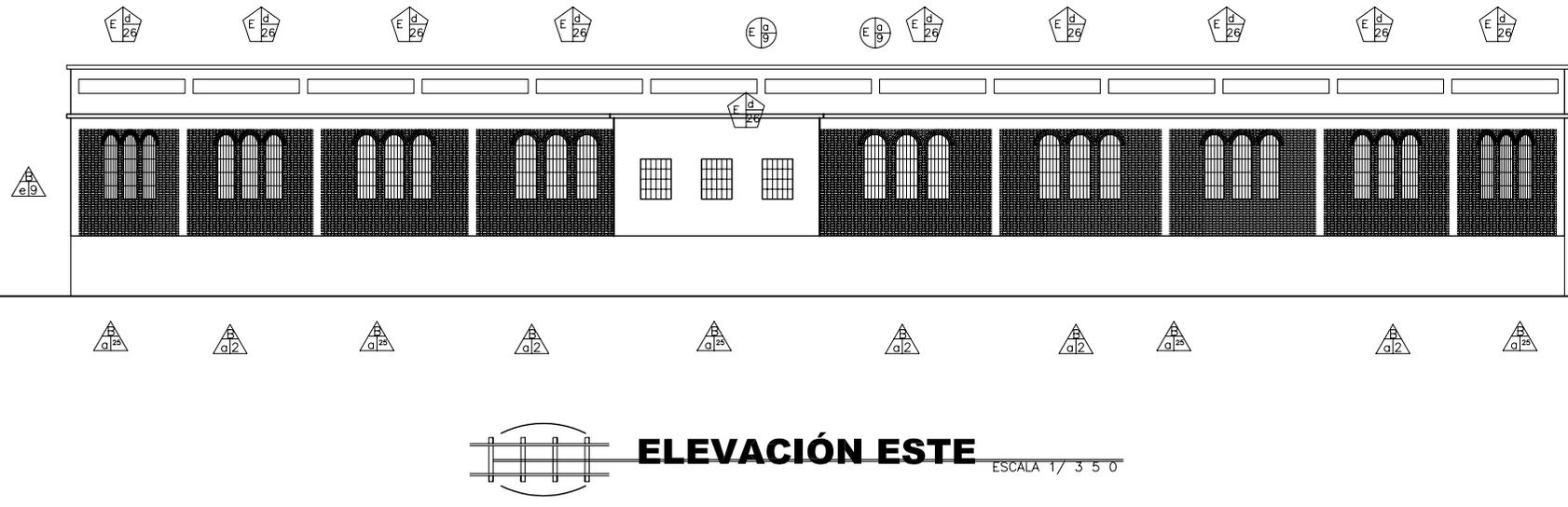


PLANTA DE CASA REDONDA
 ESCALA 1/350

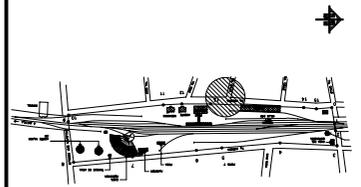




ELEVACIÓN NORTE
ESCALA 1/ 3 5 0

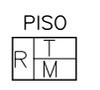


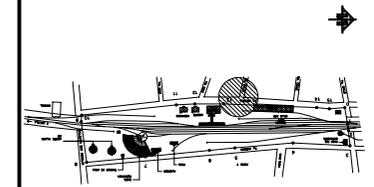
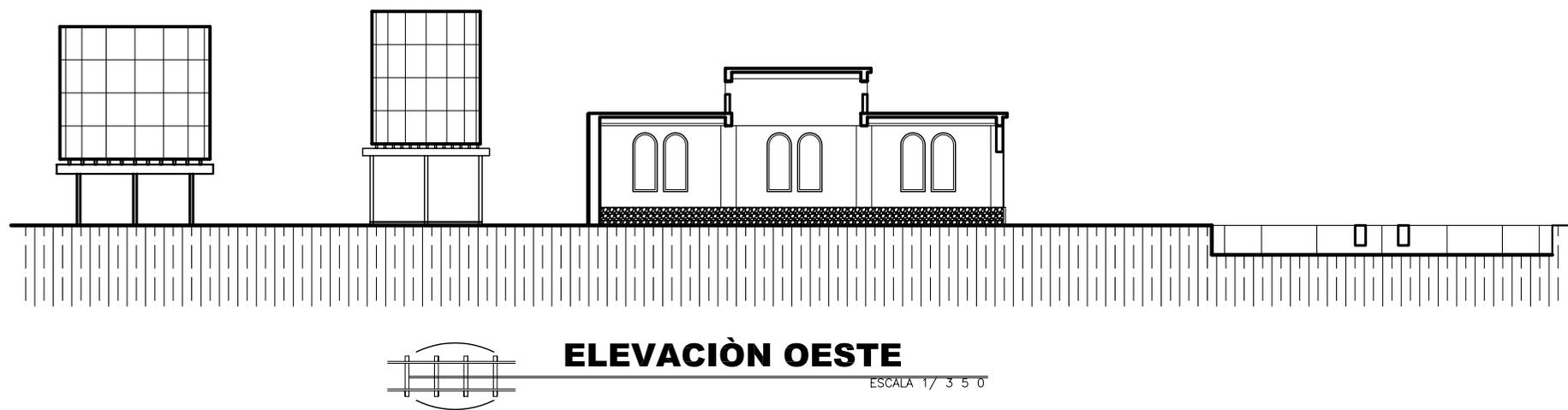
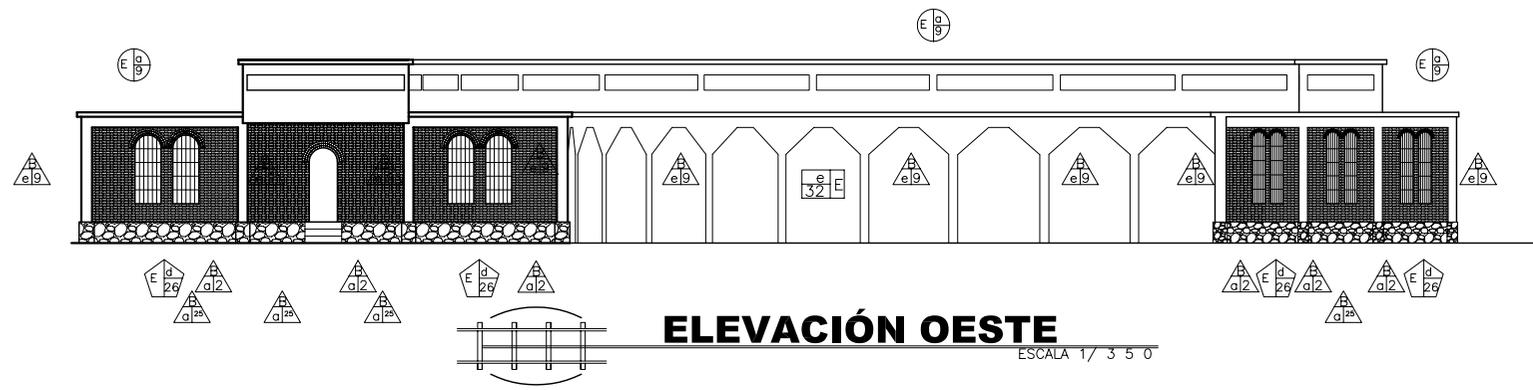
ELEVACIÓN ESTE
ESCALA 1/ 3 5 0



NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

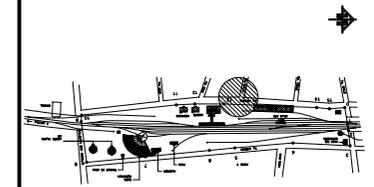
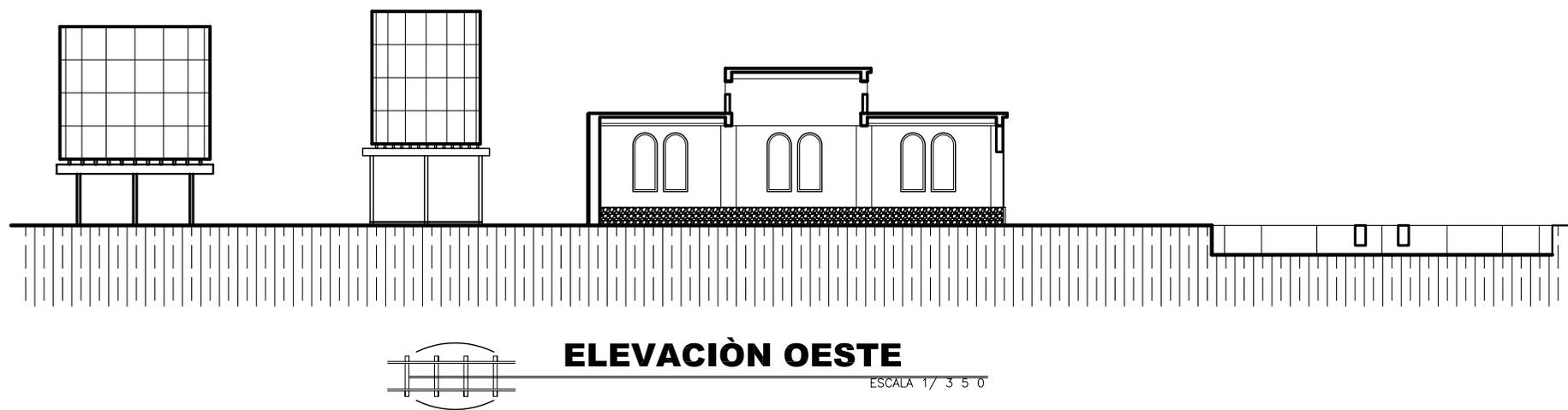
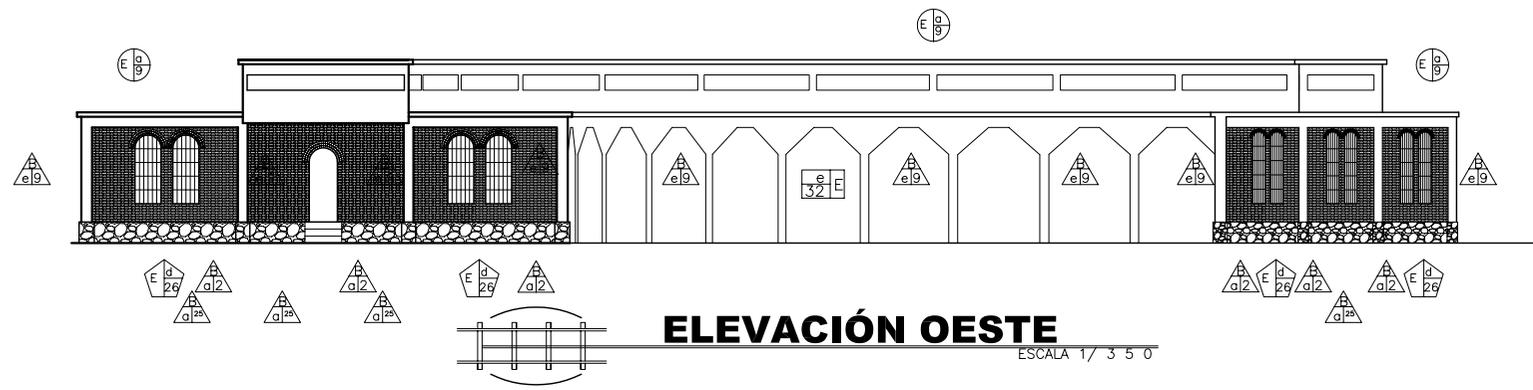




NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL

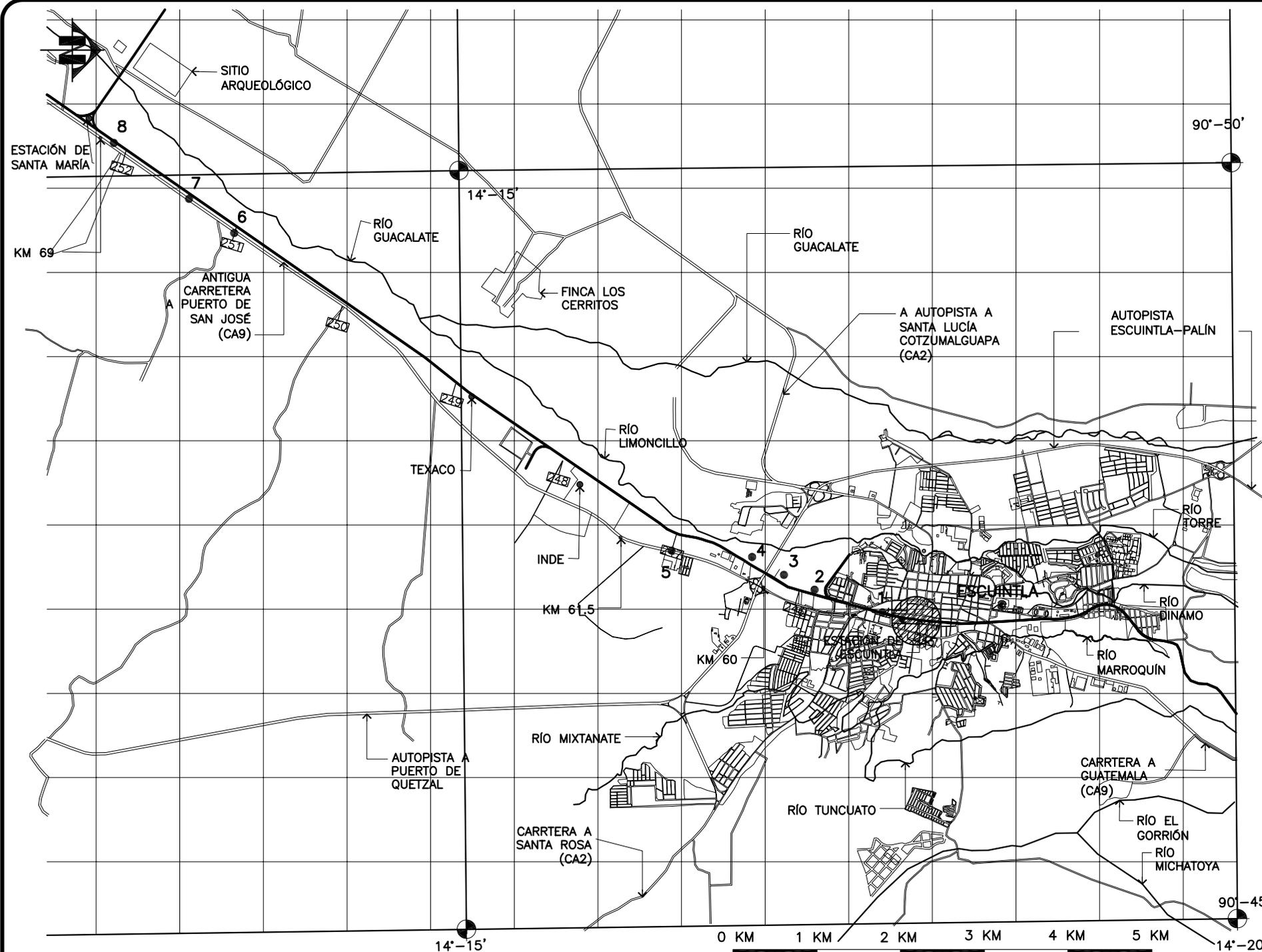
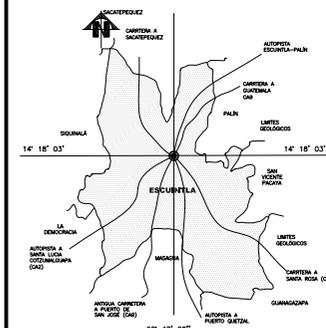




NOMENCLATURA

R = RENGLÓN
T = TIPO
M = MATERIAL





ASENTAMIENTO SOBRE VIA

- 1. ASENTAMIENTO EL TORIL
- 2. SECCIÓN LA MOTORIZADA
- 3. ASENTAMIENTO NUEVO
- 4. ASENTAMIENTO NUEVO
- 5. CONDOMINIO BUENA VISTA
- 6. ALDEA VILLAS DE SAN JUAN
- 7. SAN JUAN MIXTÁN
-





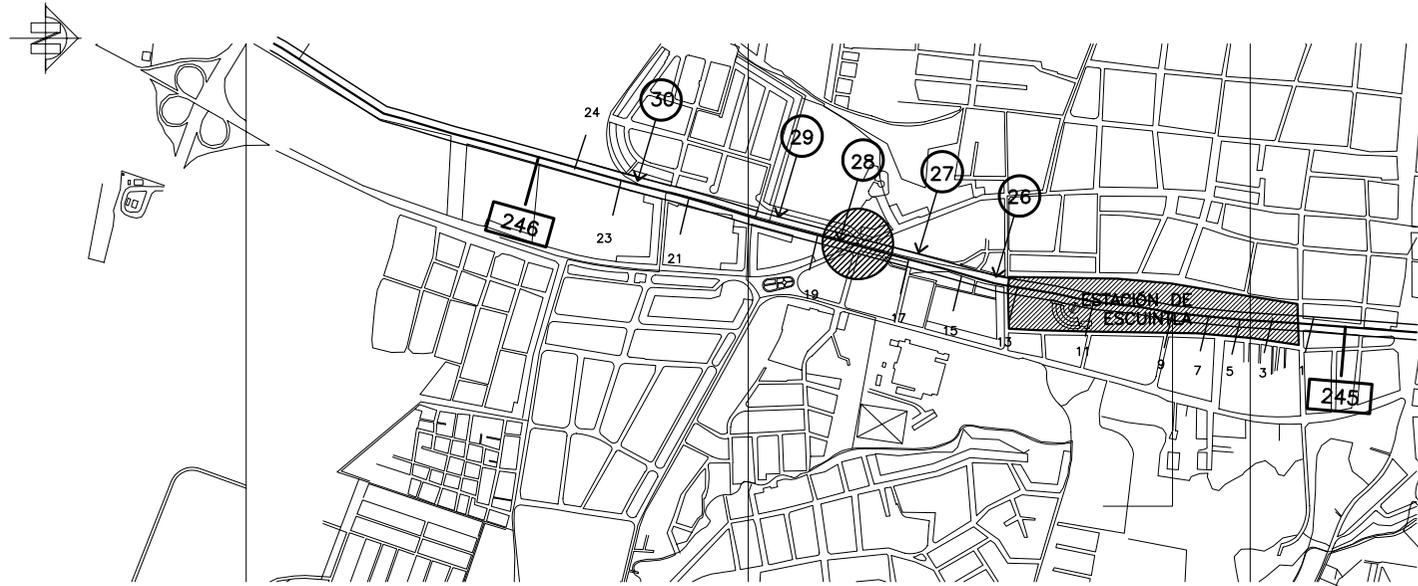
FOTO 26: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA LA INVASIÓN LLAMADA EL TORIL, ESTA INVASIÓN SE REALIZÓ EN EL AÑO DE 1,995, CUANDO ESTABA ABANDONADA LA ESTACIÓN DE ESCUINTLA, EL NOMBRE SE DEBE A QUE EN ESE LUGAR SE ENCONTRABA EL CORRAL DE GANADO QUE TRANSPORTABA EL FERROCARRIL, ESTE ASENTAMIENTO CUENTA CON 36 FAMILIAS, ESTE ASENTAMIENTO SE ENCUENTRA ENTRE LA MILLA 245 Y 246 ENTRE EL POSTE 13-24 (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUIN)



FOTO 27: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA EL TIPO DE CHAMPAS Y LA CONDICIÓN DE INSALUBRIDAD QUE SE ENCUENTRA LA INVASIÓN, TAMBIÉN SE PUEDE APRECIA LA DEPREDACIÓN QUE HA SUFRIDO LA LÍNEA DEL FERROCARRIL, YA QUE LA LONGITUD DE LA MILLA FALTA UN GRAN PORCENTAJE DE DURMIENTES COMO LOS RIELES QUE LA CONFORMABAN. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUIN)



FOTO 28: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA QUE EN ESE TRAMO HAY UNA INTERSECCIÓN DE CALLES QUE SON DE MUCHO MOVIMIENTO EN ESTA CIUDAD, ÉSTE ES EL LÍMITE DE INVASIÓN DENOMINADA EL TORIL, SE APRECIA EL DERECHO DE VÍA QUE ESTÁ DELIMITADO POR DOS CALLES, LA LÍNEA SE ENCUENTRA CUBIERTA CON ELEMENTO ASFÁLTICO, PERO AÓN SE MIRAN LOS VESTIGIOS DE LA VÍA FÉRREA, ESTE ES EL LÍMITE ENTRE EL TORIL Y LA MOTORIZADA. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUIN)



PLANTA DE LÍNEA DEL FERROCARRIL MILLA 245 A 246 (POSTE 1 AL 24)

ESCALA 1 / 15000

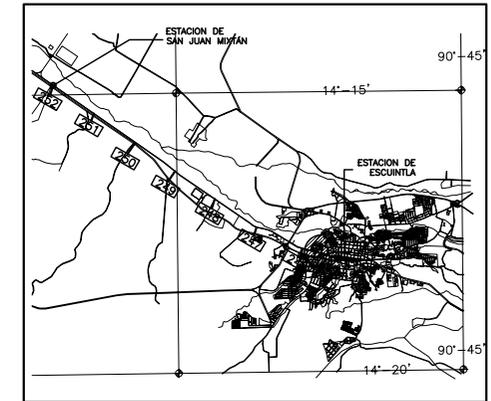
-  INDICA NÚMERO DE MILLA
-  INDICA NÚMERO DE POSTE
-  INDICA NÚMERO DE FOTO



FOTO 29: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA EL USO QUE LE HAN DADO AL DERECHO DE VÍA, TAMBIÉN SE APRECIA QUE LA LÍNEA FÉRREA YA NO EXISTE EN ESTE TRAMO QUE SE LOCALIZA POR LA REFERENCIA DEL MAPA. EN ESTA ÁREA SE ENCUENTRAN POCAS FAMILIAS YA QUE ESTAS PAGAN ARRENDAMIENTO Y LA CONSESIONARIA EJERCE CONTROL PARA QUE POR EL MOMENTO NO SEA INVADIDO EL DERECHO DE VÍA, AUNQUE SE ENCUENTRA AISLADO, YA QUE EN LOS EXTREMOS SI EXISTE INVASIÓN. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUIN)



FOTO 30: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA MÁS DE CERCA LOS ACCESO QUE HAN CREADO PARA PODER CIRCULAR VEHÍCULOS DE LAS PERSONAS QUE RESIDEN EN EL ÁREA DENOMINADA EL TORIL, ÉSTA SE ENCUENTRA EN EL SUR DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUIN)



PLANTA DE LOCALIZACIÓN
SIN ESCALA





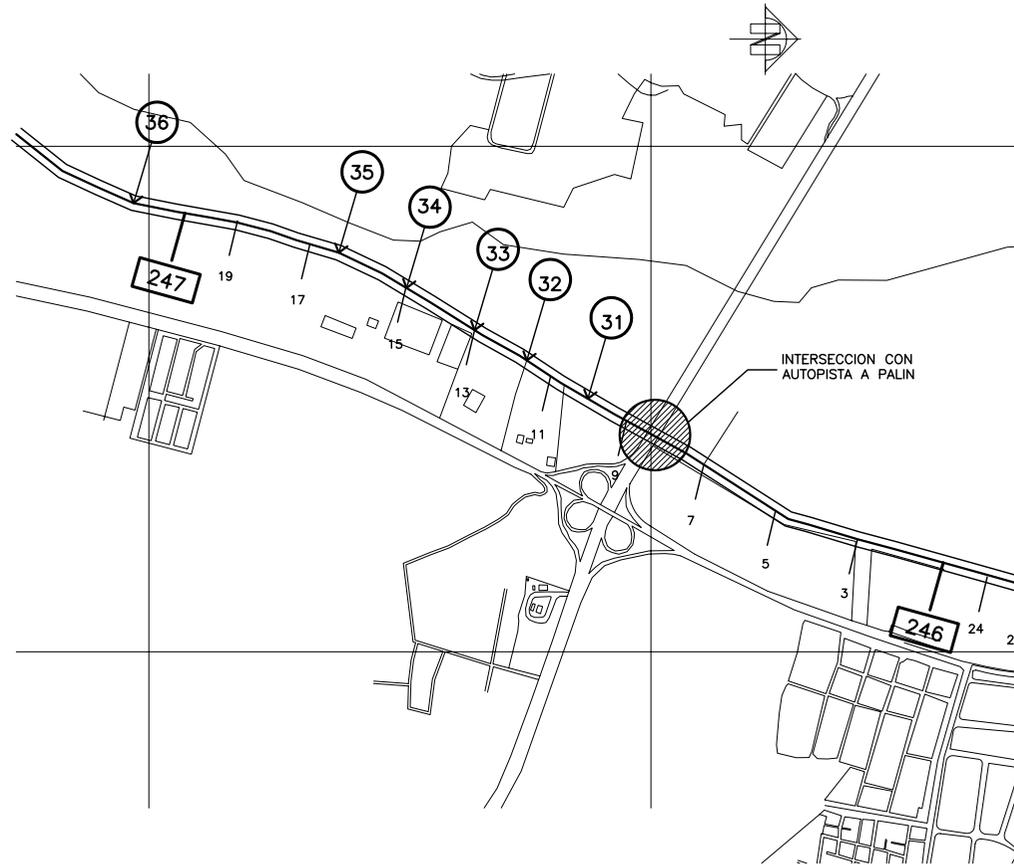
FOTO 31: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA LA COLONIA DENOMINADA LA MOTORIZADA, ESTA ERA UN APOYO DE ALBERGE PARA ALGUNOS PERSONEROS DE FEGUA, EN LA ACTUALIDAD AÚN CONSERVAN EL ÁREA, YA QUE EN ESTE LUGAR VIVEN PERSONAS QUE TRABAJARON EN FEGUA, HOY JUBILADOS, CONSERVANDO EN TODA LA LONGITUD LO QUE ES LA LÍNEA COMO LOS DURMIENTES COMO SE PUEDE APRECIA EN LA FOTOGRAFIA (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 32: SE APRECIA LA CONSERVACIÓN DE LA ESTRUCTURA DE LA LÍNEA FERREA COMO LA DELIMITACIÓN DEL DERECHO DE VÍA, EN ESTA ÁREA NO INVADIERON YA QUE SE ENCONTRABA HABITADA, ENCONTRÁNDOSE 16 FAMILIAS LOS CUALES ALGUN MIEMBRO DE LAS FAMILIAS FUE LABORANTE DE FEGUA, LLAMADA MOTORIZADA DESDE LA EPOCA DEL FERROCARRIL Y ASÍ CONSERVAN EL NOMBRE, ESTÁ LOCALIZADA ENTRE LA MILLA 246 Y 247 POSTES DEL 1 AL 3 (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



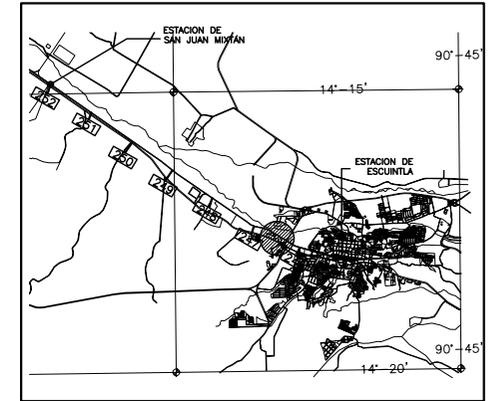
FOTO 33: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA EL ÁREA QUE UTILIZAN PARA HACER DEPORTE LAS FAMILIAS QUE OCUPAN EL ÁREA DENOMINADA LA MOTORIZADA (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



PLANTA DE LÍNEA DEL FERROCARRIL MILLA 246 A 247 (POSTE 1 AL 19)

ESCALA 1 / 15000

- XXX INDICA NÚMERO DE MILLA
- X INDICA NÚMERO DE POSTE
- (X) INDICA NÚMERO DE FOTO



PLANTA DE LOCALIZACIÓN
SIN ESCALA



FOTO 34: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA UN ASENTAMIENTO NUEVO QUE AÚN NO TIENE NOMBRE, POR ESE MOTIVO LE DENOMINAMOS INVASION 1 PARA MOTIVOS DE NUESTRO ESTUDIO, ESTA INVACIÓN INICIO LA SEGUNDA SEMANA DE ABRIL ESTE ESTÁ COLINDADO CON LA MOTORIZADA AÚN SE PUEDE VER DONDE ESTAN MARCANDO LOS LÍMITES LOS INVASORES. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 35: EN ESTA FOTOGRAFIA SE APRECIA UNA ESPUELA QUE PARCIALMENTE LA HAN DESTRUIDO, ÉSTA TAMBIÉN ES DEL ASENTAMIENTO NÚMERO UNO, EN ESTA INVACIÓN NO SE PUDO ESTABLECER EL NÚMERO EXACTO DE FAMILIAS YA QUE AÚN NO ESTABAN ESTABLECIDAS. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 36: EN LA FOTOGRAFIA SE APRECIA COMO ESTÁ LA VÍA, PARCIALMENTE SE HAN LLEVADO GRAN PARTE DE LOS RIELES, ESTA INVACIÓN TAMBIÉN ES DE RECIENTE OCUPACIÓN POR ESE MOTIVO TAMBIÉN NO SE TIENE EL DATO DE LA CANTIDAD DE FAMILIAS QUE LA OCUPARÁN (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)





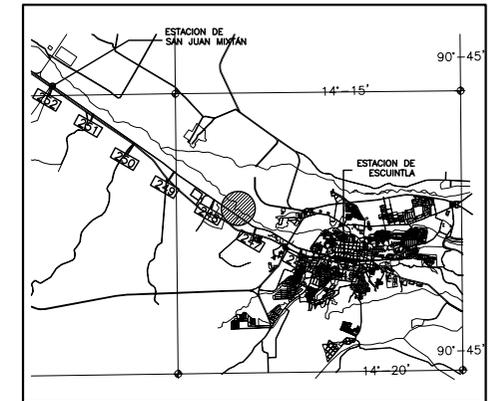
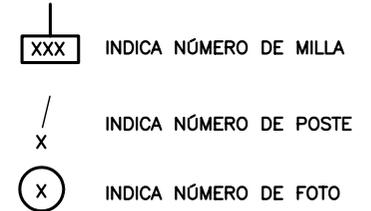
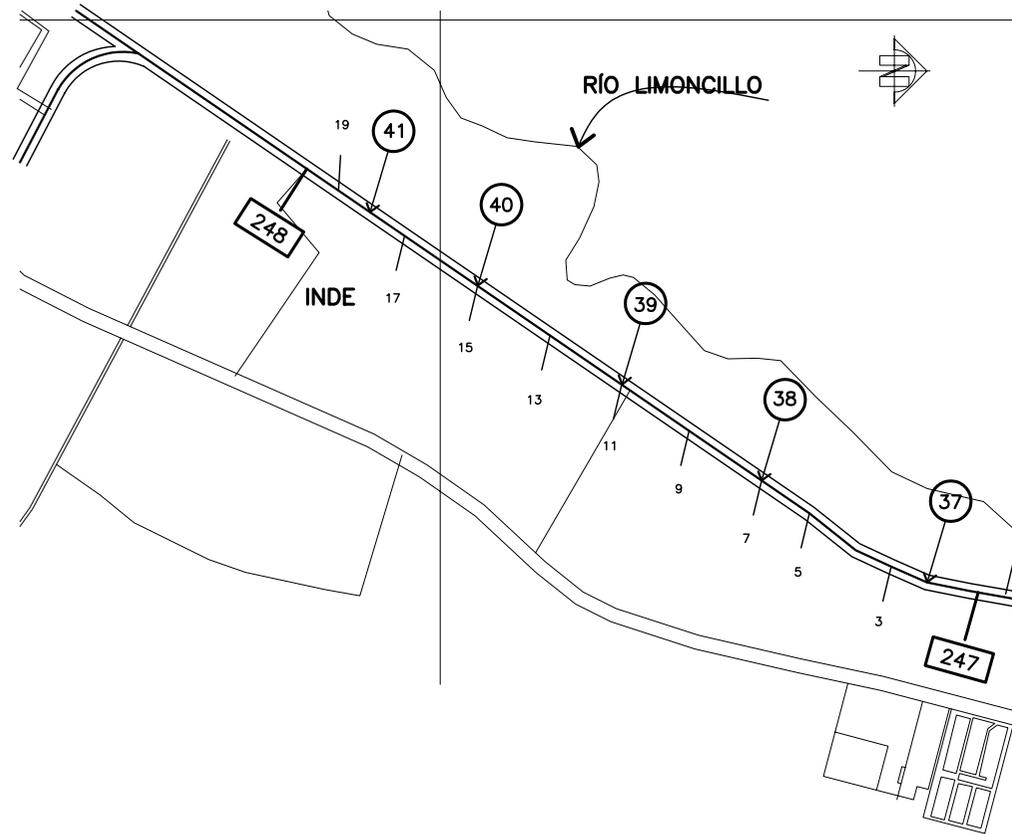
FOTO 37: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL DERECHO DE VÍA EL CUAL LO UTILIZAN COMO CAMINO PEATONAL PARA COMUNICARSE ENTRE LAS FINCAS Y PARA EL PASO DE GANADO, EN ESTA ÁREA YA NO EXISTEN LOS RIELES NI LOS DURMIENTES QUE COMPOÑIAN LA LÍNEA DEL FERROCARRIL, ES UN ÁREA CON MUY Poca SOMBRA COMO SE PUEDE APRECIAR EN LA FOTOGRAFÍA, ES BASTANTE PLANO, EL DERECHO DE VÍA ESTÁ DELIMITADO POR CERCOS.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 38: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA ARCOS DE UN ACUEDUCTO QUE DATA DEL AÑO 1,900 ESTE CONDUCE AGUA A LA TERMOELÉCTRICA DEL INDE Y ES PASO IMPORTANTE PARA ALGUNOS HABITANTES DEL LUGAR.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 39: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL ABANDONO EN EL QUE SE ENCUENTRA EL DECHO DE VÍA, EL CUAL NO TIENE NUNGUNA DELIMITACIÓN YA QUE LA HIERBA Y VEGETACIÓN NO LO PERMITEN LOCALIZARLA, EN ESTE TRAMO GENERALMENTE SE ENCUENTRA ABANDONADA Y SIN VESTIGIOS DE LA LÍNEA FERREA(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



PLANTA DE LOCALIZACIÓN
SIN ESCALA

PLANTA DE LÍNEA DEL FERROCARRIL MILLA 247 A 248 (POSTE 3 AL 19)

ESCALA 1 / 15000



FOTO 40: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL DERECHO DE VÍA ES UTILIZADO POR ALGUNAS PERSONAS PARA SEMBRAR EN LA ÉPOCA Y NO SE TIENE LÍMITE DONDE LINDA LA PROPIEDAD FERROVIARIA SIENDO ESTO TIERRA SIN DUEÑO, AL FONDO SE APRECIAN LOS TANQUE DE ALMACENAMIENTO DE COMBUSTIBLE. (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 41: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA PARTE DE LAS INSTALACIONES POR EL LADO DE LA CARRETERA QUE CONDUCE A PUERTO DE SAN JOSÉ EN ESTE TRAMO LA CARRETERA VA PARALELA A LA LÍNEA DEL FERROCARRIL Y ÉSTA A UNA DISTANCIA DE 200 METROS APROXIMADAMENTE (FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



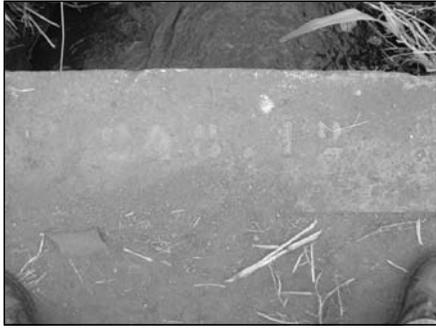


FOTO 42: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EN EL PUENTE LA MILLA 248.12, ESTE E UNO DE LOS 5 PUENTES QUE SE ENCUENTRA EN EL TRAMO SIENDO EL PASO DEL RIO LIMONCILLO QUE TIENE UN ALTO GRADO DE CONTAMINACIÓN(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 43: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA CLARAMENTE EL DERECHO DE VÍA QUE SE ENCUENTRA SIN NINGUN DURMIENTE COMO SIN LOS RIELES, ESTE ANTES LO UTILIZARON COMO CAMINO, POR LA RODADA CIRCULAN VEHICULOS.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 44: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL USO QUE SE LE DA AL DERECHO DE VÍA, ESTE ES UN ESTACIONAMIENTO DE TRAILERS QUE DESCARGAN, EN LA METALURGIA SE APRECIA QUE AÓN QUEDAN VESTIGIOS DE LA LÍNEA DEL FERROCARRIL.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)



FOTO 45: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL RÓTULO DE INFORMACIÓN DEL LA COMUNIDAD DE SAN JUAN MIXTÁN.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)

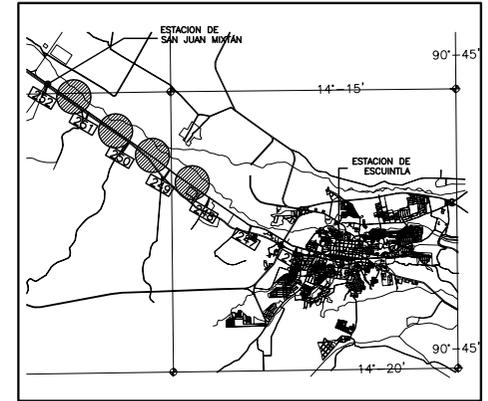
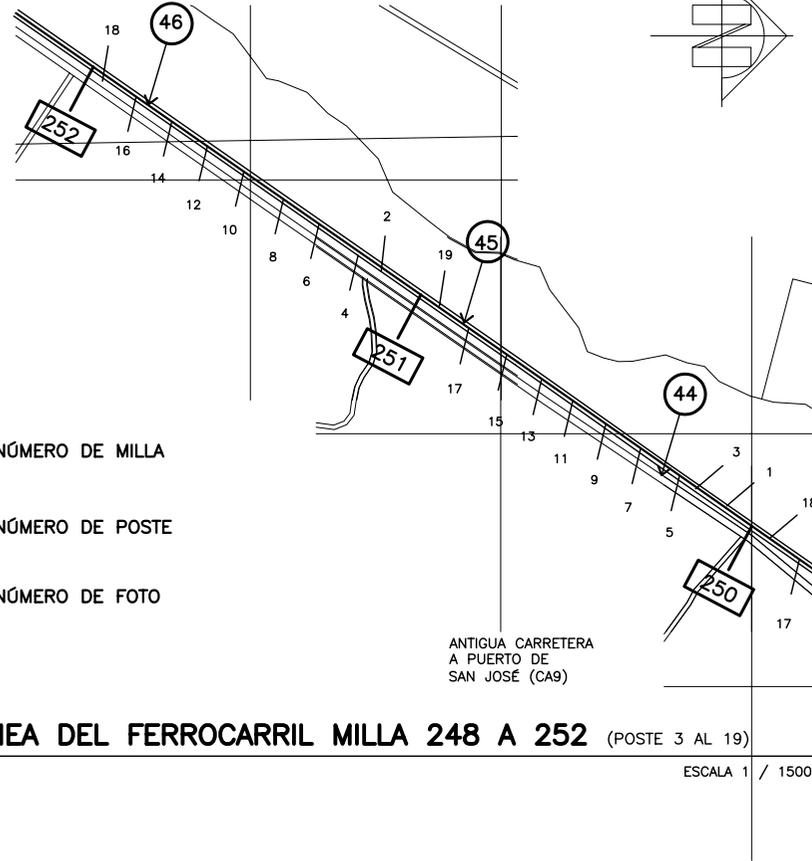


FOTO 46: EN LA FOTOGRAFÍA SE APRECIA EL DERECHO DE VÍA Y EL ESTADO EN QUE SE ENCUENTRA LA LÍNEA FÉRREA QUE AÓN SE MANTIENE SIN QUE SEA INVADIDO.(FUENTE JUAN MEJICANOS Y JORGE XIQUÍN)

- XXX INDICA NÚMERO DE MILLA
- X INDICA NÚMERO DE POSTE
- (X) INDICA NÚMERO DE FOTO

PLANTA DE LÍNEA DEL FERROCARRIL MILLA 248 A 252 (POSTE 3 AL 19)

ESCALA 1 / 15000



PLANTA DE LOCALIZACIÓN
SIN ESCALA



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CAPÍTULO VII



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CAPÍTULO VII

7.1 INTRODUCCIÓN

A través de la cultura material que ha desafiado el pasar del tiempo podemos conocer y sentir de modo directo el pasado tanto o más que con las historias y narraciones, por no ser discursos intelectuales contruidos a posterior sino como testigos auténticos que podemos ver y tocar, es por ello que el patrimonio histórico es un magnífico recurso para difundir el conocimiento histórico.

Además del rol educativo que juega por ser un elemento de identidad cultural, el patrimonio tiene valor de uso, ósea que puede albergar otras funciones y satisfacer necesidades materiales de la población, e incluso producir beneficios económicos, por tanto, puede ser disfrutado.

Es por ello que es importante reivindicar los beneficios tangibles e intangibles que su conservación puede generar sin olvidarnos de respetar su estilo arquitectónico y la integridad del inmueble.

Por lo tanto, la vocación de servicio a la sociedad para mejorar la calidad de vida del hombre debe ser el pilar principal, sobre el cual se debe trazar todo plan de conservación y revalorización de los sitios históricos. Entendiéndose como revalorización de un monumento histórico y/o cultural el proponerle un **nuevo uso**¹.

Designar las funciones futuras de los bienes que se quieren preservar suele ser una etapa a la que no llegan muchos movimientos ciudadanos a intervenir², a pesar que resulta fundamental para el éxito de ciertas iniciativas, el tomar en cuenta las opiniones ciudadanas específicas y generales para definir; Para que se quiera rehabilitar un edificio aparentemente inservible, además esto representa una magnífica ocasión para que la población denuncie las necesidades sociales y principalmente las culturales insatisfechas en el medio.

Es necesario pues, involucrar a la población en general y para ello se consideran aspectos metodológicos y la aplicación de técnicas de investigación de campo, instrumentos específicos, para extraer la opinión pública acerca de los temas

de la conservación y del **nuevo uso** que se le dará a las instalaciones de la antigua estación del ferrocarril de Escuintla y del equipamiento urbano.

7.2 ANÁLISIS DE PARTICIPACIÓN DE POBLACIÓN Y DEL EQUIPAMIENTO

Para ello, se procedió a realizar un muestreo aleatorio, encuestando a la población del casco urbano, y de las zonas que conforman la ciudad de Escuintla. Los aspectos a considerar son: social, cultural-educativo, turístico y nuevo uso que se dará al complejo ferroviario.

Dando mayor énfasis al aspecto al cultural y al nuevo uso que debe dársele, tal como se estableció anteriormente, basado en los conceptos dados por la UNESCO, acerca de la conservación del patrimonio cultural. El nuevo uso es el aspecto más importante a considerar, aunque también el más difícil de discernir, pero es con este espíritu que se ha realizado el trabajo de campo.

Realizando una primera encuesta, la cual luego de analizar los resultados obtenidos, se determina que la población seleccionada no conocía acerca del tema lo suficiente para proporcionar datos satisfactorios a la investigación, por ser población flotante, pues muchos solo estaban de paso y otros eran emigrantes de otros municipios e incluso de otros departamentos.

Fue necesario entonces, realizar un segundo muestreo, el cual se distribuyó en las cinco zonas de la ciudad (ver mapa No. 11), además se seleccionaron personas que estuvieran entre los 15 a 50 años de edad, por considerarlos como un grupo idóneo para tomar la información deseada. Ver gráficos del 1 al 11.

Extrayendo mayor cantidad de muestras en la zona uno (40%), las que se realizaron en los alrededores de la estación, por residir ahí la población que más relacionada ha estado con el tema, sin discriminar el resto de las muestras tomadas en las otras cuatro zonas porque representan el sesenta por ciento.

Con la tabulación de la información obtenida, se hicieron las siguientes gráficas, para mostrar la opinión de los vecinos y tomar criterios para decidir las nuevas funciones y actividades que deben dársele a Patrimonio Ferroviario de la estación de Escuintla.

¹ Chanfón Olmos, Fundamentos Teorías de la Restauración. Coord. General de Estudios de Postgrado. UNAM. Facultad de Arquitectura. México.1998.

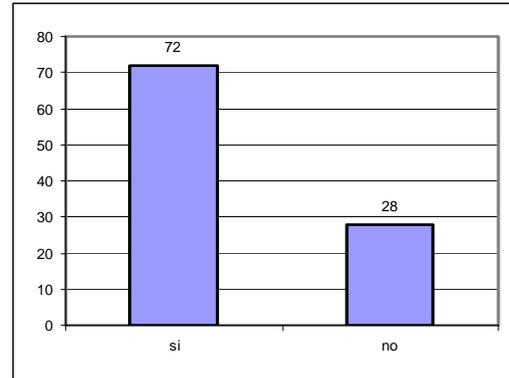
² Patrimonio Mundial de la UNESCO

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.2 CONSULTA PARTICIPATIVA DE LA POBLACIÓN

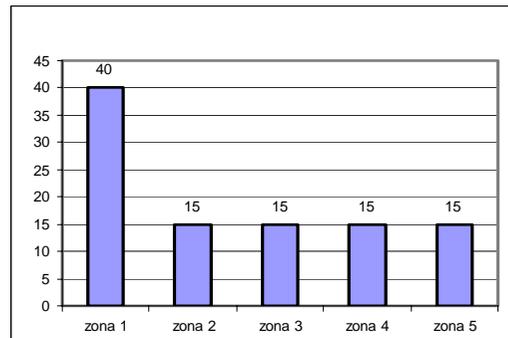
Pregunta No. 1

¿Es Originario del Municipio?



Gráfica No. 1A

En la gráfica No. 1A muestra que el 72% de la población es originaria del municipio y que un 28% son emigrantes de otros municipios e incluso de otros departamentos pero que actualmente residen en el municipio.

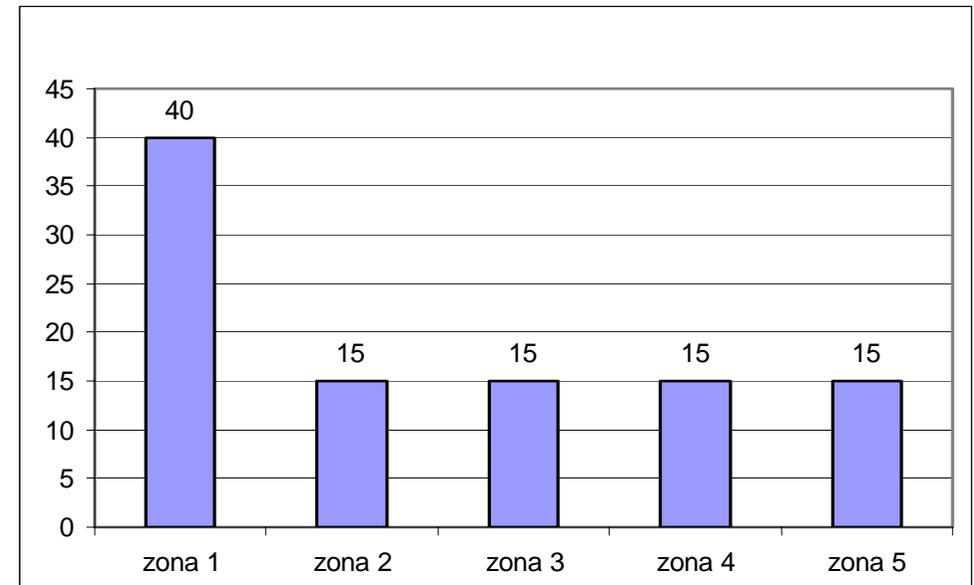


Gráfica No. 1B

La gráfica No. 1B muestra la forma en que se distribuyeron las encuestas en las distintas zonas del municipio de Escuintla

Pregunta No. 2

¿En qué aspecto o aspectos considera usted que la ciudad de Escuintla tiene problemas o deficiencias y qué es importante que se atiendan?



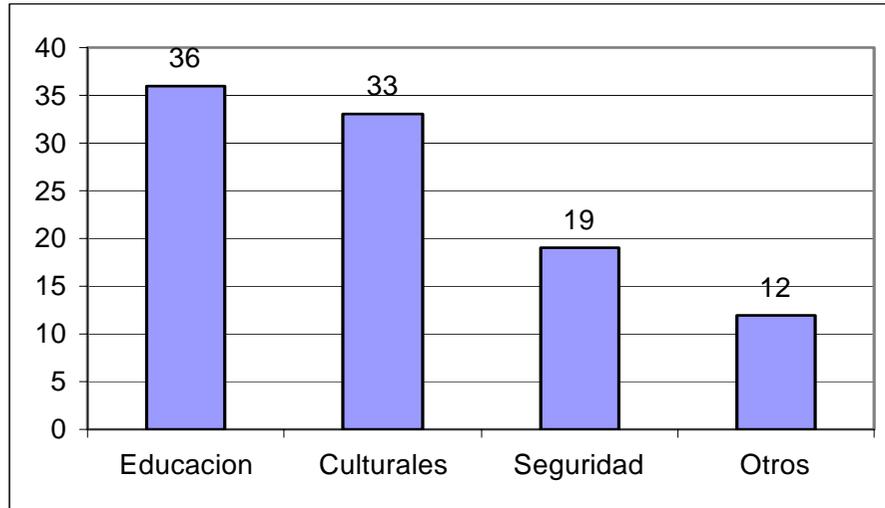
Gráfica No.2

Cómo se puede observar en la gráfica No. 2, los aspectos que tienen problemas según la cantidad de veces que fueron mencionado son: Educativo, social. Cultural, turístico. Mientras que un trece por ciento del total de encuestados no opinó.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Pregunta No. 3

¿Qué Propone Usted para solucionarlos?



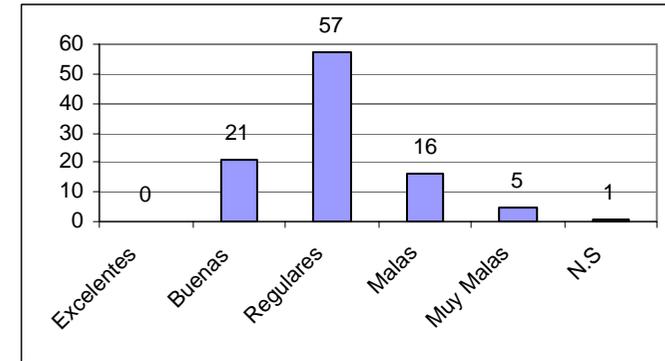
Gráfica No. 3

Como muestra la gráfica No. 3 los aspectos que la población considera que deben mejorarse son: **La educación**, a través de la creación de más escuelas y lugares complementarios como bibliotecas; el aspecto **cultural**, la población considera que es la falta de publicidad de las actividades ya existentes una causa importante.

Por la cual la población no tiene participación en ellas, además sería bueno implementar otras nuevas tales como: obras de teatro, conciertos de música para la población los fines de semana, concursos estudiantiles; además en el aspecto **social** implementar más seguridad para combatir la delincuencia y otros.

Pregunta No. 4

¿Cómo describiría las actividades culturales y sociales del municipio?

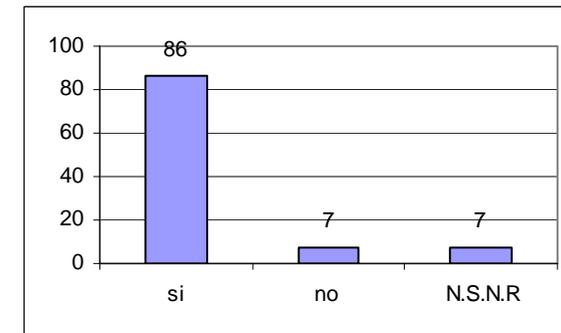


Gráfica No. 4

La gráfica No. 4 muestra el resultado, de la opinión de la población de las actividades que actualmente se realizaban y la mayoría considera que son regulares con una tendencia a malas.

Pregunta No. 5

¿Considera necesario realizar otras actividades culturales o Sociales en la comunidad?



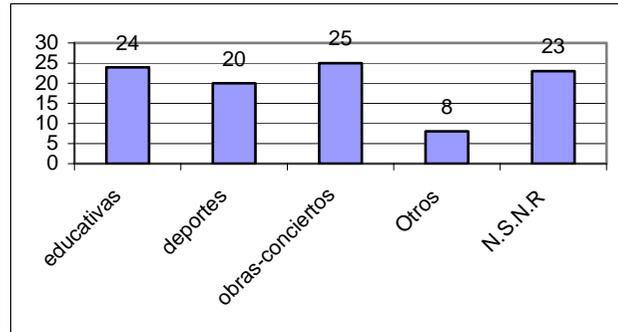
Gráfica No. 5

La gráfica No. 5 Muestra que la gran mayoría de encuestados opina que deben implementarse más actividades culturales.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Pregunta No. 6

¿Qué actividades sociales o culturales propone usted?

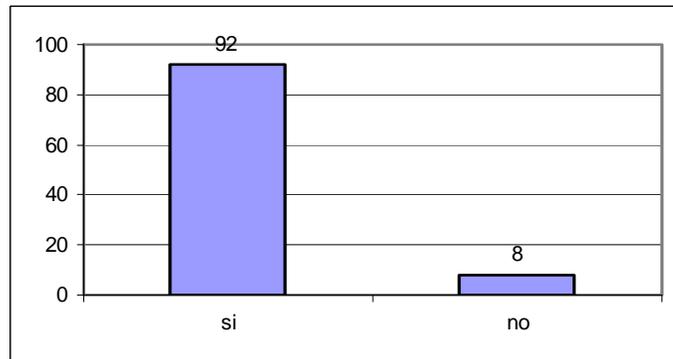


Gráfica No. 6

La gráfica No. 6 muestra las diferentes actividades que la población propone implementar son: educativas tales como concursos de conocimientos generales entre alumnos de los diferentes establecimientos; organizar torneos deportivos; hacer obras de teatro al aire libre, conciertos de música folklórica, además mencionaron otras muchas que se salen del contexto de la investigación y los que no respondieron.

Pregunta No. 7

¿Conoce o ha oído hablar acerca de la Estación del Ferrocarril de Escuintla?

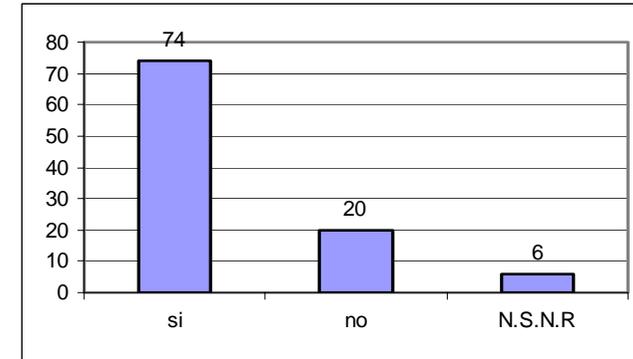


Gráfica No. 7

La gráfica No. 7 muestra que casi el total de los encuestados han oído hablar de la antigua estación del tren pese al tiempo que tiene de estar abandonada. Que por el tamaño y su ubicación dentro de la ciudad es difícil de ignorarla.

Pregunta No. 8

¿Considera importante el complejo Ferroviario para la población de la ciudad de Escuintla?

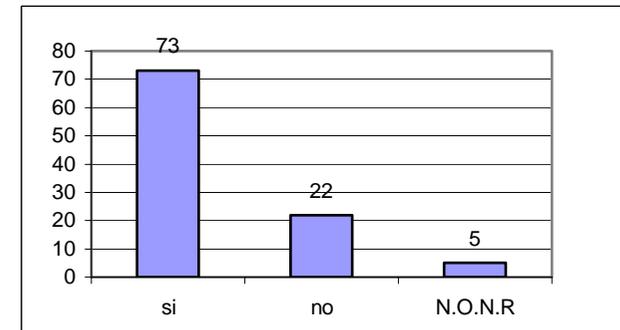


Gráfica No. 8

La gráfica No. 8 muestra que la mayoría de las personas consideran que es importante por formar parte de su identidad e Historia.

Pregunta No. 9

¿Considera Importante que se conserven los edificios del complejo ferroviario?

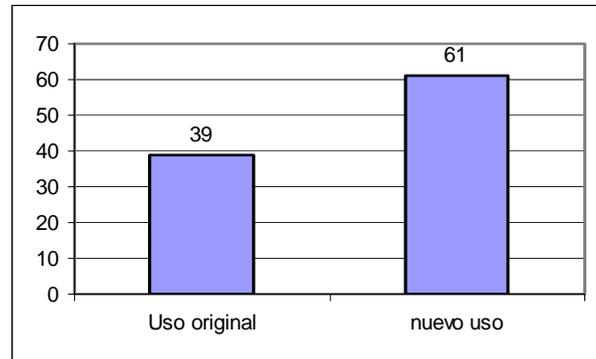


Gráfica No. 9

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

Pregunta No. 10

¿Qué uso considera usted que debe dársele a los edificios de la estación del ferrocarril de Escuintla, uso original o nuevo uso?

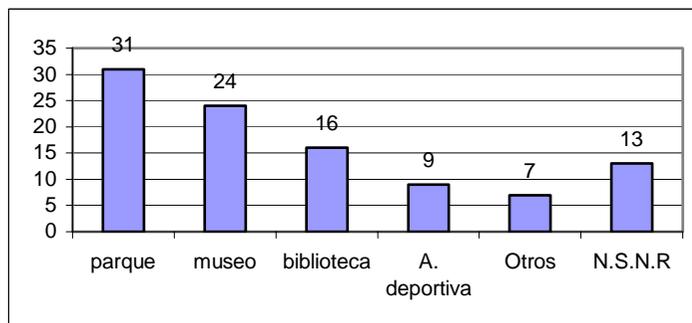


Gráfica No. 10

La mayoría considera que debe dársele un nuevo uso, uno que le sea útil a la población, sin dejar por un lado que un buen porcentaje opina que debe seguirse dando el uso original.

Pregunta No. 11

¿Qué nuevo uso propondría usted?



Gráfica No. 11

7.3 RESULTADOS Y CRITERIOS

En las gráficas se muestran los resultados de la opinión de la población, donde tuvieron la oportunidad de denunciar sus principales problemas, necesidades y de manifestar sus intenciones acerca del uso que debe dársele a los edificios del complejo ferroviario, de los cuales sólo se nombran aquellos que resultaron compatibles con los edificios dejando clasificados como "otros" aquellos que resultaron ser totalmente ajenos a la integridad del patrimonio.

Sintetizando la información de la encuesta en el cuadro No. 8, se determinan las necesidades y carencias de la población mientras en el cuadro No. 9 se comparan los resultados de la opinión de la población con el equipamiento urbano de la ciudad de Escuintla, que se describió en el capítulo V, y se determinan las necesidades y carencias prioritarias de los aspectos evaluados, además se determinan las soluciones (implementación urbana necesaria).

En la pregunta No. 9 el 73% la población opina que deben conservarse los edificios del complejo ferroviario de Escuintla, en la pregunta No. 10 el 61% de la población opino que debe ser a través de darle nuevo uso a las instalaciones del complejo ferroviario y al derecho de vía como parte fundamental del patrimonio industrial.

En el cuadro No. 8, se pueden observar que los usos propuestos por el 74% de la población, (pregunta No. 11), cubren gran parte de los problemas detectados en los aspectos educativo y social, pero no el cultural que es principalmente el que debe atenderse con este tipo de proyecto (según directrices de conservación UNESCO).

En necesario entonces analizar el resto de la información proporcionada por la población en el resto de las preguntas, como síntesis de las preguntas cinco y seis que tratan el aspecto de las actividades culturales se obtuvieron los siguientes resultados: en la pregunta cinco el 86% de la población opinó que deben implementarse nuevas actividades, en la pregunta seis el 24% opinó que deben hacerse concursos entre los establecimientos educativos y el 25% opinó que deben hacerse obras de teatro y conciertos de música (ver gráficas 5 y 6). Estos resultados convergen en una misma solución que es la construcción de un teatro al aire libre donde podrán realizar las actividades sugeridas por la población así como otras nuevas.

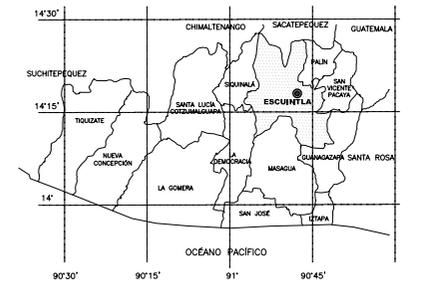
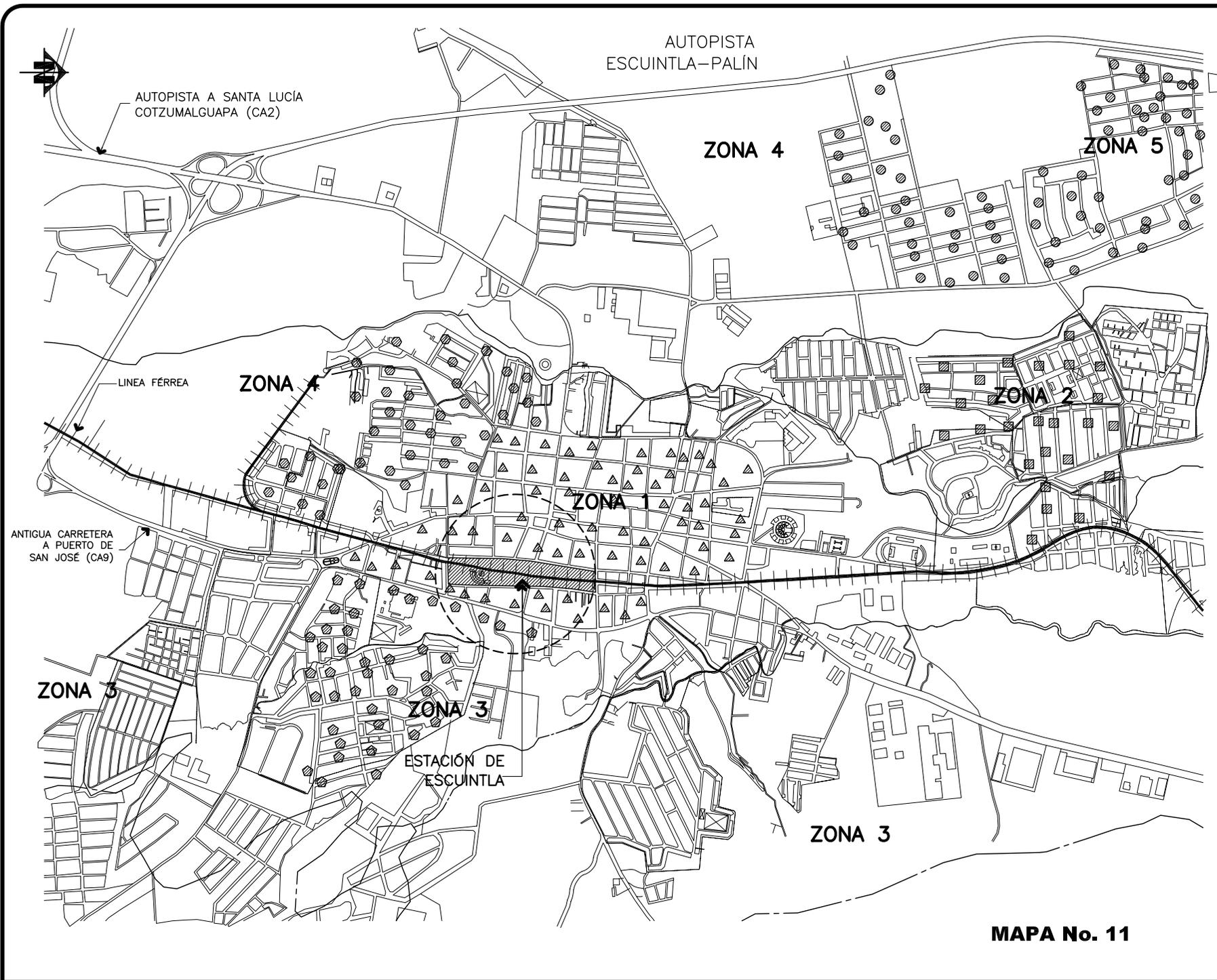
CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

El turismo es un aspecto muy importante para la ciudad y que está sumamente descuidado por las autoridades locales, y teniendo el derecho de vía que es también parte del patrimonio industrial, con estos dos elementos en juego aplicaremos un concepto nuevo en Guatemala que relaciona a ambos y que ha sido aplicado en varios países europeos con buenos resultados en la conservación del patrimonio ferroviario y de la economía a través del turismo, y es conocido como vía verde.

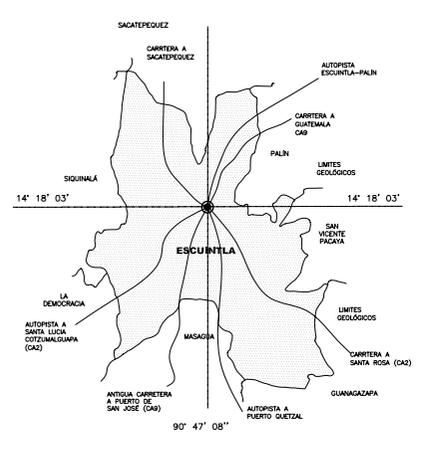
Por lo tanto se propone un proyecto de vía verde sobre el tramo ferroviario Escuintla-San Juan Mixtán, que no es más que el acondicionamiento de plataformas ferroviarias en desuso, como infraestructuras para desplazamiento no motorizado, que permita su uso por caminantes, ciclistas y personas con movilidad reducida.

Con el objetivo primordial de la Vía Verde que es conservar la integridad del dominio público sobre este patrimonio, sin desestimar la idea de que la vía férrea que actualmente se encuentra en desuso vuelva a ponerse en servicio, es aquí donde cobra toda su importancia como reserva patrimonial.

Al transformar infraestructuras en desuso en un recurso útil a la sociedad, facilita la movilidad ligera, la práctica de deporte, el ocio al aire libre, el goce respetuoso de la naturaleza y la convivencia con todos los ciudadanos. Esto por otra parte permite desarrollar nuevas actividades que dinamizan social y económicamente las zonas que atraviesan, a través del turismo, de la protección del entorno natural y de la conservación del patrimonio histórico cultural.



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA



MUNICIPIO DE ESCUINTLA

- SECTORES CUBIERTOS POR LA ENCUESTA**
- ▲ SECTOR CUBIERTO EN LA ZONA 1
 - ▣ SECTOR CUBIERTO EN LA ZONA 2
 - ◊ SECTOR CUBIERTO EN LA ZONA 3
 - ◌ SECTOR CUBIERTO EN LA ZONA 4
 - ◌ SECTOR CUBIERTO EN LA ZONA 5

MAPA No. 11

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: **MAPA DE DISTRIBUCION DE BOLETAS DE CONSULTA A LA POBLACION**

FUENTE: **ELABORACIÓN PROPIA**

FECHA: **JUL/05**

ESCALA: **1/20,000**

PLANO No.

HOJA No. **119**



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.4 PROGRAMA DE NECESIDADES

Todo proyecto arquitectónico surge de una necesidad, que el humano requiere satisfacer, necesitando espacios muy diversos para cumplir tal fin. De una necesidad general puede establecerse necesidades secundarias y clasificarlas para deducir que función resuelve.

De acuerdo al análisis comparativo realizado en los cuadros No. 8, 9, 10, 12, de este capítulo acerca del equipamiento urbano, de las demandas y necesidades de la población y compatibilidad entre servicios, se ha encontrado faltante equipamiento que permita la recreación de la población, la difusión y práctica de la cultura y bellas artes, el turismo, infraestructura para la movilidad peatonal dentro de la ciudad.

En el cuadro No. 10 se analizarán los edificios existentes dentro del polígono de la estación y de las nuevas funciones que se desarrollaran en cada uno de ellos así como de las actividades específicas que en cada una encierra, además de los nuevos edificios que será necesario implementar y de su ubicación dentro del complejo.

A continuación el programa de necesidades que no es más que un listado de los espacios requeridos para el proyecto en cuestión, según las actividades que se desarrollaran en el proyecto, se agruparan en grandes bloques consistiendo en estos.

7.5 CENTRO DE LA CULTURA

En el complejo ferroviario de la estación de Escuintla se revitalizará su entorno y se dará un nuevo uso a sus edificios, en los que desarrollaran actividades principalmente culturales-recreativas y comerciales, tanto para la población de la ciudad y para turistas, en un segundo papel se fortalecerá el aspecto económico y educativo. Siendo necesario incluir en este proyecto las siguientes áreas:

7.5.1 INGRESO Y PARQUEO

Provisto para los visitantes que lleguen o salgan en vehículos en algún medio de transporte, las actividades a desarrollar será estacionar vehículos. Los usuarios serán visitantes nacionales y extranjeros, los agentes serán policía de seguridad y personal de jardinería.

7.5.2 AGENCIA BANCARIA

Estará ubicada en el extremo norte de la antigua bodega del ferrocarril, se dará en arrendamiento a algún banco nacional o internacional y se pretende que genere fondos para el mantenimiento del complejo, los usuarios serán, población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán jefe de agencia, cajeros, secretarías para atención al cliente, agentes de seguridad y personales de limpieza.

7.5.3 OFICINAS PROFESIONALES

Estará ubicada en la sección intermedia de la antigua bodega del ferrocarril, se dará en arrendamiento a bufetes de abogados u otras oficinas profesionales de otras especialidades y se reservará un local para uso exclusivo de servicio de café Internet. Se pretende que genere fondos para el mantenimiento del complejo, los usuarios serán, población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán profesionales de las distintas ramas, secretarías y personal de limpieza.

7.5.4 BIBLIOTECA

Esta área se ubicará en el extremo sur de la antigua bodega, difundirá conocimiento, historia del desarrollo del ferrocarril su importancia en el desarrollo del país y de su ciudad. Para realizar sus actividades se requiere, área de anaqueles y de mesas, los usuarios serán principalmente la población local y ocasionalmente turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán bibliotecarios, personal de limpieza.

7.5.5 MUSEO

Esta área se ubicará en un edificio nuevo al lado de la casa redonda, difundirá valores culturales y de identidad, conocimiento, historia del desarrollo del ferrocarril su importancia en el desarrollo del país y de su ciudad. Para realizar sus actividades se requiere, sala de exposiciones fotográficas, área de exposiciones de escenas del ferrocarril, área de exposición de piezas del ferrocarril. Los usuarios serán la población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán encargados de museo, agente de seguridad y personal de limpieza.

7.5.6 PLAZA DE INGRESO PEATONAL PRINCIPAL Y FUENTE

Provisto para los visitantes que lleguen o salgan a pie, las actividades a desarrollar será desplazarse a los diferentes puntos del complejo, descansar y refrescarse a la sombra. Los usuarios serán la población local, visitantes nacionales y extranjeros, los agentes serán policía de seguridad y personal de mantenimiento y jardinería.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.5.7 RESTAURANTE

Se encontrará ubicada dentro del antiguo edificio de la estación del ferrocarril y brindará alimentación típica al visitante del parque y de la vía verde. Para ello se proveerá de bodegas de alimentos, cocina, despacho, cajas y área de mesas. Los usuarios serán, población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán personal de cocina, personal de atención a mesas y personal de limpieza.

7.5.8 INFORMACIÓN TURÍSTICA

Esta área se ubicará en el antiguo andén de abordaje, por ser un lugar de fácil acceso de todo lugar dentro del complejo y por estar a la par de la vía verde, se pretende informar al visitante del parque pero principalmente al usuario de la vía verde para que pueda disfrutar de su recorrido por la misma y si lo prefiere de la estadía dentro del complejo cultural. Los usuarios serán, población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán secretaria y personal de mantenimiento.

7.5.9 ADMINISTRACIÓN CENTRO DE LA CULTURA

Se requiere para administrar y organizar el centro de la cultura, registrar e informar al visitante y usuario de la vía verde, lleva control de los costos de ingreso de mantenimiento. Para realizar tales funciones se necesitan ambientes como: recepción, áreas de estar, secretaria, contador, administrador, sala de sesiones, servicios sanitarios para hombres y mujeres y bodega. Los usuarios serán, población local, turistas nacionales y extranjeros, los agentes serán recepcionista, secretaria, contador, administrador y personal de limpieza.

7.5.10 CLÍNICA DE PRIMEROS AUXILIOS

Prestará servicios médicos de primeros auxilios a los usuarios de la vía verde que sufran algún tipo de lesión en el recorrido de la misma, aunque no se descarta el que preste servicio a los visitantes del centro cultural. Para realizar sus actividades se necesitan, recepción, sala de espera, sala de observaciones, sala de rehidratación, clínica, oficina de médico encargado, bodega y servicios sanitarios para hombres y mujeres. Los usuarios serán, los de la vía verde que pueden ser turistas nacionales y extranjeros, visitantes del centro cultural. Los agentes serán: médico general, enfermera y personal de limpieza.

7.5.11 TALLER DE MANTENIMIENTO DEL FERROCARRIL

El taller de mantenimiento se ubicará en la casa redonda donde originalmente se ubicó, y se encargará de darle servicio de mantenimiento a la maquinaria que

circula por toda la costa sur, además de darle mantenimiento a la vía del ferrocarril en toda la jurisdicción del municipio. Para su funcionamiento se requiere, tornamesa, área de taller de mantenimiento, bodega de repuestos, servicios sanitarios de personal, comedor, muelle de carga y descarga, estacionamiento y maniobra de transporte pesado, parqueo de vehículos y garita de control, los agentes serán, proveedores, contratistas, operadores de la maquinaria, los agentes serán jefe de mantenimiento, mecánicos, bodeguero, guardia de seguridad.

7.5.12 TEATRO AL AIRE LIBRE

Promoverá y difundirá los valores socio-culturales entre la población, a través de obras de teatro, conciertos de música folklórica, para realizar las actividades se recitan la siguiente: área de gradería, escenario, vestidores, servicios sanitarios para hombres y mujeres, bodega, cuarto de controles. Los usuarios serán la población y los usuarios de la vía verde. Los agentes serán los actores y/o músicos y personal de limpieza.

7.5.13 FUENTE DE SODA Y SERVICIOS SANITARIOS

Módulos localizados en puntos estratégicos dentro del centro cultural, se dotarán con servicios sanitarios para hombres y para mujeres, con área de venta de refrescos, golosinas, área de mesas para consumir, además con área de bancas con techo de pérgolas ideal para el descanso a la sombra. Los usuarios serán la población y los usuarios de la vía verde. Los agentes serán, personal de fuente de soda.

7.5.14 ADMINISTRACIÓN DEL FERROCARRIL

Se requiere para administrar y organizar el taller de mantenimiento del ferrocarril, controlar el equipo que entra y sale del taller, además del manejo de los repuestos, lleva control del personal y costos de mantenimiento. Para realizar tales funciones se necesitan ambientes como: recepción, áreas de estar, secretaria, contador, administrador, jefe de mantenimiento, sala de sesiones, servicios sanitarios para hombres y mujeres y bodega. Los usuarios serán, proveedores, contratistas, operadores de la maquinaria, los agentes serán recepcionista, secretaria, contador, administrador, jefe de mantenimiento y personal de limpieza.

7.5.15 PARQUE DE RECREACIÓN

Proporciona un lugar donde se pueden realizar actividades de recreación pasiva y activa al aire libre. Para ello se diseñarán áreas como plazas, caminamientos, áreas de estar a la sombra, juegos infantiles, canchas polideportivas, áreas de patinaje, senderos para caminar, módulos de servios

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

sanitarios para hombres y mujeres. Los usuarios serán la población y los usuarios de la vía verde. Los agentes serán, personal de vigilancia y personal de limpieza.

7.5.16 VÍA VERDE

En el tramo de vía que parte de la estación del ferrocarril de Escuintla hasta llegar a San Juan Mixtán se diseñará la vía verde, que posee de por sí paisajes naturales así como urbanos, utilizándose la línea férrea para uso exclusivo del ferrocarril que circulará por la costa sur y en el derecho de vía para la locomoción de personas a pie como en bicicleta, promoviendo con el deporte, el respeto al medio ambiente y la valorización del patrimonio ferroviario, para lograr ese fin se hacen necesarias las siguientes partes áreas a largo del tramo:

7.5.16.1 ALQUILER DE BICICLETAS

Proporciona un lugar para poder alquilar bicicletas, contando con un lugar para la reparación de bicis averiadas en el camino, para que estén en buen estado para seguir el recorrido. Las personas usuarias serán visitantes que deseen dar un paseo en bicicleta, que por el lugar de donde vengan no hayan podido traer, los agentes serán encargado que de y que recibe las bicicletas

7.5.16.2 VENTA DE SODA

Módulos localizados en puntos a lo largo del tramo de vía verde, se dotará con servicios sanitarios para hombres y para mujeres, con área de venta de refrescos, golosinas, área de mesas para consumir, además con área de bancas con techo para el descanso a la sombra. Los usuarios serán la población, turistas naciones y extranjeros, los agentes serán personal de fuente de soda.

SÍNTESIS DE PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN

| ASPECTOS EVALUADOS EN LA ENCUESTA | | PRINCIPALES PROBLEMAS DETECTADOS | SOLUCIONES PROPUESTAS POR LA POBLACIÓN | USOS PROPUESTOS X POBLACIÓN | | | | USOS. COMPLEM. | |
|--|---------------|---|--|-----------------------------|--------------|-------------------|----------------|--------------------|--------------|
| | | | | PARQUE 31% | MUSEO 24% | BIBLIOTECA 16% | DEPORTES 9% | TEATRO A. LIBRE | VIA VERDE |
| ASPECTOS EVALUADOS EN LA ENCUESTA | EDUCATIVO 54% | FALTAN ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS | 1. HACER MÁS ESCUELAS E INSTITUTOS | ● | ● | ● | ● | | |
| | | NO HAY SUFICIENTES CENTROS DE APOYO EDUCATIVO | 2. HACER: BIBLIOTECAS, ZOOLOGICO, JARDIN BOTANICO, MUSEO | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | NO HAY ACTIVIDADES ENTRE ESTABLECIMIENTOS QUE ESTIMULEN MEJORAR EL NIVEL ACADEMICO DE LOS ESTUDIANTES | 3. HACER CONCURSOS LITERATURA, MATEMATICA, CONOCIMIENTOS GENERALES ETC. | | | | | ● | ● |
| | SOCIAL 49 % | MUCHA DELINCUENCIA, DROGADICCIÓN E INDIGENCIA PRINCIPALMENTE EN LOS ALREDORES DE ESTACIÓN | 1. DARLE ALGÚN USO A LA ESTACIÓN PARA QUE NO SEA ALBERGUE DE DELINCUENTES E INDIGENTES | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | DEMASIADA BASURA EN LA CALLES (ESTACIÓN FOCO DE CONTAMINACION) | 2. DARLE USO A LA ESTACIÓN PARA QUE NO SEA BASURERO Y HACER CAMPAÑAS EDUCATIVAS DE DONDE SE DEBE DEPOSITAR LA BASURA | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | ZONA ROJA EN EL CENTRO DE LA CIUDAD | 3. SACAR ZONA ROJA DEL CENTRO DE LA CIUDAD | | | | | | |
| | | NO HAY LUGARES RECREATIVOS PÚBLICOS ADECUADOS PARA EL ESPARCIMIENTO | 4. CREAR PARQUES INFANTILES Y HACER ÁREAS DEPORTIVAS | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | CULTURAL 47% | FALTA DE PUBLICIDAD DE LAS ACTIVIDADES REALIZADAS ACTUAMENTE | 1. PROMOCIONAR MAS LAS ACTIVIDADES REALIZADAS ACTUALMENTE POR LAS AUTORIDADES MUNICIPALES | | | | | ● | |
| | | FALTA DE INSTALACIONES ADECUADOS PARA REALIZAR ACTIVIDADES CULTURALES AL AIRE LIBRE | 2. CREAR UN LUGAR PARA REALIZAR ACTIVIDADES AL AIRE LIBRE | ● | ● | ● | ● | ● | ● |
| | | FALTA DE ACTIVIDADES CULTURALES CON LAS QUE LA POBLACIÓN SE IDENTIFIQUE | 3. HACER OBRAS DE TEATRO, CONCIERTOS DE MUSICA FOLCKLORICA, ETC. | | | | | ● | ● |
| | TURISTICO 32% | AUTORIDADES NO INVIERTEN EN EL MANTENIMIENTO Y MEJORARA DE LOS LUGARES TURÍSTICOS DEL MUNICIPIO | 1. DARLE MAYOR IMPORTANCIA A LOS LUGARES DE ATRACTIVO TURÍSTICO | ● | ● | | | ● | ● |
| | | AUTORIDADES NO SE PREOCUPAN EN EXPLOTAR LUGARES CON POTENCIAL TURÍSTICO | 2. PONER EN MARCHA UNA CAMPAÑA PARA ESTIMULAR LA INVERSION | | | | | ● | ● |
| NO SE LE BRINDA LA SUFICIENTE SEGURIDAD AL TURISTA | | 3. QUE HAYA MÁS PRESENCIA POLICIACA EN LUGARES TURÍSTICOS | | | | | | | |

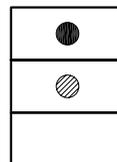
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

CUADRO No. 8

NOTA:

EL PRESENTE CUADRO ES LA SÍNTESIS DE LA OPINIÓN DE LA POBLACIÓN PARA LA CUAL SERÁ DIRIGIDO EL PROYECTO POR LO TANTO ES NUESTRA BASE PARA DETERMINAR EL NUEVO USO QUE SE LE DARÁ A LAS INSTALACIONES DE LA ANTIGUA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA.

1. DE LOS RESULTADOS DE LA PREGUNTA No. 6 SE DETERMINO QUE LA POBLACIÓN DESEA QUE SE HAGAN ACTIVIDADES CULTURAL-EDUCATIVAS TALES COMO OBRAS DE TEATRO, CONCIERTOS, CONCURSOS ENTRE ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS. PARA LO CUAL SE PROPONE UNA TEATRO AL AIRE LIBRE.
2. LA ACTIVIDAD DEPORTIVA MENCIONADA DENTRO DE MISMA PREGUNTA SE CUBRIRÁ DENTRO DEL PARQUE DE RECREACION, QUE SE DESARROLLARA MAS ADELANTE.
3. DENTRO DE LOS NUEVOS USOS PROPUESTOS POR LA POBLACIÓN EN LA PREGUNTA No. 11 SOLO SE CONSIDERARON AQUELLOS QUE RESULTARON COMPATIBLES Y QUE RESPETAN AL PATRIMONIO.



- INDICA SATISFACTOR DIRECTO DEL PROBLEMA O DEFICIENCIA.
- INDICA SATISFACTOR INDIRECTO DEL PROBLEMA O DEFICIENCIA.
- NO BRINDA SATISFACTOR A LA NECESIDAD.



ANÁLISIS COMPARATIVO DE EQUIPAMIENTO URBANO Y DE PARTICIPACIÓN DE LA POBLACIÓN

| | EQUIPAMIENTO URBANO | CANT. | OBSERVACIONES | DIAGNÓSTICO (OPINIÓN DE LA POBLACIÓN) | CONCLUSIONES |
|---------------------------|---|-------|---|--|--|
| EDUCATIVO | ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACIÓN PARVULARIA | 86 | SEGÚN ENCUESTA, LA POBLACIÓN OPINA QUE PARA RESOLVER LOS PROBLEMAS EDUCATIVOS DEL MUNICIPIO SE DEBE CONSTRUIR: | <p>–ES EVIDENTE QUE LA CIUDAD DE ESCUINTLA CARECE DE CENTROS DE CONSULTA BIBLIOGRÁFICA (BIBLIOTECA), EN RELACION A LA CANTIDAD DE CENTRO EDUCATIVOS QUE POSEE.</p> <p>–EL 24% DE LA POBLACIÓN OPINA QUE DEBIDO AL CLIMA CALIDO DEL MUNICIPIO DESEARIAN TENER UN LUGAR AL AIRE LIBRE DONDE PUEDAN REALIZAR CONCIERTOS, OBRAS DE TEATRO Y CONCURSOS DE CONOCIMIENTO ENTRE LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS, QUE SEA UN LUGAR DONDE LA MAYORIA TENGA ACCESO A VISITAR.</p> <p>–POR OTRO LADO EN LA CASA DE CULTURA COMO SE PUEDE OBSERVAR NO HAY MUSEO, NI EXISTE ALGUNO DENTRO DE LA CIUDAD, POR LO TANTO EL 16% DE LA POBLACIÓN OPINAN QUE EN EL COMPLEJO DEBERÍA CONSTRUIRSE UNA MUSEO.</p> <p>–SEGÚN OPINIÓN DE LA POBLACIÓN, SI HAY CENTROS DEPORTIVOS EN LA CIUDAD EN LOS QUE PUEDEN PRACTICAR ALGUN DEPORTE PERO QUE ESTAN MUY RETIRADOS Y CASI NUNCA ASISTEN A ELLOS POR ESA CAUSA.</p> <p>–ADEMÁS SE PUEDE OBSERVAR EN EL CUADRO DE EQUIPAMIENTO QUE APENAS EXISTEN DOS Y ESTAN FUERA DE LA CIUDAD</p> <p>–EL 31% OPINA QUE EL NUEVO USO QUE DEBERÍA DÁRSELE AL COMPLEJO DEBERÍA SER UN PARQUE DE RECREACIÓN.</p> <p>–EL 9% DE LA POBLACIÓN OPINO QUE DEBERÍAN CONSTRUIRSE CANCHAS DEPORTIVAS DENTRO DEL TERRENO DE LA ESTACIÓN.</p> <p>–POR LO TANTO AL UNIFICAR ESTAS DOS PROPUESTAS EN UNA SOLA QUE SERÍA LA DE RECREACION ACTIVA EL PORCENTAJE SUMA 40%.</p> <p>–EL COMPLEJO FERROVIARIO ES EL LIMITE DEL ÁREA COMERCIAL DE LA CIUDAD, ES UN LUGAR ESTRATEGICO PARA UNA AGENCIA BANCARIA, ADEMÁS POR LA PROXIMIDAD QUE TIENE A LA AVENIDA CENTROAMERICA.</p> <p>–EL JUZGADO DE 1ra. INST. PENAL QUEDA ENFRENTA DE EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA BODEGA, POR LO QUE HAY GRAN CANTIDAD DE BUFETES DE ABOGADOS EN LOS ALREDEDORES, QUE ESTAN ESTAN INSTALADOS EN CUARTOS DE CASAS QUE ALQUILAN Y MANIFESTARON QUE SERIA BUENO TENER LUGARES ESPECIFICOS PARA SUS OFICINAS.</p> | <p>INCLUIR EN EL PROGRAMA DE NECESIDADES, UNA ÁREA PARA UNA BIBLIOTECA EN EL QUE PUEDAN CONSULTAR TEMAS PRINCIPALMENTE QUE TRATEN SOBRE EL FERROCARRIL.</p> <p>SE HACE NECESARIO PROPONER LA CONSTRUCCIÓN DE UN TEATRO AL AIRE LIBRE, DENTRO DEL COMPLEJO, SERÁ UN LUGAR QUE SOPORTE EL USO CONTINUO SIN QUE SUFRA MAYORES DAÑOS DE DETERIORO CAUSADOS POR LAS PERSONAS QUE ASISTAN.</p> <p>TAMBIÉN SERÁ NECESARIO INCLUIR UN MUSEO EL CUAL EXPONDRÁ TENDRÁ UNA ÁREA DE EXPOSICIÓN PERMANENTE DE ELEMENTOS DEL FERROCARRIL Y UNA DESMONTABLE QUE SERÁ VARIADA</p> <p>POR LO TANTO EN EL TERRENO QUE ESTA LIBRE DE EDIFICIOS SE REALIZARÁ PARQUE DE RECREACIÓN.</p> <p>SE CONTEMPLA UNA ÁREA COMERCIAL DENTRO DEL PROYECTO PARAQUE ESTA GENERE LOS FONDOS DE MANTENIMIENTO Y SEGURIDAD, Y EL LOCAL PARA UNA AGENCIA BANCARIA GARANTIZA EL INGRESO MONETARIO.</p> <p>TAMBIÉN SE CONTEMPLARÁ ÁREA LOCALES PARA OFICINAS PROFESIONALES, QUE PODRÁN ALBERGAR FUNCIONES QUE SEAN AFINES COMO, POR EJEMPLO CAFE INTERNET.</p> |
| | ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACIÓN PRIMARIA | 101 | –MAS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS PUBLICOS –BIBLIOTECA –MUSEO | | |
| | ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACIÓN BASICA | 44 | SE PUEDE OBSERVAR LA INSUFICIENCIA DE CENTRO DE CONSULTA QUE TIENE ESCUINTLA PARA SU POBLACIÓN ESTUDIANTIL, EN RELACION A LA CANTIDAD DE CENTROS EDUCATIVOS CON QUE CUENTA. | | |
| | ESTABLECIMIENTOS DE EDUCACION DIVERSIFICADA | 31 | | | |
| | BIBLIOTECA PUBLICA | 1 | PEQUEÑA Y CUENTA CON MUY Poca INFORMACION | | |
| CASA DE LA CULTURA | TEATRO | 1 | POR LA NATURALEZA DE LAS INSTALACIONES DE LA CASA DE CULTURA LOS CENTROS EDUCATIVOS NO TIENE ACCESO A EL PARA REALIZAR ACTIVIDADES EN LAS MISMAS. | <p>DISPONIBLE PARA LAS PERSONAS QUE DESEEN APRENDER, YA SEA A PINTAR O A TOCAR ALGUN INSTRUMENTO MUSICAL Y CUMPLEN BIEN SU PAPEL</p> <p>SE EXPONEN ARTESANIAS, PINTURAS DE LOS ARTISTAS LOCALES O FOTOGRAFÍAS DE LAS FESTIVIDADES ANUALES</p> | <p>–EL 24% DE LA POBLACIÓN OPINA QUE DEBIDO AL CLIMA CALIDO DEL MUNICIPIO DESEARIAN TENER UN LUGAR AL AIRE LIBRE DONDE PUEDAN REALIZAR CONCIERTOS, OBRAS DE TEATRO Y CONCURSOS DE CONOCIMIENTO ENTRE LOS ESTABLECIMIENTOS EDUCATIVOS, QUE SEA UN LUGAR DONDE LA MAYORIA TENGA ACCESO A VISITAR.</p> <p>–POR OTRO LADO EN LA CASA DE CULTURA COMO SE PUEDE OBSERVAR NO HAY MUSEO, NI EXISTE ALGUNO DENTRO DE LA CIUDAD, POR LO TANTO EL 16% DE LA POBLACIÓN OPINAN QUE EN EL COMPLEJO DEBERÍA CONSTRUIRSE UNA MUSEO.</p> |
| | ESCUELA DE PINTURA | 1 | | | |
| | ESCUELA DE MÚSICA | 1 | | | |
| | SALA DE EXPOSICIONES | 1 | | | |
| RECREATIVO | PARQUE MUNICIPAL | 1 | NO TIENE ÁREA PARA RECREACION ACTIVA, Poca ÁREA DE SOMBRA, ENTORNO DESAGRADABLE (MERCADO) | <p>FUERA DE LA CIUDAD Y DE USO FINES DE SEMANA Y SE PAGA EL INGRESO</p> <p>FUERA DE LA CIUDAD Y SE PAGA EL INGRESO, Poca AFLUECIA DE LA POBLACIÓN POR LA DISTANCIA A RECORRER BAJO EL SOL</p> <p>EN LA PERIFERIA DE LA CIUDAD, PROPIEDAD PRIVADA</p> | <p>–EL 31% OPINA QUE EL NUEVO USO QUE DEBERÍA DÁRSELE AL COMPLEJO DEBERÍA SER UN PARQUE DE RECREACIÓN.</p> <p>–EL 9% DE LA POBLACIÓN OPINO QUE DEBERÍAN CONSTRUIRSE CANCHAS DEPORTIVAS DENTRO DEL TERRENO DE LA ESTACIÓN.</p> |
| | ESTADIO MUNICIPAL | 1 | | | |
| | COMPLEJO DEPORTIVO | 1 | | | |
| | TURICENTRO | 6 | | | |
| COMERCIAL | AGENCIA BANCARIA | 22 | LA CIUDAD DE ESCUINTLA POR SER CABECERA MUNICIPAL DE UNO DE LOS DEPARTAMENTOS MAS PRODUCTIVOS DEL PAIS TIENE UNA GRAN ACTIVIDAD ECONOMICA Y ESTO LO REFLEJA LA GRAN CANTIDAD DE AGENCIAS BANCARIAS QUE TIENE. | | |

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

CUADRO No. 9

| OTROS EQUIPAMIENTOS URBANO | | | | | | | |
|----------------------------|---|---------------------|----|-------------------|----|------------|---|
| SUB–ESTACIÓN DE POLICIA | 3 | HOSPITALES | 2 | CLINICAS PRIVADAS | 92 | RASTRO | 1 |
| ESTACIÓN DE BOMBEROS | 1 | SANATORIOS PRIVADOS | 12 | MERCADO | 3 | CEMENTERIO | 3 |

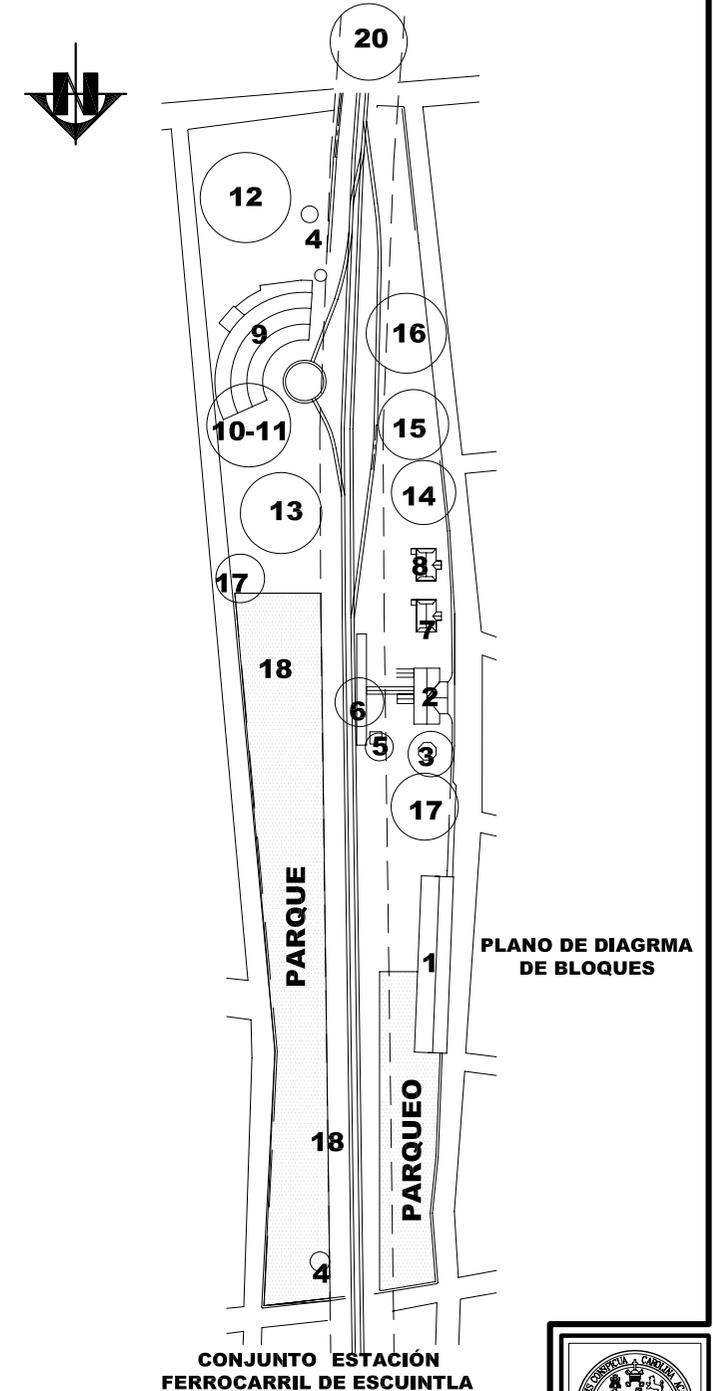


SÍNTESIS EQUIPAMIENTO PROPUESTO (EQUIPAMIENTO-OPINIÓN POBLACIÓN)

| | | USOS ORIGINALES | NUEVO USO | ÁREAS NUEVAS |
|--|----|--|--|--|
| EDIFICIOS DEL COMPLEJOFERROVIARIO DE ESCUINTLA | 1 | BODEGA DEL FERROCARIL | USO COMERCIAL | AGENCIA BANCARIA OFICINAS PROFESIONALES SERVICIOS SANITARIOS BIBLIOTECA |
| | 2 | ESTACIÓN DE PASAJEROS | RESTAURANTE | RESTAURANTE |
| | 3 | FUENTE | ÁREA DE DESCANSO A LA SOMBRA | ÁREA DE PERGOLAS |
| | 4 | TANQUES ELEVADOS | TANQUES ELEVADOS | ----- |
| | 5 | TAQUILLA DE VENTA DE BOLETOS | INFORMACION DE VÍA VERDE | ----- |
| | 6 | ANDEN DE ABORDAJE | CARTELES INFORMATIVOS SOBRE LAS INSTALCIONES Y SOBRE LA VÍA VERDE | ----- |
| | 7 | CASA DEL AJENTE | ADMINISTRACION DE CENTRO DE LA CULTURA Y DE LA VÍA VERDE | OFICINAS SALA DE SECCIONES |
| | 8 | CASA DEL MECANICO | CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS USUARIOS PRINCIPALMENTE DE LA VÍA VERDE | CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS PRINCIPALMENTE DE LA VÍA VERDE |
| | 9 | TALLER DE MANTENIMIENTO (CASA REDONDA) | TALLER DE MANTENIMIENTO | ----- |
| | 10 | ----- | ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL | OFICINAS, BODEGA DE REPUESTOS, S.S +VEST. COMEDOR, MUELLE DE CARGA Y DESCARGA |
| | 11 | ----- | MUSEO FERROVIARIO | ÁREA DE EXPOSICIÓN PERMANENTE ÁREA DE EXPOSICIO TEMPORAL |
| | 12 | ----- | PARQUEO DE TRAILER PARA DESCARGA DE REPUESTOS DEL FERROCARRIL | PARQUEO DE VEHICULOS DE PERSONAL ÁREA DE MANIOBRA DE TRAILER |
| | 13 | ----- | TEATRO AL AIRE LIBRE | VESTIDORES, BODEGA, ESCENARIO, GRADERIO, CUARTO DE CONTROLES |
| | 14 | ----- | FUENTES DE SODA Y SERVICIOS SANITARIOS | ÁREA DE PREPARACION Y DE MESAS SERVICIO SANITARIO HOMBRE MUJERES |
| | 15 | ----- | ALQUILER DE BICICLETAS | LUGARES CON ELEMENTOS DE SEGURIDAD |
| | 16 | ----- | ESTACIONAMIENTO DE BUSES URBANOS | ÁREA DE SOMBRA Y PROTECCION DE LLUVIA CAMELLON PARA PARQUEO DE BUSES |
| | 17 | ----- | PLAZA DE INGRESO PEATONAL | LUGARES CON JARDIN Y SOMBRA |
| | 18 | PATIO DE MANIOBRAS DEL FERROCARRIL | PARQUE RECREATIVO | CANCHAS DEPORTIVAS ÁREA DE JUEGO NIÑOS ÁREAS DE SOMBRA |
| | 19 | VÍA FERREA | PARQUEO DE VEHICULOS PARA OFICINAS PROFESIONALES Y VISITANTES | ÁREA DE PARQUEO DE AUTOMOVILES ÁREA DE PARQUEO DE MOTOS Y BICICLETAS GARITA DE CONTROL |
| | 20 | DERECHO DE VÍA | CIRCULACION DE FERROCARRIL | ----- |
| | | | VÍA VERDE | FUENTE DE SODA ÁREA ALQUILER DE BICILETAS SERVICIOS SANITARIOS |

FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

CUADRO No. 10



CATEGORIAS DE PARQUE RECREATIVOS POR NUMERO DE HABITANTES Y ÁREA DE INFLUENCIA

| CATEGORIA | DESCRIPCION | POBLACIÓN A SERVIR | ÁREA MINIMA | EQUIPAMIENTO | ÁREA DE INFLUENCIA |
|-----------------------------------|---|---------------------------------------|----------------------|---|--------------------|
| INFANTIL LOCAL | PARQUE DE USO DIARIO ESPECIALMENTE DE RECREACION INFANTIL DE TIPO ESCOLAR | 2,000 HABITANTES | 0.50 A 1 Mz. | JUEGOS INFANTILES, ÁREA DE ESTAR (PLAZA), ÁREAS VERDES | 200 A 400 METROS |
| UNIDAD COLONIAL O DE BARRIO | PARQUE DE USO DIARIO EN COLONIAS RECREACION INFANTIL PASIVA Y DEPORTIVA BASICA | 10,000 HABITANTES A 30,000 HABITANTES | 1 A 3 Mz. | JUEGOS INFANTILES, CANCHAS DE BALONCESTO, FUTBOL, ÁREA VERDE, ÁREA DE ESTAR PLAZA | 800 A 1,000 METROS |
| SECTOR O DE ZONA O GRUPO COLONIAL | PARQUE DE USO Y DE FIN DE SEMANA CON EQUIPAMIENTO VARIADO PARA SECTOR O ZONA DETERMINADA | DE 30,000 HABITANTES A 90,000 | 3 A 6 Mz. | PLAZAS, JUEGOS INFANTILES, CANCHAS DEPORTIVAS, UN DEPORTE NO TRADICIONAL, PISTA DE TROTE, ÁREA DE JUEGO LIBRE | 1,500 METROS |
| URBANO | PARQUE DE USO Y PARA FIN DE SEMANA RECREACION COMBINADA ACTIVA Y PASIVA CON ATRACCION ESPECIFICA (ZOOLOGICO), JUEGOS INFANTILES | 120,000 A 150,000 | 10 A 12 Mz. | ATRACTIVO ESPECIFICO QUE LE DE CARATER AL PARQUE: ZOOLOGICO, MUSEO, LAGO, PARQUE DE DIVERSIONES, JUEGOS INFANTILES, ÁREA DEPORTIVA, ÁREA DE PIC NIC, ÁREA VERDE | 2,400 METROS |
| METROPOLITANO | PARQUE CON ATRACTIVO VARIADO COMBINADO CON ÁREA DE RESERVA FORESTAL (CENTRO CULTURAL) | 500,000 A 800,000 | 15 Mz. | ÁREA NATURALES, ÁREAS DE DIA DE CAMPO, MUSEOS, ZOOLOGICOS, PARQUE DE DIVERSIONES, EXPOSICIONES, SERVICIOS, ÁREAS DE ESTAR, ÁREA DEPORTIVA | 10.35 KILOMETROS |
| REGIONAL | ÁREA DE RESERVA PARA PRESERVAR ECOSISTEMAS O MONUMENTOR DE INTERES NACIONAL | VARIOS DEPARTAMENTOS DEL PAIS | 15 Mz. | ÁREAS NATURALES ACCIDENTES GEOGRAFICOS | REGIONAL |
| NACIONAL | ÁREA DE RESERVA PARA PRESERVAR ECOSISTEMAS O MONUMENTOR DE INTERES NACIONAL | TODA LA REPUBLICA | SGUN ÁREA DE RESERVA | REFUGIOS, MONUMENTOS NACIONALES, ACCIDENTES GEOGRAFICOS, FLORA Y FAUNA | TODA LA REPUBLICA |

NOTA:
LA CATEGORIA EN LA QUE ENCAJA EL PARQUE DE RECREACION ES "COLONIAL O DE BARRIO" PORQUE EL TERRENO DEL QUE DISPONEMOS DENTRO DEL COMPLEJO FERROVIARIO ES DE 1.8 Mz.

FUENTE: MUNICIPALIDA DE GUATEMALA 1990. EN: UN SISTEMA DE PARQUES PARA LA CIUDAD DE GUATEMALA, TESIS DE GRADO FACULTAD DE ARQUITECTURA, USAC. 1992. PAG. 16.

CUADRO No. 11

EN LA TABLA ¿? SE DESCRIBEN LAS CARACTERISTICAS DE COMPATIBILIDAD RECREATIVO CON EL RESTO DE EQUIPAMIENTOS, COMO CULTURA, EDUCACION, SALUD, COMERCIO, COMUNICACIONES, TRANSPORTE, ADMINISTRACION PUBLICA Y OTROS. SE HACE ENFASIS EN LOS PARQUES INFANTILES, PARQUES DE BARRIO, PARQUES URBANOS Y ÁREAS DEPORTIVAS. DEBE TOMARSE EN CUENTA QUE ESTAS RELACIONES ENTRE EQUIPAMIENTOS PUEDEN DARSE SIEMPRE Y CUANDO LAS CONDICIONES DE UBICACION DE LOS TERRENOS DESTINADOS A RECREACION SEAN OPTIMAS.

COMPATIBILIDAD ENTRE EQUIPAMIENTOS

| EQUIPAMIENTOS | CULTURA | | | EDUCACION | | | | SALUD | | | | COMERCIO | | | COMUNICACIONES | | TRANSPORTE | | | ADM. PUBLICA | | | OTROS | | |
|---|----------------------|--------------------|--------|------------------|----------------------|----------------------|---------------------|-------------------|-----------------|---------------------|-----------------|-----------|-----------------------------|--------------------|----------------------|----------------------|------------------------------|------------|------------------------------|-------------------|-------------------------------|------------|---------------------|--------------------|-------------|
| | NI | EC | NI | E | E | E | E | EC | E | E | EC | EC | EC | E | E | | | EC | E | | E | E | E | | |
| EQUIPAMIENTOS EXISTENTES Y NUEVOS A IMPLEMENTAR | BIBLIOTECA MUNICIPAL | CASA DE LA CULTURA | TEATRO | ESCUELA PRIMARIA | ESCUELA NIVEL BASICO | ESCUELA NIVEL BASICO | ESCUELA NIVEL MEDIO | HOSPITAL REGIONAL | CENTRO DE SALUD | CENTRO DE URGENCIAS | MERCADO PUBLICO | FARMACIAS | TIENDAS CENTROS COMERCIALES | AGENCIA DE CORREOS | OFICINAS TELEFONICAS | CENTRAL DE AUTOBUSES | CENTRAL DE SERVICIO DE CARGA | AEROPUERTO | MINISTERIO PUBLICO (UJZGADO) | PALACIO MUNICIPAL | CENTRO TUTELAR DE INFRACTORES | CEMENTERIO | CENTRAL DE BOMBEROS | BASURERO MUNICIPAL | GASOLIENRAS |
| PARQUE COLONIAL O DE BARRIO | ● | ● | ● | ● | ● | | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | ● | | | | ● | | | | | | | |

NOTA:
COMO PODEMOS OBSERVAR EN EL CUADRO No. 12 LOS NUEVOS USOS PROPUESTO SON COMPATIBLES ENTRE SI Y CON EL EQUIPAMIENTO EXISTENTE EN EL ENTORNO INMEDIATO.

FUENTE: WWW.SEDESOL.GOB.MEX SECRETARIA DE DESARROLLO DE MEXICO

CUADRO No. 12

COMPATIBLE
 COMPATIBILIDAD LIMITADA
 INCOMPATIBLE
 EQUIPAMIENTO NUEVO A IMPLEMENTAR
 EQUIPAMIENTO EXISTENTE EN LOS ALREDEDORES CERCANOS
 EQUIPAMIENTO EXISTENTE EN LA CIUDAD PERO NO CERCANOS
 NO EXISTENTES EN LA CIUDAD



| POBLACIÓN TOTAL, SEXO, ÁREA URBANA Y RURAL | POBLACIÓN TOTAL | POBLACIÓN X SEXO | | ÁREA DE HABITAT | |
|--|-----------------|------------------|---------|-----------------|--------|
| | | HOMBRES | MUJERES | URBANA | RURAL |
| CENSO 2,002 | 119,897 | 59,681 | 60,216 | 86,678 | 33,219 |
| PROYECCIÓN 2,017 | 186,796 | 92,981 | 93,815 | 135,041 | 51,754 |

FUENTES: I.N.E Y ELABORACIÓN PROPIA

$$PP = PA(1+Tc)^n$$

CUADRO No. 13

EN DONDE:

PP = POBLACIÓN PROYECTADA

Pa = CENSO DEL INE 2002.....=(119,987)

Tc = TASA DE CRECIMIENTO.....=(3 %)

n = NÚMERO DE AÑOS A PROYECTAR.....=(15 AÑOS)

| POBLACIÓN POR GRUPO DE EDAD | POBLACIÓN TOTAL | DE 0-6 AÑOS | DE 7-14 AÑOS | DE 15-17 AÑOS | DE 18-59 AÑOS | DE 60-64 AÑOS | DE 65 O MAS |
|-----------------------------|-----------------|-------------|--------------|---------------|---------------|---------------|-------------|
| CENSO 2,002 | 119,897 | 21,119 | 23,249 | 7,532 | 59,364 | 2,619 | 6,021 |
| PROYECCION 2,017 | 186,796 | 32,903 | 36,221 | 11,724 | 92,487 | 4,080 | 9,381 |

FUENTES: ELABORACIÓN PROPIA

DATOS GENERALES DEL MUNICIPIO:

CUADRO No. 14

ÁREA URBANA DE LA CIUDAD.....= 13,950,108 M2 = 14 KM. 2 (VER MAPA)

POBLACIÓN URBANA.....= 135,041 PERSONAS

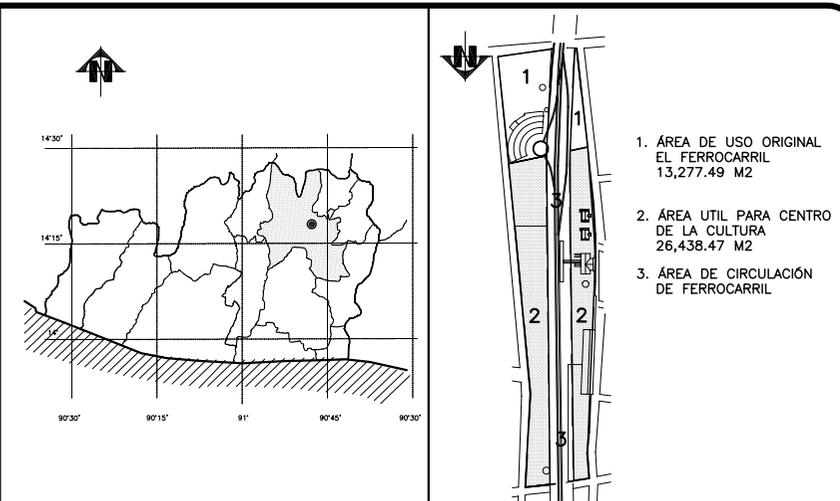
DENSIDAD URBANA AÑO 2017.....= 0.00968 PERSONAS/METRO CUADRADO

| No. | EQUIPAMIENTO | ÁREAS REQUERIDA | COEFICIENTE DE USO DE LA POBL. | RADIO DE USO (M) | CAPACIDAD UNIDAD (PERSONAS) | PARAMETRO | ÁREA NECESARIA |
|-----|-----------------------------|------------------------|--------------------------------|------------------|------------------------------|-------------------------------|--------------------------------|
| 1. | OFICINAS DE CONSULTA | 0.12 M2/FAMILIA | 0.44 % | CIUDAD | | | |
| 2. | TEATRO AL AIRE LIBRE | 10 M2 POR USUARIO | 1 BUTACA C/450 HAB. | 1,340 M. | 111 BUTACAS PARA 50,000 HAB. | POB. PROY. 2017 186,796 PERS. | LUGARES REQUER. 415 |
| 3. | PARQUE DE RECREACION BARRIO | 1 Mz. POR 10,000 PERS. | | 1000 METROS | | 1.80 Mz. | CAPACIDADE PARQUE 18,000 PERS. |
| 4. | ESTACIONAMIENTO | 30% ÁREA RENTABLE | | | | ÁREA RENTABLE 26,438 | ÁREA PARQ. REQ. 7,931.541 |

FUENTES:

REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN, ARTÍCULO 111*. INCISO C, PLAN REGULADOR DE LA CIUDAD DE GUATEMALA, MUNICIPALIDA DE GUATEMALA 1990. EN: "UN SISTEMA DE PARQUES PARA LA CIUDAD DE GUATEMALA". BAZANT, JAN. MANUAL DE CRITERIOS DE DISEÑO URBANO.

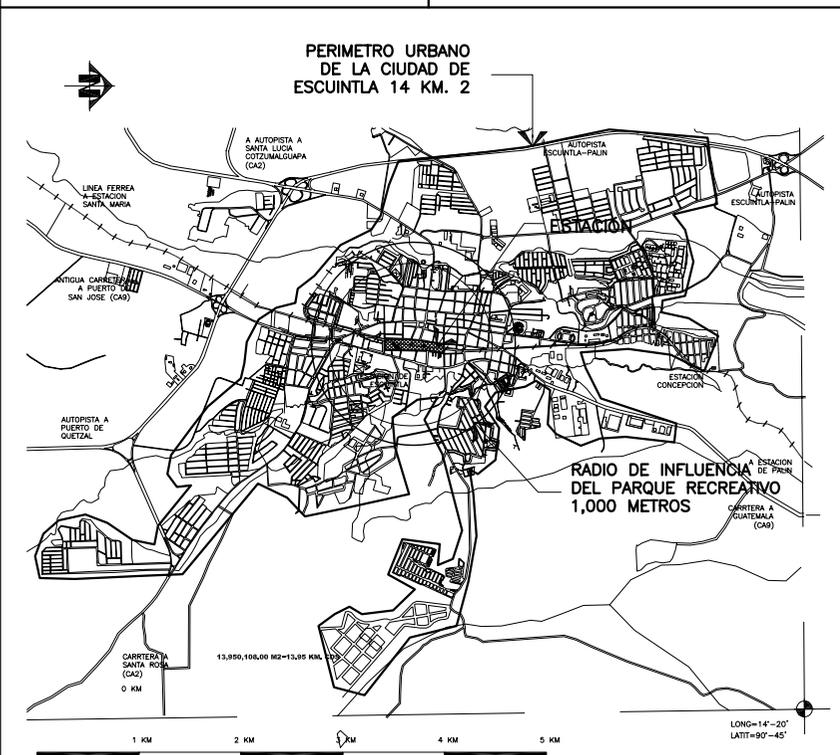
CUADRO No. 15



1. ÁREA DE USO ORIGINAL EL FERROCARRIL 13,277.49 M2
2. ÁREA UTIL PARA CENTRO DE LA CULTURA 26,438.47 M2
3. ÁREA DE CIRCULACIÓN DE FERROCARRIL

DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA

ÁREA ÚTIL DE LA ESTACIÓN



CIUDAD DE ESCUINTLA



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.6 PREMISAS DE DISEÑO

Después de haber seguido el proceso y desarrollo del proyecto, para llegar al programa de necesidades, son necesarias las premisas de diseño para elaborar la propuesta o anteproyecto más adecuado a nuestro estudio. Dichas premisas van de lo general a lo específico y están conformadas por:

a. Premisas generales

- Ambientales: adecuación climática y protección ambiental.
- Funcionales: espacios valorativos, impulso de identidad, reordenamiento vial y fomento turístico productivo.
- Morfologías: ordenamiento espacial, incorporación de dimensión psicológica, optimización escenográfica, integración analógica y jerarquización visual.
- Tecnologías: mobiliario y equipamiento complementario, recuperación y tipología y acabados e impulsar, el uso nocturno del entorno.

b. Premisas particulares:

- Tipos de material: techos, puertas, ventanas, muros y pisos.
- Precipitación pluvial: infiltración de aguas jabonosas, tratamiento de basura e iluminación eléctrica en el área urbana.

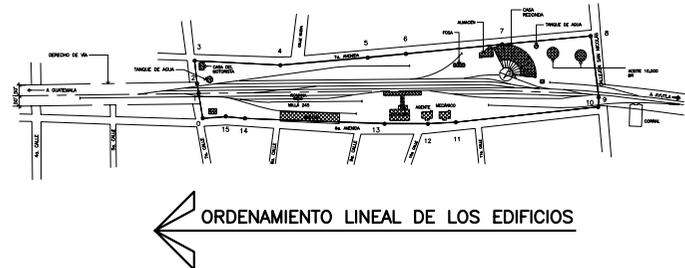
c. Premisas particulares para diseño de vía verde:

- Traza, señalización, seguridad al usuario, lugares de descanso y áreas verdes y jardín izadas.
- Premisas particulares de restauración, que están conformadas por:
- Ambientales, funcionales, tecnológicas y morfológicas.

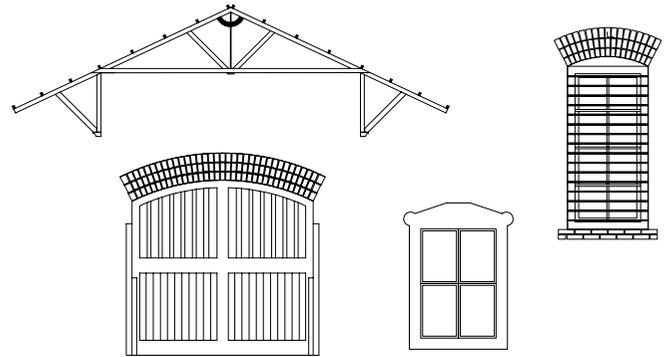
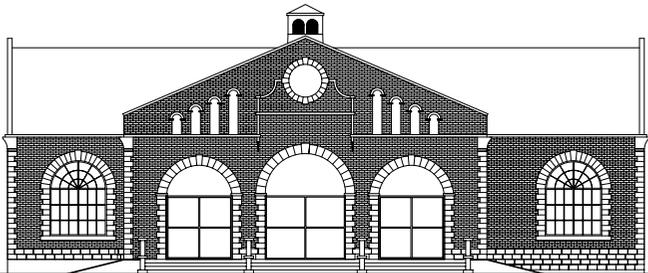
- Teniendo estos lineamientos necesarios, se continúa de una prefiguración para conocer áreas, dimensiones, ubicación, relaciones, mobiliario, usuarios y agentes que conformaran el nuevo uso que se le dará a estación de Escuintla y los de la Vía Verde parte de la estación de Escuintla a San Juan Mixtán.

| DESCRIPCIÓN | | GRÁFICA |
|--------------------|---|--|
| AMBIENTALES | <p>ADECUACIÓN CLIMÁTICA: Se buscará garantizar la temperatura y humedad adecuadas para las actividades de recreación activa y pasiva en el conjunto de la estación y su entorno, protegiendo al usuario de la vía verde y áreas de estar de la exposición de los rayos solares y viento. Se aprovechará la vegetación existente y se incorporarán algunos arbustos, árboles, flores y cubre suelos; que deberán ser adaptables al clima caluroso y cumplir con los requerimiento necesarios.</p> <p>PROTECCIÓN AMBIENTAL: Se minimizará la contaminación por ruido, humo y emanación de calor del adoquinamiento y vehículos motorizados, ya que estos disminuyen la humedad de la vía verde y áreas de estar, incorporando vegetación de sombra y plantas ornamentales para delimitar los recorridos peatonales, los espacios de estar, fuentes de soda y estacionamiento de bicicletas, etc.</p> | <p style="text-align: center;">POLIGONAL DE LA ESTACIÓN DE ESCUINTLA</p> |
| FUNCIONALES | <p>ESPACIOS VALORATIVOS: Se crearán espacios en la estación y el entorno para la valorización del patrimonio ferroviario, a través de recorridos y observaciones, fomentando la sociabilidad de los usuarios del área de exposiciones y de la vía verde y su actitud de protección del patrimonio del conjunto. Articular las relaciones de usos de edificios del entorno con la estación y el conjunto, optimizando el uso público de los edificios con la vestibulación del entorno inmediato.</p> <p>IMPULSO DE IDENTIDAD: Fomentar la vida comunitaria aprovechando el valor patrimonial del entorno, especialmente de la estación, además con actividades tradicionales y populares, impulsando la gastronomía popular y consumo de productos típicos del lugar. Crear espacios para realizar actividades culturales, tradicionales y recientes como, la observación y contemplación, reuniones, recorrido, conversaciones, descanso y paseo. Crear espacios para realizar la recreación activa y pasiva de jóvenes, adultos y niños.</p> <p>REORDENAMIENTO VIAL: Ordenar el tráfico vehicular particular que transitan en la 6a. Avenida a la 7a. Avenida y de la 7a. Calle a el callejón San Nicolás de la zona 1 que ponen en peligro al peatón y rompen con la relación vial del complejo de la estación del ferrocarril de la Ciudad de Escuintla, y el entorno de la vía verde. Priorizar los recorridos sobre la vía verde a toda hora sobre las vías de vehículos motorizados, liberando la circulación y protegiendo del peligro y contaminación al usuario de la vía verde y áreas de recreación, así como el cambio de textura en las calles del polígono de la estación, para mejorar su integración al conjunto.</p> <p>FOMENTO TURÍSTICO Y PRODUCTIVO: Promover actividades productivas, que siendo compatibles con el valor patrimonial de la estación y el conjunto, pueda mejorar la calidad de vida de los pobladores y beneficio para la economía formal e informal .</p> | |

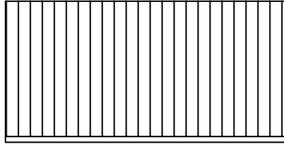
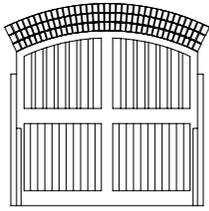
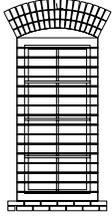
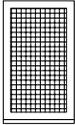
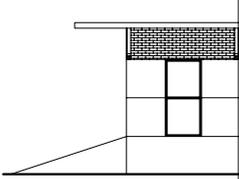
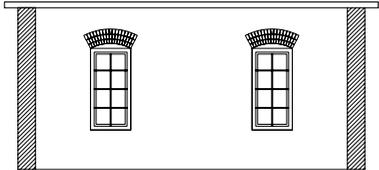
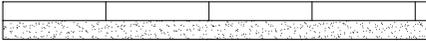


| DESCRIPCIÓN | | GRÁFICA |
|---------------------|---|---|
| MORFOLÓGICAS | <p>ORDENAMIENTO ESPACIAL</p> <p>La organización del conjunto podrá realizarse de acuerdo con los modelos siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> a. Radial, partiendo de un componente dominante del conjunto b. Geométrico, ordenándolo por tramas geométricas en forma de cuadros, triángulos, rectángulos o combinaciones c. Lineal, ordenándolos con base en un eje central, agrupándolos en torno a un componente definido, (esta será nuestra base para el ordenamiento de nuestro conjunto entorno a la línea férrea) |  |
| | <p>INCORPORACIÓN DE DIMENSIÓN PSICOLÓGICA:</p> <p>Solventar la variable psicológica en el espacio volumétrico, incluyendo el tiempo, para hacer confortable y acogedora cada parte del entorno, especialmente aspectos de escala peatonal, la proporción vertical y horizontal del área a revitalizar, así como la incidencia de las texturas de las calles, pues inciden no solamente para disminuir velocidad de vehículos motorizados, sino que para resultados de integración y visual atractivas y agradables.</p> | |
| | <p>OPTIMIZACIÓN ESCENOGRÁFICA:</p> <p>Eliminar los elementos que obstaculicen la visual del peatón hacia los edificios aledaños, entre los distractores visuales, están los rótulos comerciales, vallas, y señalizaciones inadecuadas.</p> | |
| | <p>INTEGRACIÓN ANALÓGICA</p> <p>Homogenizar la imagen urbana respetando los elementos tradicionales y adecuando los recintos por analogía del conjunto. Respetar la autenticidad estilística y constructiva de las edificaciones ferroviarias tradicionales, monumentales y patrimoniales. Integrar morfológicamente el equipamiento y mobiliario para ventas de gastronomía popular, jardines, caminamientos, bancas, edificaciones nuevas, haciendo destacar los monumentos existentes e incorporando elementos de descanso y sombra.</p> | |
| | <p>JERARQUERIZACIÓN VISUAL:</p> <p>Preservar el carácter de hito urbano de la estación de Escuintla, con respecto a edificaciones del entorno inmediato, haciendo dicha estación como principal centro de atracción e interés del entorno. Disminuir la escala volumétrica de los futuros edificios en vías con visual a la estación, para mantener la hegemonía volumétrica de dichos monumentos ferroviario.</p> | |



| DESCRIPCIÓN | | GRÁFICA |
|---------------|---|--|
| TECNOLÓGICAS | <p>MOBILIARIO Y EQUIPAMIENTO COMPLEMENTARIO Integrar mobiliario complementario que permita desarrollar actividades tradicionales populares, recreativas y gastronómicas, como bancas, jardineras, señalización, basureros, iluminación eléctrica, etc.</p> <p>RECUPERACIÓN DE TIPOLOGÍA Y ACABADOS: La reconstrucción de elementos nuevos que formen parte de la estación deberá responder a sus características formales y constructivas, aunque no se construyan con materiales idénticos, pero deberán responder a la tipología de la estación, diferenciados estos nuevos edificios con un sello para destacar la época de la construcción.</p> <p>IMPULSAR EL USO NOCTURNO DEL ENTORNO Destacar la jerarquía volumétrica de la estación, optimizando su visual con iluminación concentrada y directa, e iluminación indirecta y difusa en el recorrido de la vía verde que atraviesa el casco urbano, así como iluminación en áreas de descanso así como en áreas nuevas.</p> |  |
| PATRIMONIALES | <p>EL CARÁCTER HISTÓRICO, TRADICIONAL E INTEGRAL DEL CONJUNTO: Se atenderán las recomendaciones internacionales acerca de la conservación de conjuntos históricos tradicionales, especialmente a los que se refieren a abordar a los conjuntos patrimoniales en forma integral. Se contemplará la viabilidad de la propuesta de restauración del patrimonio con base en leyes de instituciones nacionales e internacionales para la protección del patrimonio y la cultura que señalan el trato especial al conjunto por su antigüedad, monumentalidad, histórica y por ser un espacio público rescatable.</p> <p>LA PROTECCIÓN DEL CONJUNTO: Se buscará en el diseño urbano la protección del conjunto y su cultura, así como los elementos que conforman al paisaje urbano, debiendo de seguir estos lineamientos:</p> <ol style="list-style-type: none"> Respetar la obra como testimonio del pasado. Prohibir alteración de forma y materiales No menospreciar su estilo arquitectónico y Elaboración de una propuesta de mantenimiento periódica a los edificios |  |

Para el análisis de las distintas premisas se tomaron en cuenta los siguientes aspectos, tecnología constructiva de la región exponiendo los materiales más utilizados en la comunidad y la tipología de la construcción de la estación de la ciudad de Escuintla

| | DESCRIPCIÓN | DESCRIPCIÓN | GRÁFICA |
|--------------------|---|--|---|
| TECHOS | <ul style="list-style-type: none"> -Lámina de zinc y madera -Hormigón armado | Lámina de Zinc para cubierta, y armadura de madera, techo de hormigón armado | <p>Cubierta de lámina de Zinc</p>   <p>Estructura de madera</p> |
| PUERTAS Y VENTANAS | <ul style="list-style-type: none"> -Tablero de madera -Hierro forjado -Madera con cedazo -Madera y vidrio | Puerta de madera, ventanas de madera con vidrio y hierro forjado |  <p>Puerta corrediza</p>   <p>Ventana con madera y cedazo Ventana con madera y cristal</p> |
| MUROS | <ul style="list-style-type: none"> -Tablero de madera -Hormigón armado -piedra -Ladrillo tayuyo | Muros de ladrillo tayuyo, de hormigón armado, de madera con forro |  <p>Muro de ladrillo tayuyo</p>  <p>Muro estructural de mampostería</p> |
| PISOS | <ul style="list-style-type: none"> -Piso de concreto -Granito -Badosa de barro | Piso de cemento líquido, torta de concreto |  <p>Piso de granito con su relleno</p> |

| | DESCRIPCIÓN | GRÁFICA |
|-------------------------------|--|---------|
| PRECIPITACIÓN PLUVIAL | <ul style="list-style-type: none"> - Canalizar el agua de forma subterránea a pozos de absorción, como tragantes ubicados en el polígono - En áreas abiertas se proporcionará la utilización de cúbreselos, pues tiene las características de filtrar el agua en forma natural hacia el suelo. - Para evacuación de aguas pluviales se utilizará drenaje tipo francés en el polígono. - Filtración mediante subdrenajes - Antes de llegar el agua pluvial al pozo de absorción debe haber filtros que servirá para retener basura - para evacuar la precipitación pluvial de los techos se mantendrá su pendiente actual . | |
| FILTRACIÓN DE AGUAS JABONOSAS | <ul style="list-style-type: none"> - El sistema de evacuación de las aguas jabonosas debe permitir que no cause contaminación ni impactos negativos en el medio - El tratamiento de aguas jabonosas consiste en filtrar al suelo las aguas utilizadas que viene de los lavamanos - La conexión de aguas pluviales y jabonosas deben estar separadas de las aguas negras - No se deberá verter detergentes, aceites, solventes o productos químicos, pues la planta no puede filtrar y eliminar la agresividad de los productos. | |



| DESCRIPCIÓN | GRÁFICA |
|---|---------|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">TRATAMIENTO DE BASURA</p> <ul style="list-style-type: none"> - El objetivo de los basureros es evitar la contaminación por los desechos orgánicos e inorgánicos que los usuarios pudieran dejar tirados, y procurando con esto la higiene del área revitalizar. - La basura deberá clasificarse en basura orgánica e inorgánica. - Entre la basura orgánica están: los desechos biodegradables como desperdicios de comida, cáscaras de frutas, pasto, hojas, papel, etc. - Entre la basura inorgánica están: plásticos, vidrios, papel, cartón, metal y otros; esta basura se trasladará al relleno sanitario más próximo, haciendo su respectiva separación para lo cual pueden ser procesados para sus respectivo reciclaje. - La basura orgánica que resulte del mantenimiento de las áreas verdes se le dará tratamiento dentro de las instalaciones para que luego sirva como abono para dichas áreas verdes. El tratamiento con fosas compostas. - Los desperdicios orgánicos deberán depositarse en una fosa de 1.00m x 1.00m x 1.00m de profundidad, en el basurero de la localidad, en el cual se vaciará la basura orgánica en una capa de 20 cm. de espesor de materia para luego tapar con tierra con un espesor de 5 cm. para evitar malos olores y moscas. La secuencia se repetirá hasta llenar la fosa. Después de llenado, al vaciarlo se podrá utilizar para abono de la vegetación. - Las características de la composta es que la basura se hace menos voluminosa y a los tres a seis meses la composta está lista para utilizarla como abono para áreas verdes. - Las dimensiones promedio para los depósitos de basura son de 0.60 de diámetro por 1.10m de alto. Deben de ubicarse en lugares donde se encuentre la gente; deberán ser resistentes a la intemperie y manejables para facilitar el vaciado de basura . | |

| DESCRIPCIÓN | GRÁFICA |
|--|---------|
| <p style="writing-mode: vertical-rl; transform: rotate(180deg);">ILUMINACIÓN ELÉCTRICA EN ÁREA URBANA</p> <ul style="list-style-type: none"> - La iluminación es de suma importancia para la seguridad de la circulación peatonal y vehicular, o bien para el recreo público. Es preferible la disimulación, y donde se permita las alturas de las columnas debe de adaptarse a las de los edificios. - La luz más adecuada para la iluminación de parques, es la luz blanca; esta tiende a mostrar los colores naturales de las áreas verdes. - Para los caminos peatonales la altura de las luminarias no debe ser superior a 4.00m y la separación no debe ser superior a 60.00m pues normalmente es mucho menor. - Es normal el empleo de una distribución de luz oscilando entre 900 a 3000 lúmenes con una farola simple de difusión. - Los niveles recomendables para iluminación son los siguientes: <ul style="list-style-type: none"> Baloncesto de entrenamiento de 150 a 200 lux Fútbol de entrenamiento de 70 a 100 lux Para estacionamientos de 10 a 15 lux Para jardines y áreas peatonales de parques de 10 a 15 lux - Se colocará luminarias a una altura de 4.00m y a una distancia mínima de 8.00m en los caminamientos peatonales y áreas de estar. - En las áreas de parqueos se colocaran luminarias a una altura de 6.00m y con una separación mínima de 18.00m. | |



El primer elemento que debe reflejar las premisas señaladas es la sección tipo a adoptar en el acondicionamiento del trazado.

TRAZA

La exigencia de calidad impone la adopción de una sección tipo, constituida por:

UNA SUB-BASE formada por la plataforma originaria del ferrocarril, o bien con el balasto como capa drenante, o bien con la explanada reacondicionada.

UNA BASE de material granular compactado, de espesor entorno a 15 cm.

UNA CAPA SUPERFICIAL adaptada al uso como firme rodadura y para el paseo a pie o a caballo. Esta última capa superficial es clave para garantizar el éxito de la vía verde.

Para el caso más general de una vía verde, la sección tipo debe ser mixta, con dos bandas diferenciadas: una para circulación de ciclistas, sillas de ruedas, carritos de bebe, etc., y otra para paseo a pie

La adopción de bandas diferenciadas para los dos tipos de usuarios de la vía verde minimiza el riesgo de interferencias entre ambos y aumenta la seguridad.

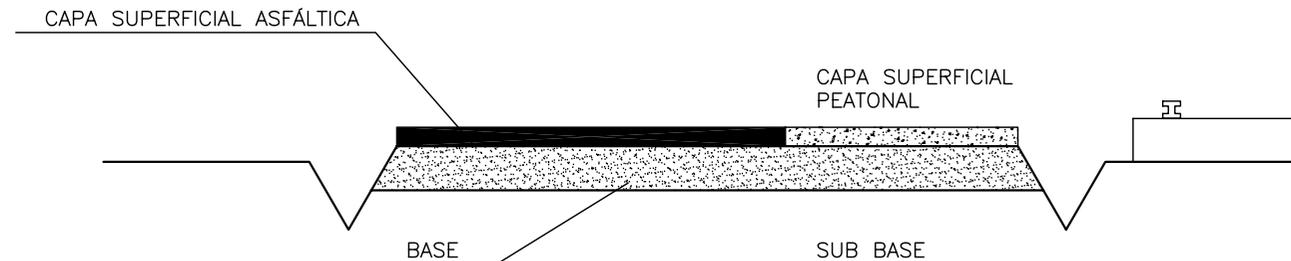
El ancho óptimo a considerar esta entre 3.5 y 4.0m. El ancho de la banda de rodadura oscilara entre los 2.5 y 2.0m. El ancho de la banda de uso peatonal puede variar entre 1.0 y 1.5m. En función de la afluencia de este tipo de usuarios previsible.

En tramos en los que exista la posibilidad de encausar el trafico peatonal por camino diferenciados de la vía verde, (aceras peatonales, caminos de servicio, etc.) y la anchura de la plataforma existente no permita acondicionas franjas separadas para ciclistas y caminantes, se podrá recurrir a secciones con acabado superficial en una única banda.

En ambos casos el acabado asfáltico de la banda de rodadura hace máxima la comodidad del recorrido del ciclista y silla de ruedas, aumentando la seguridad y la accesibilidad de la vía verde, y disminuye los costos de conservación y mantenimiento.

Se puede evitar el empleo de tamaños máximos excesivamente grandes en los áridos empleados, tanto en el firme de rodadura como en la capa superficial de la banda para el paseo a pie.

Hay que cuidar la ejecución en todos los tramos en desmonte, y para evitar charcos se debe dar la pendiente adecuada a la sección.



SEÑALIZACIÓN

La señalización constituye un elemento fundamental de la vía verde, porque informa, ordena y regula la circulación.

La claridad, expresividad y universalidad de las señales situadas a lo largo del recorrido garantizan en última instancia la seguridad y comodidad para todo tipo de usuarios.

Adicionalmente, la señalización reafirma la imagen gráfica del programa de vías verdes, identifica cada vía verde específica como un elemento integrante de un mismo producto ligado a unos niveles de calidad determinados.

Esta señalización está ubicada en los puntos estratégicos con sus dimensiones de cada tipo de señal, colores, materiales (no retro reflectantes), posición, orientación, contenidos (logotipos, nombres de puntos de interés y distancias y tiempos a localidades cercanas)

LUGARES DE DESCANSO

Es preciso proporcionar lugares de descanso a los usuarios a lo largo del trazado, como criterios se recomienda:

Aprovechar los emplazamientos de estaciones y otras instalaciones del ferrocarril.

Aprovechar las localizaciones dotadas naturalmente de punto de sombra.

Aprovechar los puntos singulares a lo largo del trazado que aporten un valor paisajístico, medioambiental, histórico, cultural, etc., y

Complementar las áreas anteriores, de modo que la distancia media entre áreas de descanso oscile en torno a los 5 kilómetros (1 hora de paseo a pie)

Las áreas de descanso deben dotarse con equipamiento diverso:

Bancas, mesas para picnic, parqueo bicis, recipientes contenedores de basura, información de distancias a puntos de interés, renta de bicicletas, baños para los usuarios, cabina de seguridad a cada 54 kilómetros y fuentes de soda.

SEGURIDAD DEL USUARIO

La seguridad, como elemento clave de las vías verdes, exige que el proyecto contemple el tratamiento a dar a las intersecciones con infraestructuras.

En función de la categoría del camino o carretera con el que se cruza la vía verde, se puede elaborar una tipología de intersecciones con las soluciones de aplicación a cada caso.

Las intersecciones se acondicionarán instalando elementos de cierre que impidan el acceso indiscriminado a la vía verde de vehículos a motor e instalando señalización, tanto para los vehículos automotores como para los usuarios de la vía verde para su debida precaución.

Los elementos de cierre y señalización deben preservar la integridad física de los usuarios de la vía verde.

Advertir a los usuarios de la vía verde del peligro que puede suponer el cruce y el comportamiento que deben seguir para garantizar su seguridad.

Advertir a los vehículos que discurren por las viales de cruce con la vía verde para que extremen la precaución.

Cuando la carretera que cruza la vía verde tiene una elevada intensidad de tráfico, es preciso instalar una pasarela peatonal para garantizar la seguridad de los usuarios de la vía verde. El empleo de las pasarelas metálicas permite reducir costos, frente a otras tipologías constructivas, cuidando el diseño para rememorar el aspecto de las antiguas obras de ingeniería del ferrocarril.

La seguridad sobre la vía verde está enfocada a los usuarios dentro del recorrido del tramo ferroviario y a la seguridad de las bicicletas para alquiler, quedando a considerar que la seguridad a los alrededores de dicho recorrido; no están contemplados en nuestro estudio y será sujeto al tema de seguridad ciudadana.



ÁREAS VERDES Y JARDINES

1. Dentro de las premisas generales que constituyen las áreas verdes tenemos:

Lugar de tranquilidad y reflexión para estudio independiente.

Elementos naturales compatibles con las edificaciones (tanto existente como nuevas) creando una relación visual armónica.

- a. Demarcar áreas
- b. Acomodar cambios de nivel y modelar la tierra
- c. Barrera visual
- d. Verticalidad
- e. Recurso para provocar contraste
- f. Efecto de fondo.
- g. Como pantalla
- h. Estética.

Manejo funcional de la vegetación

2. Protección contra el polvo, viento, lluvia, sol, gases y ruido
Integración del mobiliario urbano.

3. Dentro de los requerimientos particulares tenemos:

Se definirán áreas verdes con recorridos peatonales y áreas de descanso al aire libre en cada sitio de interés.
Reforzar y revitalizar jardines, área perimetral (barrancos y cercanías a ríos) y áreas verdes en general

4. Dentro del nivel normativo tenemos:

Para el control de la erosión del suelo se utilizarán árboles como el fresno, pino, encino, palmeras, etc.

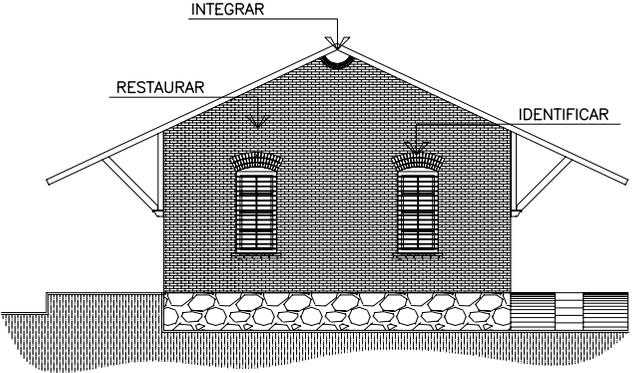
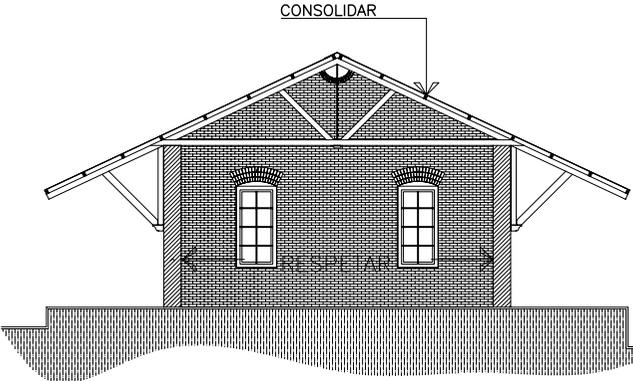
Para grupos decorativos (cualidades estéticas de la vegetación) y límites, utilizar arbustos bajos, tomando en cuenta las diferentes especies que son particulares del lugar, para hacer uso adecuado de la vegetación.

Conservar al máximo la vegetación existente .



| DESCRIPCIÓN | | GRÁFICA |
|-------------|--|---------|
| AMBIENTALES | <p>- Analizar la situación climática de Escuintla y especialmente del entorno inmediato a la estación, para identificar los factores ambientales que afecten a la propuesta o modifique el diseño.</p> <p>- Solucionar de manera eficiente el deterioro de los elementos y materiales del conjunto arquitectónico, causados por los agentes climáticos, sin que esto tenga un efecto negativo en el conjunto y su entorno inmediato.</p> <p>- No falsificar, ni modificar el ambiente con la colocación de flora, en áreas verdes que sea ajena al ecosistema del lugar.</p> | |
| FUNCIONALES | <p>- Se hará un estudio de las actividades que se realizan alrededor de la estación y las actividades que desarrollan sus usuarios, con el fin de que la propuesta a sustentar sea aplicable y de aceptación.</p> <p>- Analizar la función de la estación en relación con su reciclaje y de la localización de áreas de estar y recreación cercanas, como determinante del uso a proponer.</p> <p>- Analizar los usos actuales que soporta la estación, con el fin de adecuar la propuesta a las necesidades reales de recreación y actividades culturales.</p> | |



| | DESCRIPCIÓN | GRÁFICA |
|--------------|--|--|
| MORFOLÓGICAS | <ul style="list-style-type: none"> - Integrar los elementos que sean necesarios, tomando como principio fundamental no falsificar, restableciendo la unidad estética de los elementos, asegurando la conservación del edificio. - Restituir los elementos que aún se conservan, en cuanto tenga sentido de colocarlos en su posición original. - No restar, desde el punto de vista de la atención al monumento, al integrar los elementos nuevos en su entorno, haciendo que estos se relacionen con los elementos originales. - Los elementos nuevos o restaurados, deben identificarse con facilidad de los elementos originales y no deberán dañar la estructura original. |  |
| TECNOLÓGICAS | <ul style="list-style-type: none"> - Liberar las áreas del monumento que lo necesiten, respetando la autenticidad que poseen los elementos y componentes a intervenir. - Consolidar todas aquellas partes dañadas del edificio, garantizando de esta manera su conservación. - Respetar todas las leyes emitidas por las instituciones dedicadas a la conservación del patrimonio cultural, con el fin de preservar la autenticidad de los monumentos. - Tener como fundamento teórico, los tratados, documentos y técnicas de conservación y restauración a nivel internacional y nacional, con el fin de no poner en peligro la originalidad del monumento. |  |



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.7 PROYECTO DE VIA VERDE

Es un recorrido sobre el tramo ferroviario con vehículos no motorizados y peatonales, para la recreación de todo tipo de personas, incluyendo las de movilidad reducida, como ancianos, niños y minusválidos. Esto con el fin de rescatar el derecho de vía del tramo estación de Escuintla a San Juan Mixtán, así recuperar todas las áreas invadidas por asentamientos humanos precarios que de manera desorganizada han venido ocupando el derecho de vía del ferrocarril. Es por ese motivo, la creación del proyecto de la vía verde, ya que este pretende la recuperación y la creación de espacios designados para la recreación y descanso de los usuarios de la vía verde, esto con equipamiento mínimo para su funcionamiento adecuado, pretendiendo con este equipamiento hacer un recorrido atractivo para el usuario.

7.7.1 USUARIOS

Serán dos tipos de usuarios, el primero para circulación de vehículos no motorizados como ciclistas, sillas de ruedas, carros de bebé, etc. Y el segundo son personas para paseo a pie de todas las edades. Estos dos tipos de usuarios serán pobladores no sólo de San Juan Mixtán si no también pobladores de la ciudad de Escuintla que se movilizan a sus centros de trabajo por dicha vía.

7.7.2 VENTAJAS DEL PROYECTO

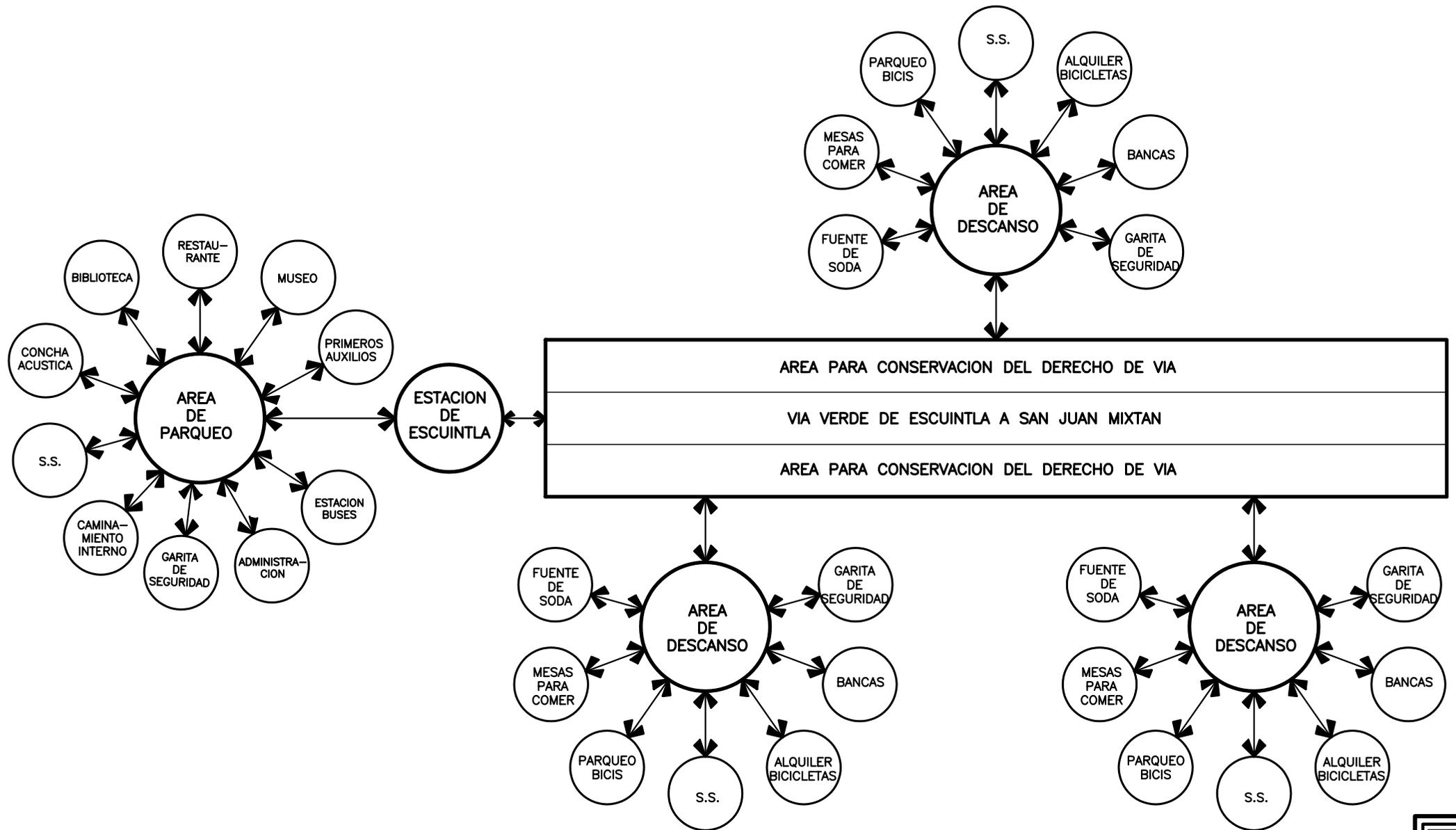
Dentro de las principales ventajas en la creación de la vía verde de la estación de Escuintla a San Juan Mixtán están:

- Recuperación del derecho de vía del ferrocarril, para futuros usos del tren, comerciales de pasajeros o de mantenimiento.
- Crear recorrido agradable para todo tipo de personas con vehículos no motorizados y peatonales.
- Crear una recreación activa y pasiva.
- Ofrecer a los usuarios puntos de interés para el descanso, con todo el equipamiento necesario para realizarlos.

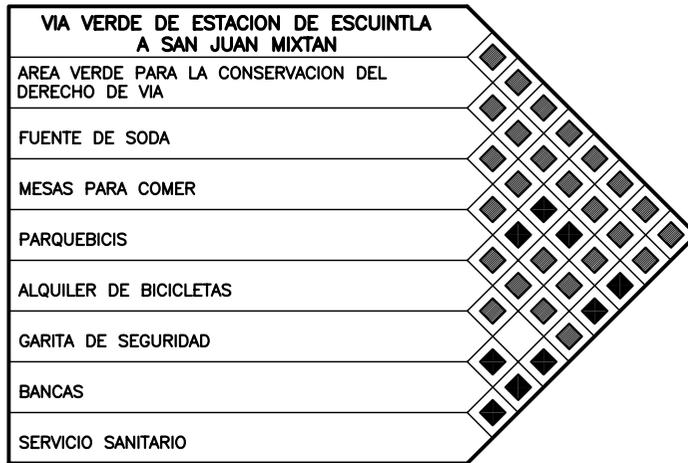
- Ser un área de complemento para la estación de Escuintla restaurada y reciclada para un nuevo uso que se integrará a la vía verde como un solo proyecto.

DIAGRAMA GENERAL DE CONJUNTO

(ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN)



MATRIZ DE RELACIONES DE LA VIA VERDE

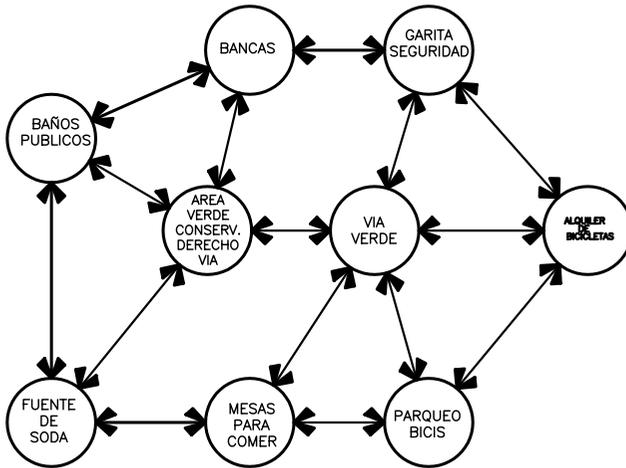


RELACION DIRECTA



RELACION INDIRECTA

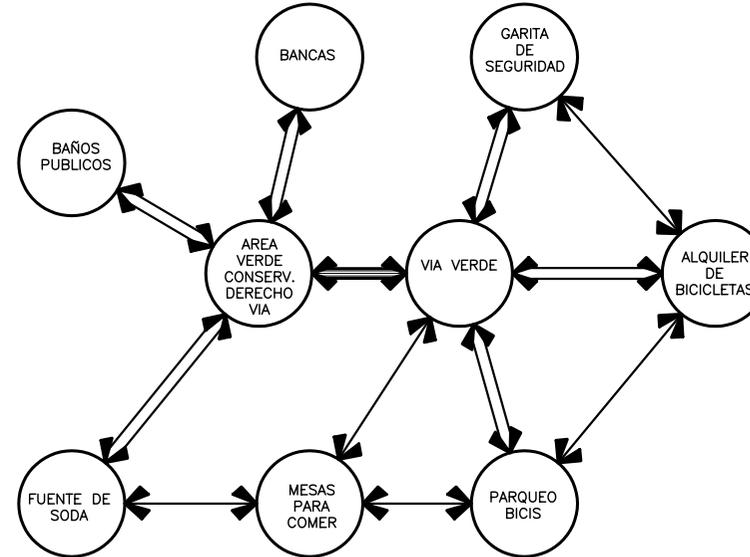
DIAGRAMA DE RELACIONES DE LA VIA VERDE



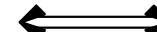
← → RELACION DIRECTA

← → RELACION INDIRECTA

DIAGRAMA DE FLUJOS DE LA VIA VERDE



FLUJO DE CIRCULACION ALTA (MAYOR DE 20 PERSONAS)



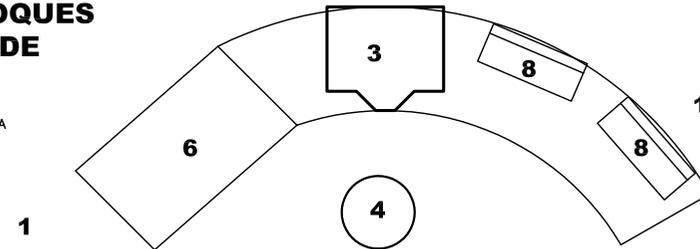
FLUJO DE CIRCULACION MEDIA (DE 6 A 20 PERSONAS)



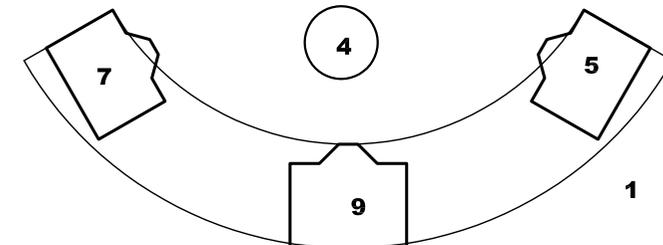
FLUJO Y CIRCULACION MINIMA (DE 1 PERSONA A 5)

DIAGRAMA DE BLOQUES DE LA VIA VERDE

1. AREA VERDE PARA CONSERVACION DEL DERECHO DE VIA
2. PASO DE LA VIA VERDE DE ESCUINTLA A SAN JUAN MIXTAN
3. FUENTE DE SODA
4. MESAS PARA COMER
5. ALQUILER DE BICICLETAS
6. PARQUEO DE BICIS
7. GARITA DE SEGURIDAD
8. BANCAS
9. SERVICIO SANITARIO

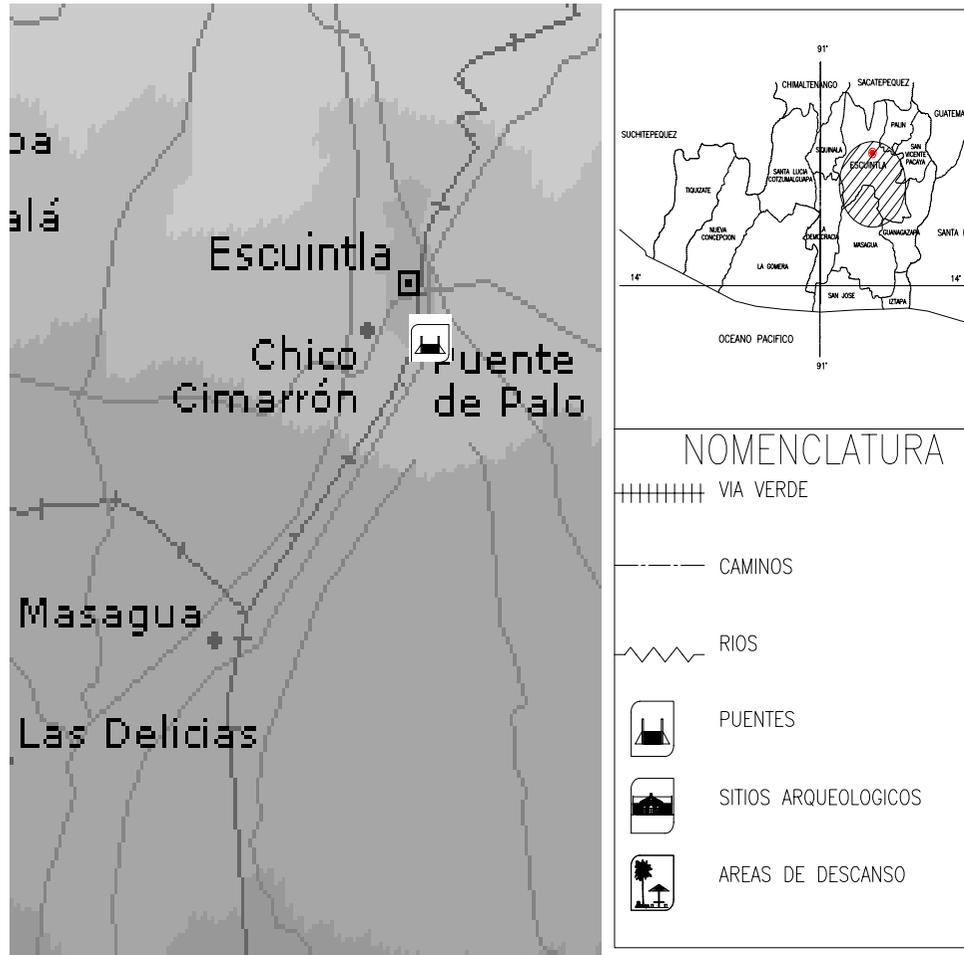


NOTA:
EL ORDENAMIENTO ESPACIAL DE LAS AREA DE DESCANSO SOBRE LA VIA VERDE, ESTAN BASADAS SOBRE UN ORDENAMIENTO RADIAL, SOBRE EL EJE CENTRAL DE LA LINEA DEL FERROCARRIL



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.7.3 FICHA TÉCNICA



Localización: se encuentra ubicada en el departamento de Escuintla, iniciando su recorrido en la estación del ferrocarril de Escuintla, milla 245 a San Juan Mixtán aldea del municipio de Masagua atravesando parte de la ciudad de Escuintla y finalizando en San Juan Mixtán milla 252 en el municipio de Masagua.

Accesos: poseerán varios accesos para los usuarios el primero se tomará en la estación del ferrocarril, ya que a esta llega el final de la vía verde de Concepción e inicia la que llega a San Juan Mixtán, tendrá acceso en cada área de descanso que serán 4 incluyendo la de San Juan Mixtán.

Usuarios: existen dos tipos de usuarios, el primero con vehículos no motorizados (bicicletas, sillas de rueda, carritos de bebé, patinadores) y los segundos las personas dedicadas a caminar peatonalmente.

Tipo de carpeta: para usuarios con vehículos no motorizados la carpeta es asfáltica, y para usuarios peatonales la carpeta será de grava vibrada.

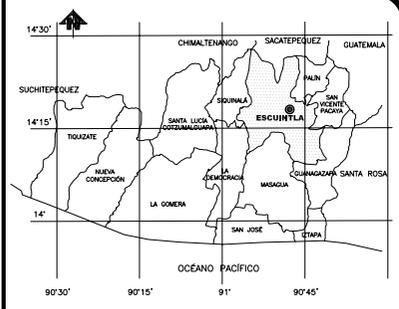
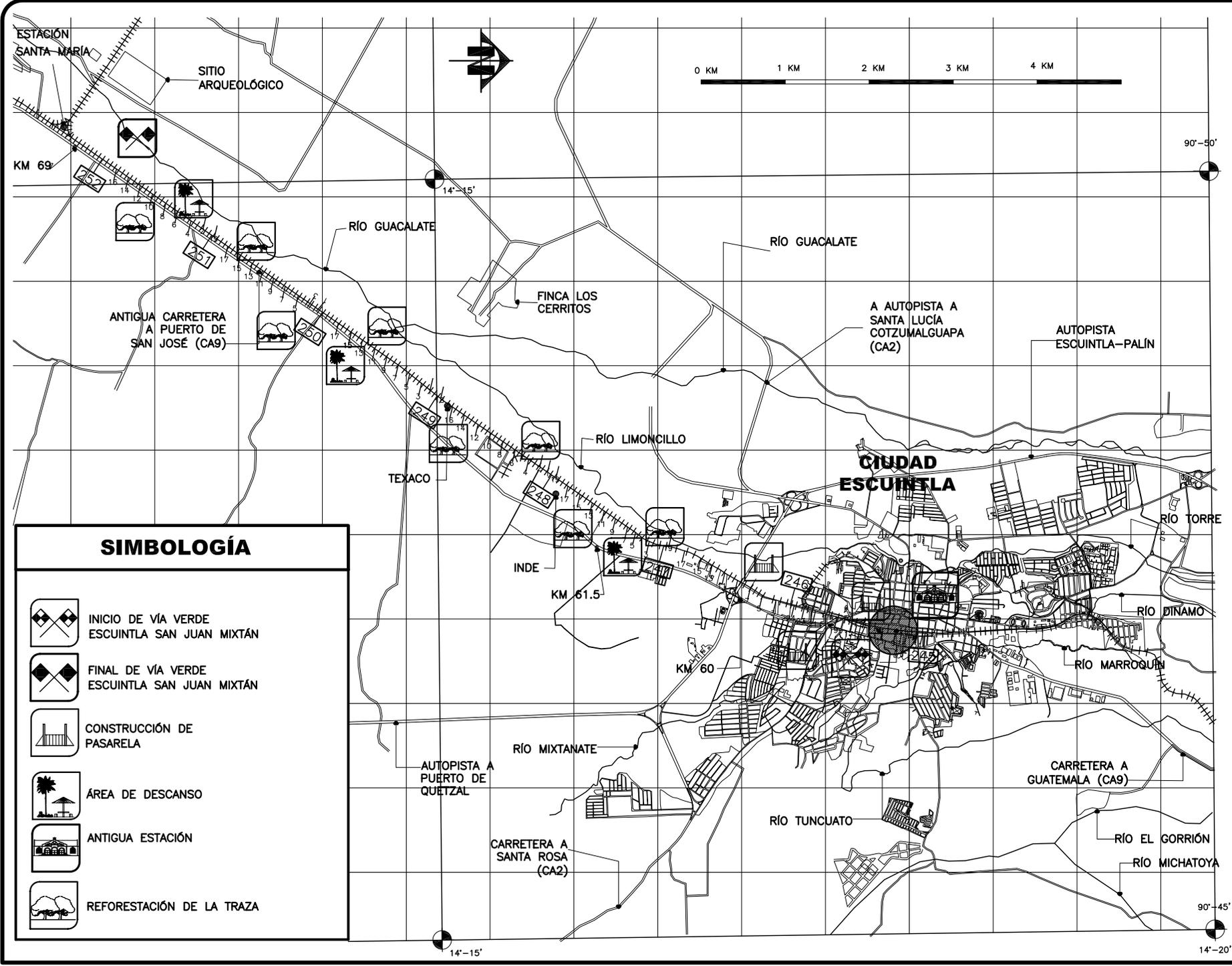
Medio Natural: Cuenta con poca vegetación, ya que el derecho de vía ha sido invadido tanto para asentamientos humanos como para cultivo, por ese motivo se plantea reforestación con especies del lugar que presten mayor producción de oxígeno y proporcionen un ambiente fresco y agradable al sector, delimitando algunas áreas con arbustos.

Clima: el clima del área es tropical con temperaturas oscilantes entre 25° y 35° centígrados promedio anual, con una precipitación de 30 mm/h. Promedio anual con una humedad relativa del 75%.

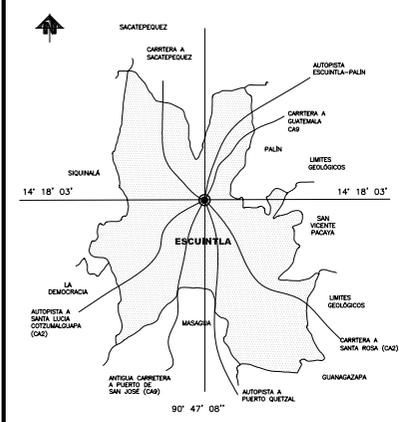
Conexiones: La vía verde de Escuintla a San Juan Mixtán se le une la que viene de Concepción en la milla 245 que es la estación, y al norte termina en la milla 252 donde inicia la vía verde de Santa María, y tendrá conexiones en las áreas de descanso, ya que estas se encuentran paralelas a la carretera que conduce a Puerto de San José.

Servicios: dentro de las áreas de servicio que ofrece este tramo se encuentran tres áreas de descanso en puntos estratégicos, con alquiler de bicicletas, parqueo bicis, fuentes de soda, garitas de seguridad, bancas, mesas para comer y servicios sanitarios. Se tomaron estas áreas, ya que las distancia entre cada área no excede de 5 Km, siendo lo recomendable para ejercitarse previo a tomar un descanso, considerando que el recorrido dura 1 hora o menos.

Información: Instituto Guatemalteco de Turismo INGUAT. Municipalidad de Escuintla, oficina de apoyo a la vía verde en complejo de estación del ferrocarril de Escuintla.



DEPARTAMENTO DE ESCUINTLA



MUNICIPIO DE ESCUINTLA

TRAMO DE VÍA VERDE QUE PARTE DE LA ESTACIÓN DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA HASTA SAN JUAN MIXTÁN

SIMBOLOGÍA

- INICIO DE VÍA VERDE ESCUINTLA SAN JUAN MIXTÁN
- FINAL DE VÍA VERDE ESCUINTLA SAN JUAN MIXTÁN
- CONSTRUCCIÓN DE PASARELA
- ÁREA DE DESCANSO
- ANTIGUA ESTACIÓN
- REFORESTACIÓN DE LA TRAZA

TÍTULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: **INTERVENCIÓN DEL TRAMO FERROVIARIO DE ESCUINTLA A SAN JUAN MIXTÁN**

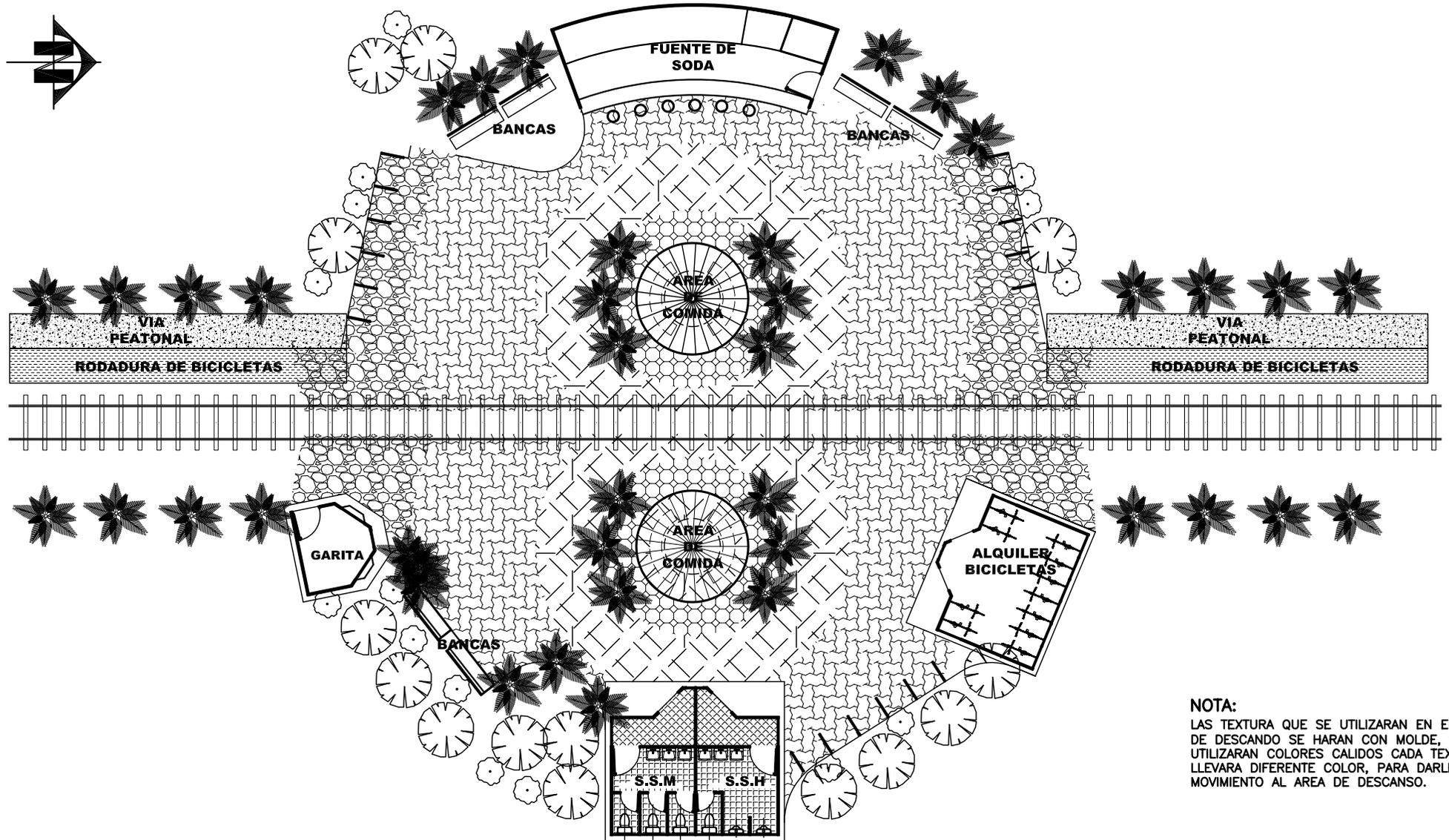
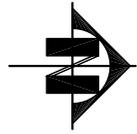
FUENTE: **ELABORACIÓN PROPIA**

FECHA: **JUL/05**

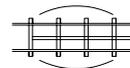
ESCALA: **PLANO No.**

HOJA No. **145**





NOTA:
 LAS TEXTURA QUE SE UTILIZARAN EN EL AREA DE DESCANDE SE HARAN CON MOLDE, Y SE UTILIZARAN COLORES CALIDOS CADA TEXTURA LLEVARA DIFERENTE COLOR, PARA DARLE MOVIMIENTO AL AREA DE DESCANDE.



PLANTA DE AREA DE DESCANDE DE LA VIA VERDE

ESCALA 1/200

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PLANTA DEL AREA DE DESCANDE DE LA VIA VERDE

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

INDICADA

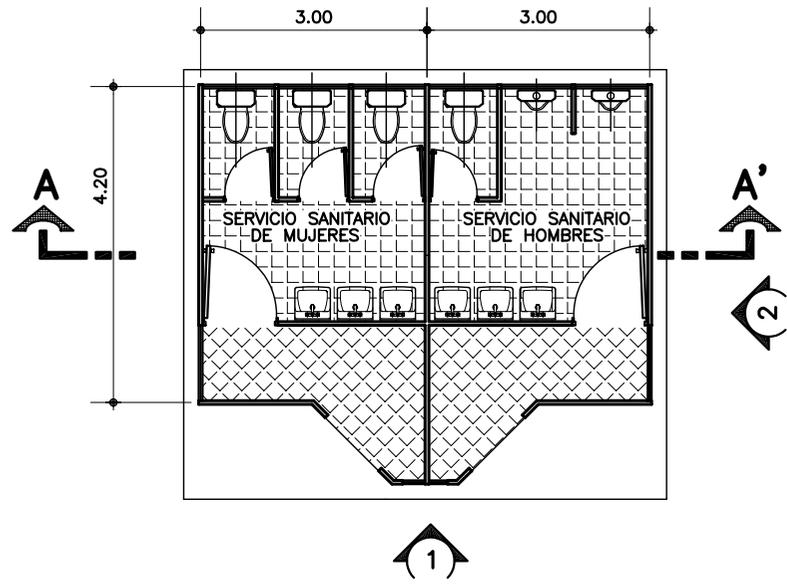
PLANO No.

HOJA No.

146

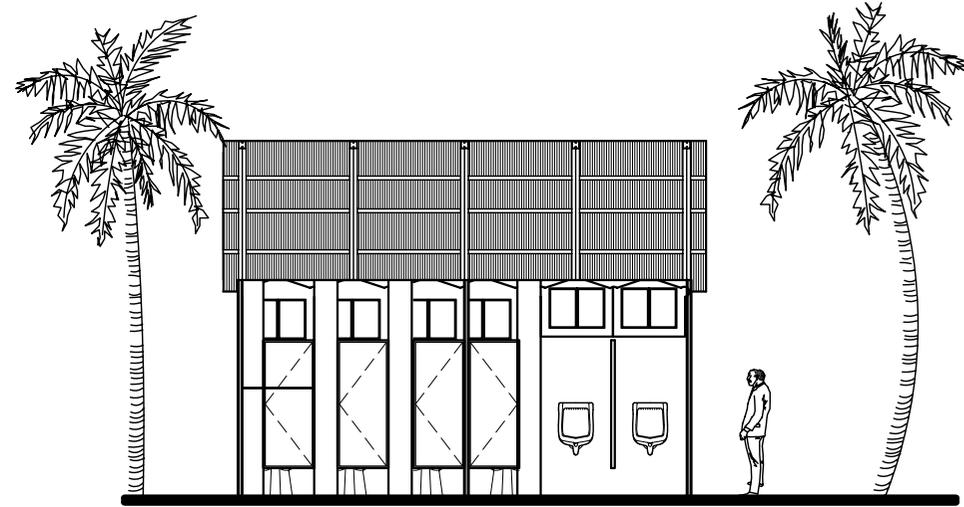
USAC





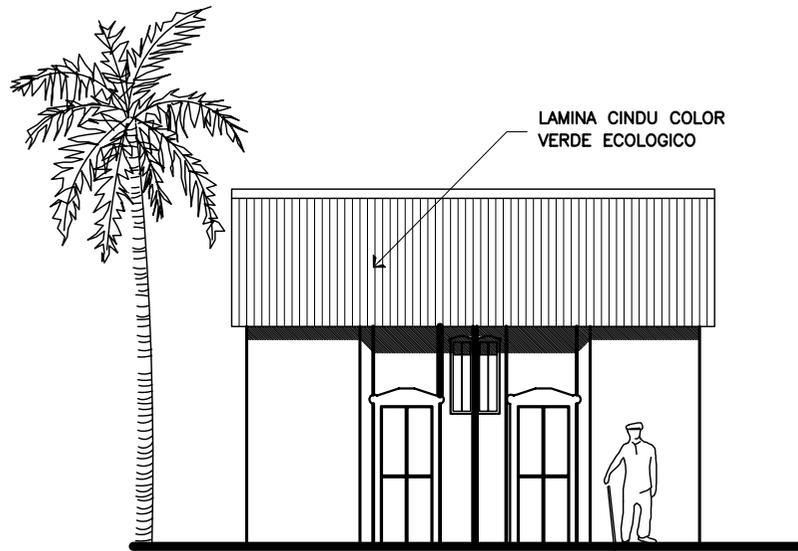
PLANTA DE SERVICIOS SANITARIOS

ESCALA 1/100



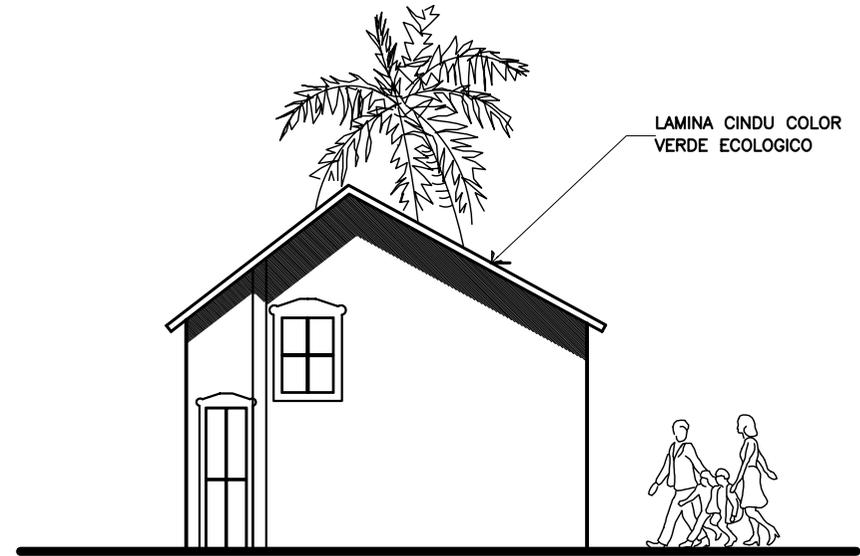
SECCION A-A'

ESCALA 1/100



ELEVACION 1

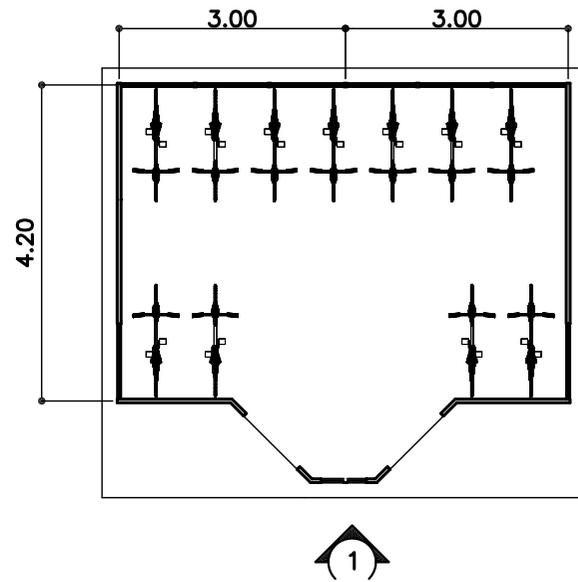
ESCALA 1/100



ELEVACION 2

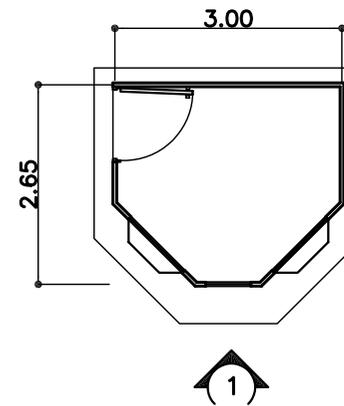
ESCALA 1/100





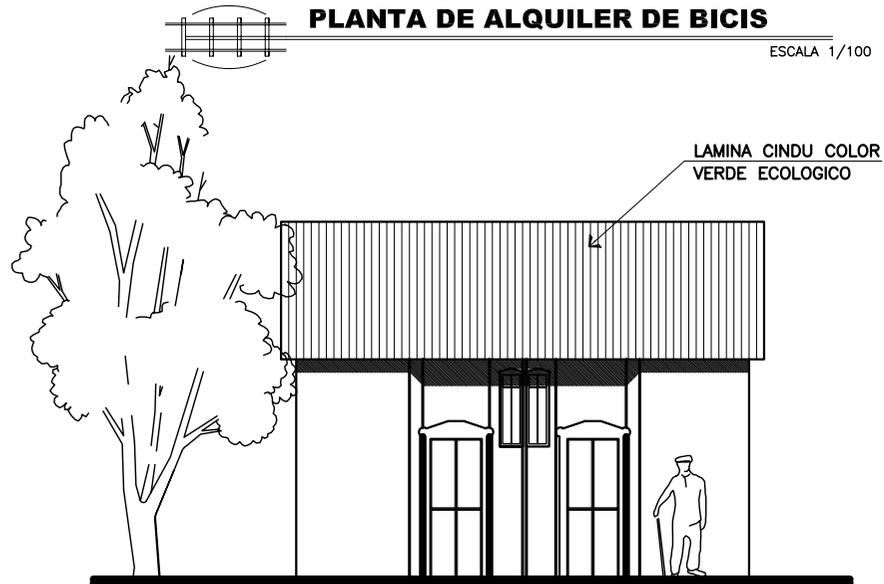
PLANTA DE ALQUILER DE BICIS

ESCALA 1/100



PLANTA DE GARITA DE CONTROL

ESCALA 1/100



ELEVACION DE ALQUILER DE BICIS

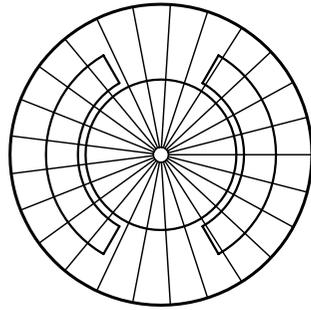
ESCALA 1/100



ELEVACION DE BARITA DE CONTROL

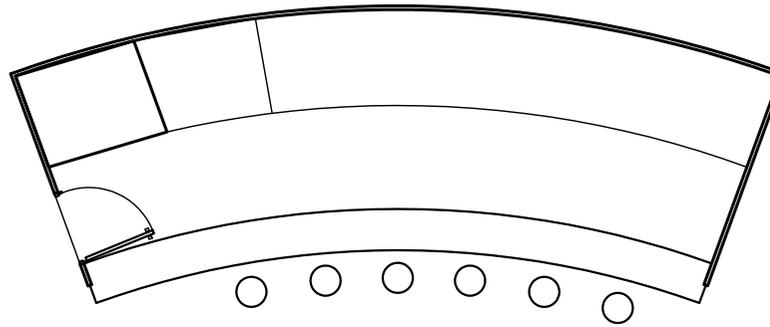
ESCALA 1/100





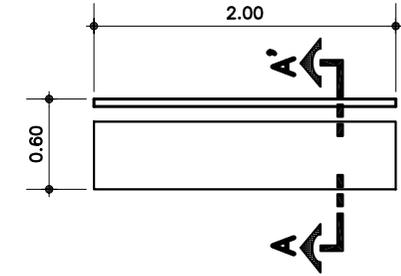
PLANTA DE MESA PARA COMER

ESCALA 1/100



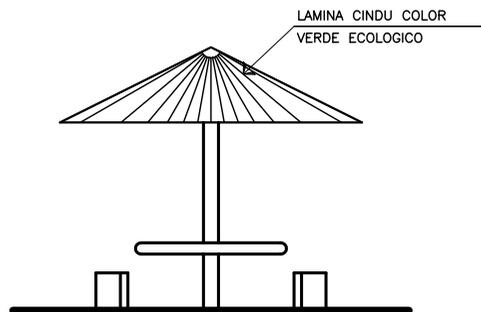
PLANTA FUENTE DE SODA

ESCALA 1/100



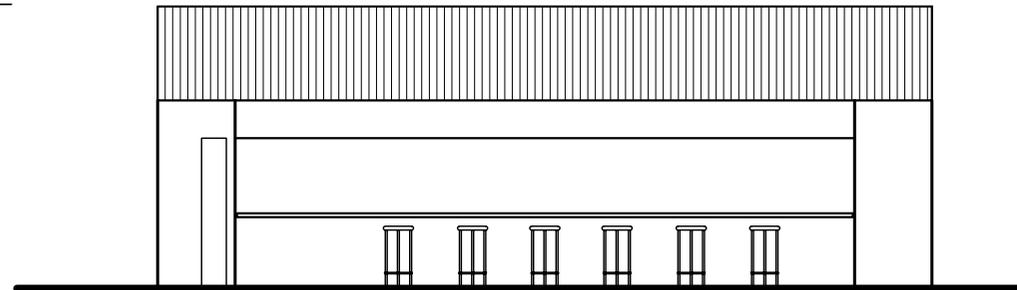
PLANTA DE BANCA

ESCALA 1/50



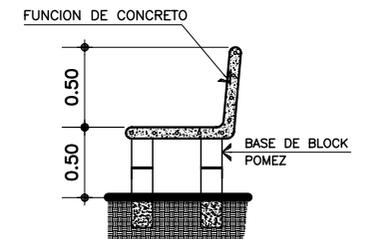
ELEVACION DE MESA PARA COMER

ESCALA 1/100



ELEVACION FUENTE DE SODA

ESCALA 1/100



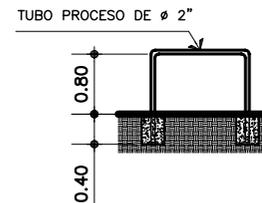
SECCION A-A'

ESCALA 1/50



PLANTA PARQUEO DE BICIS

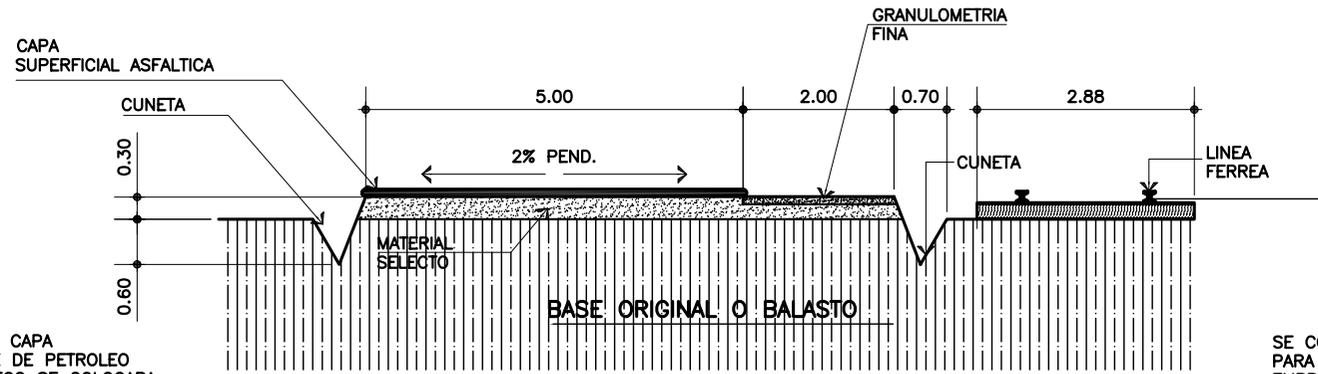
ESCALA 1/100



SECCION PARQUEO DE BICIS

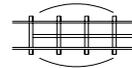
ESCALA 1/100





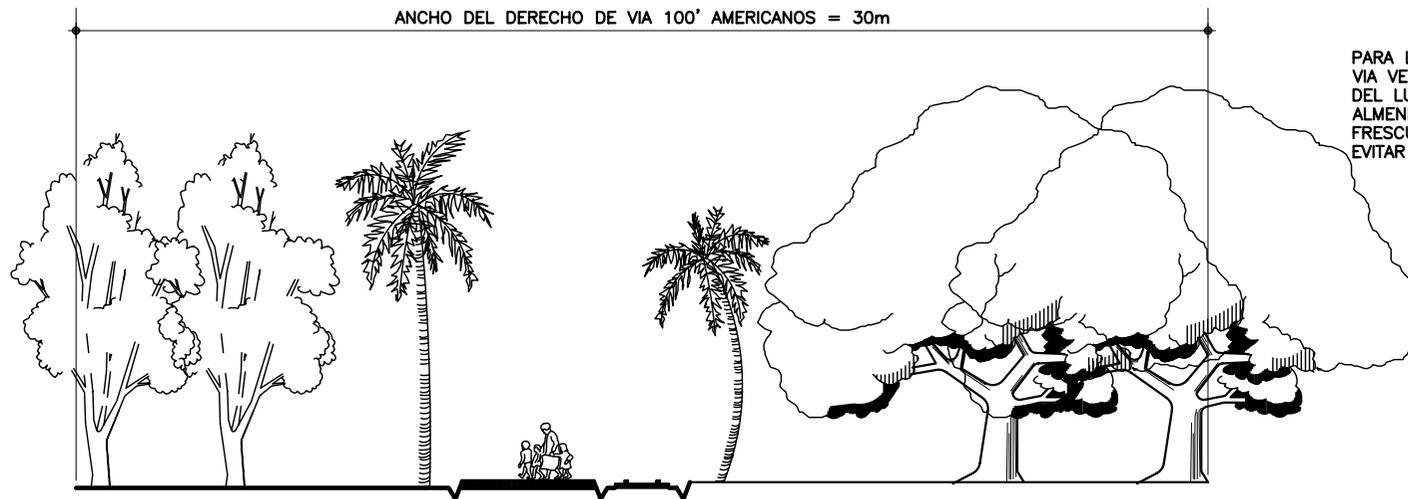
SE COLOCARA ANTES DE LA CAPA SUPERFICIAL UN ADHERENTE DE PETROLEO PARA LA IMPREGNACION LUEGO SE COLOCARA GEOMALLA

SE CONSERVARA LA LINEA FERREA EXISTENTE PARA FUTURAS INTERVENCIONES DE LA EMPRESA FERROVIARIA

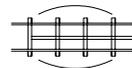


SECCION TIPICA DE LA TRAZA DE LA VIA VERDE

ESCALA 1/125



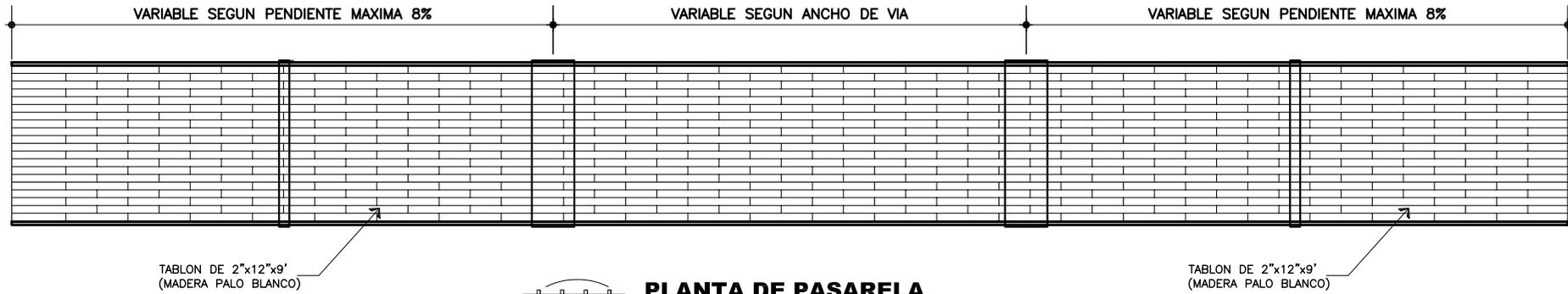
PARA LA VEGETACION A UTILIZAR SOBRE LA VIA VERDE SE RECOMIENDA LAS ESPECIES DEL LUGAR, COMO COROZO, COCO, HORMIGO, ALMENDROS Y HULE PARA PROPORCIONAR FRESCURA Y SOMBRA, ASI TENER VISUAL, EVITAR EROSION.



SECCION TIPICA DEL DERECHO DE VIA

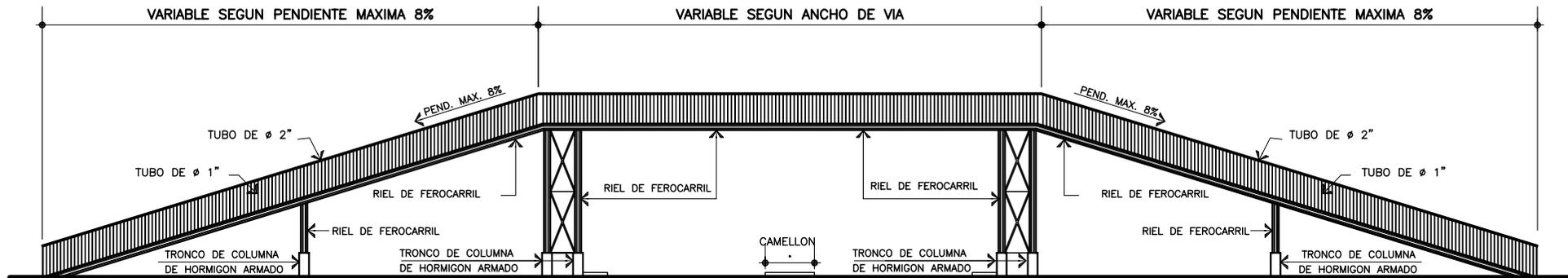
ESCALA 1/125





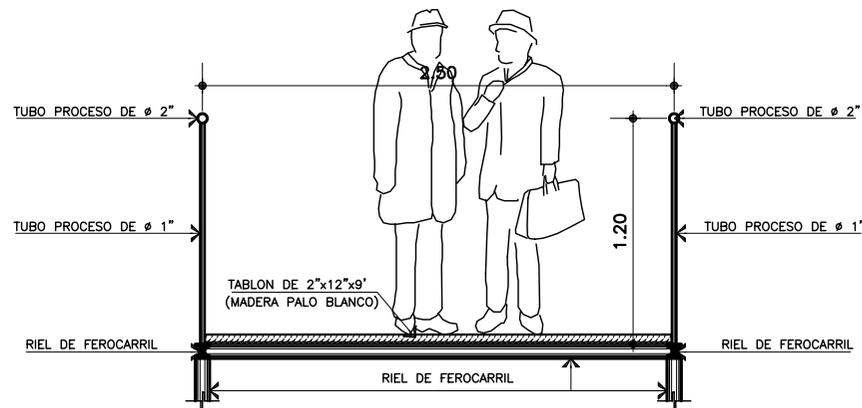
PLANTA DE PASARELA

ESCALA 1/200



ELEVACION DE PASARELA

ESCALA 1/200



SECCION DE PASARELA

ESCALA 1/200

NOTA:

TODOS LOS ELEMENTOS ESTRUCTURALES SE TOMARAN EN HACER ENFASIS EN LA ERA DEL FERROCARRIL, POR ESO SE TOMARAN LOS RIELES COMO COLUMNAS Y VIGAS, ASI EL PISO SERA DE MADERA PARA HACER LA CONNOTACION DEL FERROCARRIL



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.8 PROPUESTA DE INTERVENCIÓN DE LOS EDIFICIOS

En esta segunda parte, se presentan las medidas de intervención a aplicar a los deterioros y alteraciones que presentan los edificios de la antigua estación del ferrocarril de Escuintla en el ámbito constructivo, ocasionados por las inclemencias del tiempo, al prolongado tiempo de abandono, a la falta de mantenimiento y a la depredación del hombre, para posteriormente poder hacer la propuesta de reciclaje.

7.8.1 FACTORES DE JUSTIFICACIÓN

La estación de Escuintla, fue una de las más importantes de la época del ferrocarril, ya que por las ricas tierras del departamento y su rica producción agrícola y ganadera y por su ubicación estratégica entre el puerto de San José y la ciudad de Guatemala, se convirtió en una de las más importantes del tramo ferroviario, como se menciona en el del marco histórico y referencial.

Manifiesta una variada y rica expresión arquitectónica en sus diferentes edificios, en los que quedó marcado el desarrollo industrial de nuestro país en esa época, los sistemas constructivos fueron de vanguardia y se puede apreciar la arquitectura en mampostería, hormigón armado, haciendo la connotación arquitectónica de solvencia y solidez del ferrocarril.

Lamentablemente hoy en día su condición no es la misma, la falta de mantenimiento a las instalaciones, el abandono, la inclemencia climática que azotan a la zona, han deteriorado en gran manera los edificios principalmente, el de la estación del ferrocarril y el de la bodega que los han llevado al borde del colapso, cabe mencionar que el estacionamiento de buses urbanos está a uno de sus costados, a unos veinte metros de la antigua estación, por lo que circulan bastantes personas por el área poniendo en peligro la vida de los transeúntes. Además se ha convertido en un foco de contaminación urbana, social y de salud, ya que el baldío se presta para albergar a los indigentes y a la delincuencia, también como botadero de basura y como criadero de plagas dañinas a la salud de los vecinos.

En el sector se desarrolla principalmente el comercio por la cercanía del mercado municipal, aunque por el gran número de antros de vicios que hay en sus alrededores a proliferado los actos delictivos convirtiendo al sector en unos de los más peligrosos y sucios de la ciudad a lo que el baldío colabora en buena medida.

La mayoría de los habitantes tal y como lo muestra la encuesta son consientes del valor histórico que poseen los edificios del ferrocarril, pero también de que es necesario que se desarrolle un proyecto de restauración de los mismos ya sea por las autoridades del concesionaria o por las autoridades municipales, con el fin de

volverlos útiles y productivos a la ciudad. Es por ello que se proponen las siguientes medidas de intervención a los edificios basados en los principios y criterios de restauración:

7.8.2 ACTIVIDADES PREVIAS A LA RESTAURACIÓN

7.8.2.1 EXPLORACIÓN

Reconocimiento técnico de la situación actual de la cimentación, los materiales y sistemas constructivos.

7.8.2.2 LIBERACIÓN

a. Cimientos:

- Liberación de todo tipo de humedad y hongos así como la microflora, sufrida por disgregación a causa de la erosión.

b. Muros:

- Liberación de hongos, sales, microflora plantas e insectos.
- Liberación de material de acabado disgregado por erosión.
- Liberación de elementos agregados construidos en mampostería y concreto.
- Liberación de todo material no compatible con los materiales originales de cada edificio.

c. Estructura de techos y cubiertas:

- Eliminación de piezas de estructura en mal estado, principalmente en el edificio de la estación ferroviaria de la bodega.
- En los techos de concreto se quitará todo el enlucido que se encuentra lleno de animales, insectos, como de salitre producido por la corrosión de la armadura de acero.
- Liberación de toda estructura improvisada de concreto o estructura metálica.
- Las tijeras de madera se liberarán de insectos y animales así como de la humedad quedando por último la liberación de pintura craqueada deteriorada.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

- La cubierta de lámina de zinc se liberará de piezas oxidadas, perforadas y desgastadas por causa de la lluvia, soleamiento y vientos.

d. Pisos:

- Determinando el nivel del piso original se liberará toda torta de cemento tanto las que cubren la bodega como la de los demás edificios.

e. Puertas y ventanas:

- Se liberará la madera de insectos y animales y como la humedad.
- Liberación de pintura craqueada deteriorada en lo que a madera se refiere.
- Liberación de corrosión y pintura craqueada deteriorada, en ventanas y puertas de metal.

7.8.3 ACTIVIDADES DURANTE LA RESTAURACIÓN

7.8.3.1 CONSOLIDACIÓN

a. Cimentación:

Se determina dependiendo del resultado de la excavación y se procederá a la inyección de grietas y fisuras, consolidación del subsuelo interior y su impermeabilización en las uniones de los muros, también la aplicación de químicos para evitar la formación de micro, microflora, insectos y hongos.

b. Muros:

Inyección de cuarteadoras grietas y fisuras utilizando un mortero de cal y arena en proporciones 1:3:8 principalmente en las paredes de la casa redonda y bodega.

c. Estructura de techo y cubierta:

- Complementación de piezas y aseguramientos de uniones y ensambles de madera en tijeras.
- Integración de lamina zinc.
- Aplicación de funguicidas y químicos preservantes de madera.

- Consolidación del cielo falso en la bodega y estación ferroviaria.

d. Acabados y Pisos:

Consolidación de acabados en los muros de mampostería de la casa redonda, bodega y estación.

e. Puertas y ventanas:

Consolidación de marcos de madera y elementos de herrería.

7.8.4 INTEGRACIÓN

a- Bodega y estación del ferrocarril:

- Tratamiento de superficies por químicos para protección del avance de los hongos y salitres producidos por la humedad en los muros de mampostería.
- Cambio de algunos elementos de mampostería, por el deterioro en el que se encuentran, esto para que sea funcional para la propuesta de reciclaje.
- Cambio de los elementos de la estructura, piezas de madera que se encuentran podridas por estar en la intemperie.
- Cambio y puesta de lámina de zinc con pintura corrosiva en las dos caras, estar para su protección de la intemperie, así como el cambio del cielo falso tanto en la bodega como en la estación.

b. Taller de Mantenimiento (casa redonda):

- Tratamiento de superficies por químicos para protección del avance de los hongos y salitres producidos por la humedad en los muros de mampostería.
- Tratamiento y saneamiento de áreas de enlucidos (blaqueado) en columnas y vigas como en el cielo raso, aplicación de epóxicos en las partes que ha expulsado la corrosión del acero en la parte interior del hormigón.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

c. Puertas y ventanas

- Integración de marcos de madera y cedazo en la casa del maquinista como el del agente.
- Piezas de madera y vidrio en ventanas y sobre luces de puertas y ventanas en las viviendas del agente y maquinista.

d. Conservación y mantenimiento de los inmuebles ferroviarios

- Tener impermeabilización constante en los muros de mampostería, mantener repello para detectar algún tipo de deterioro, tales como la humedad, sales, hongos y microflora.
- Aplicación periódica de pintura y barnices en muros y ventanas, puertas y cielo falso.
- Control de las áreas aledañas a los inmuebles ferroviarios por motivos de vandalismo y falta de conocimiento de las personas, con el fin de preservarlos.

7.8.5 NORMAS DE MANTENIMIENTO

a. Muros

- Las paredes interiores y exteriores deberán de limpiarse periódicamente para evitar acumulación de polvo, que absorba la humedad del ambiente, hongos, excremento de aves y el surgimiento de microfloras, además de pintarse una vez por año.
- Se podarán los árboles y vegetación cercana a los muros de los edificios tanto del exterior como del interior para permitir la circulación del viento, como la incidencia del sol para evitar humedades en los muros.

b. Estructuras de techo y cubiertas

- Cada año antes del invierno se revisarán las láminas sustituyendo las que se encuentren en mal estado, para evitar filtraciones de agua, también se deberá aplicar con brocha un impermeabilizante en las uniones entre cubierta y muros.

- Limpieza periódica de cielo falso, evitando la proliferación de humedades, hongos, insectos o roedores.
- Revisar las uniones de muros y cubiertas para evitar la formación de ratoneras o filtraciones por una lluvia fuerte.

c. Acabados y pisos

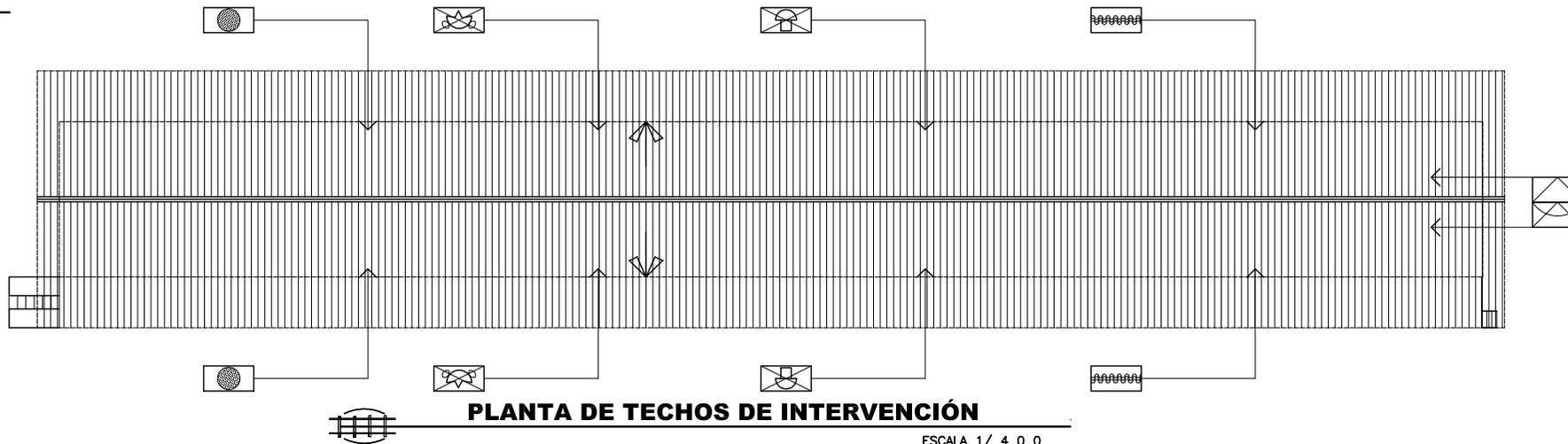
- Limpieza periódica y aplicación de pintura a base de cal en áreas de tráfico de personas.
- Limpieza general en esquinas y rincones para evitar telarañas.

d. Puertas y ventanas

- Limpieza general de vanos y esquinas para liberarlos del polvo.
- Las puertas y ventanas de los ambientes deberán estar abiertas el mayor tiempo posible para evitar acumulación de calor y condensación en el interior de los mismos.
- Revisión periódica del funcionamiento de los herrajes (bisagras y pasadores) para evitar su oxidación y deterioro.

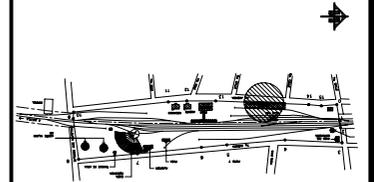
7.8.6 PLANOS DE INTERVENCIÓN

A continuación los levantamientos planimétricos, en plantas, elevaciones y secciones de los edificios del complejo ferroviario de la estación de Escuintla, donde se indica la nomenclatura de medidas de intervención.



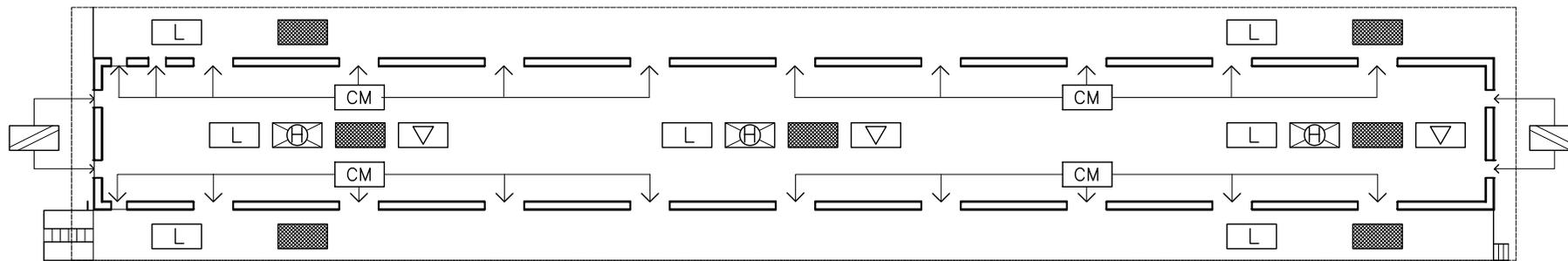
PLANTA DE TECHOS DE INTERVENCIÓN

ESCALA 1/ 4 0 0



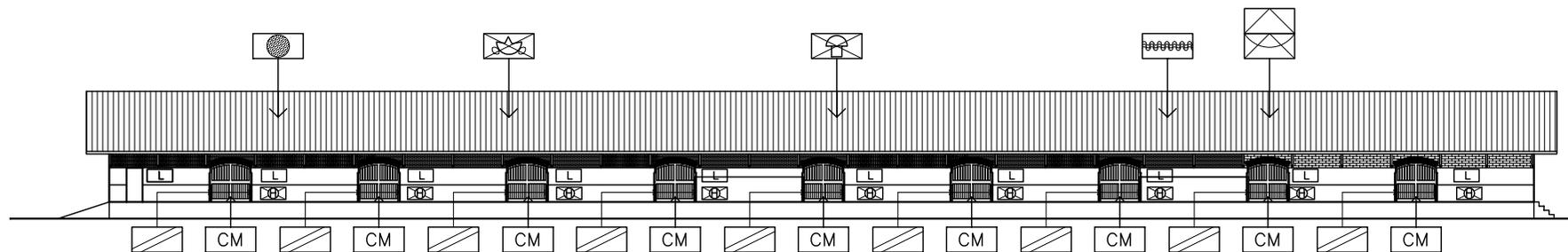
SIMBOLOGÍA

- L LIMPIEZA
- CM CONSOLIDACIÓN DE MADERA
- INTEGRACIÓN DE PISOS
- LIBERACIÓN DE HUMEDAD
- LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
- LIBERACIÓN DE MICROFLORA
- INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
- LIBERACIÓN DE ÓXIDO
- INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
- CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO



PLANTA DE BODEGA A INTERVENIR

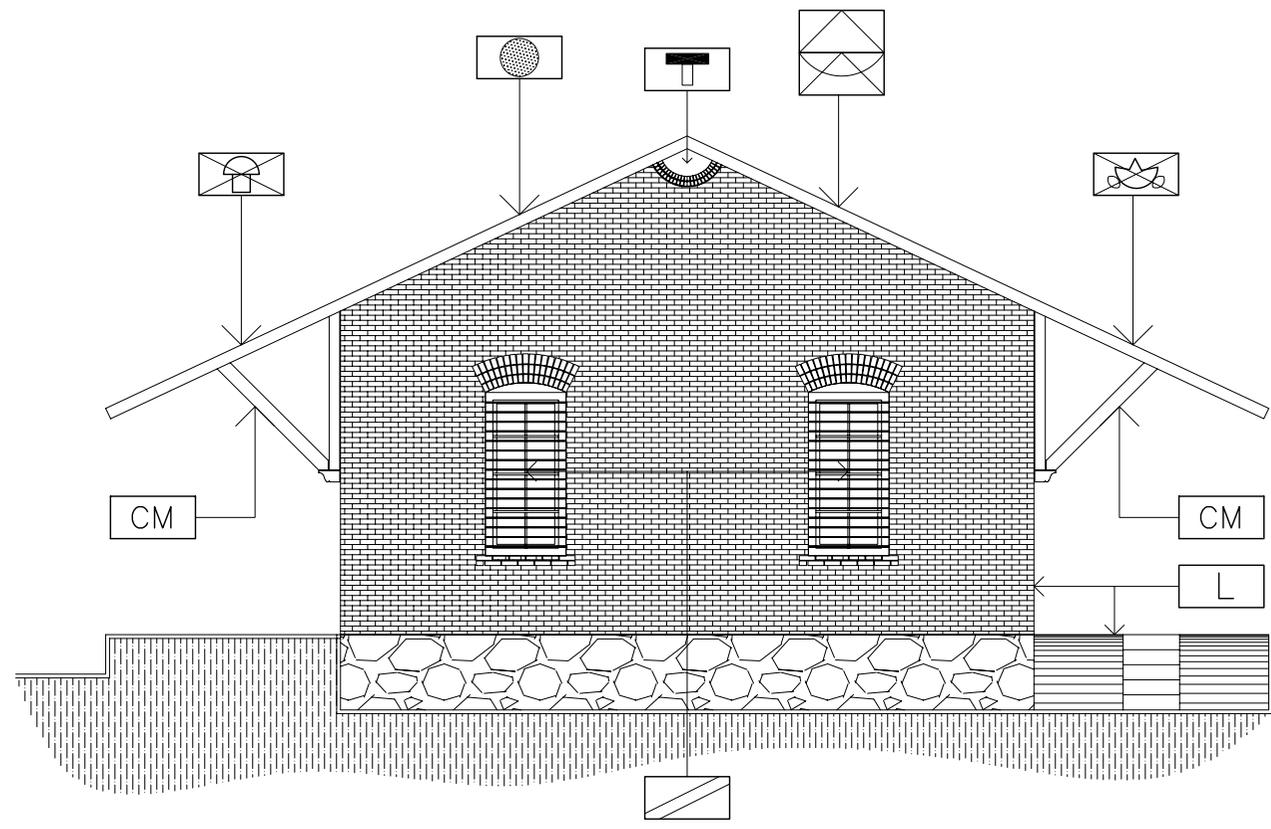
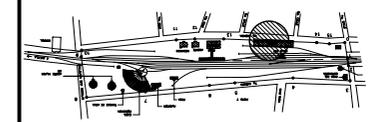
ESCALA 1/ 4 0 0



ELEVACIÓN DE BODEGA A INTERVENIR

ESCALA 1/ 4 0 0



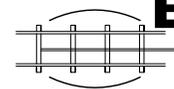


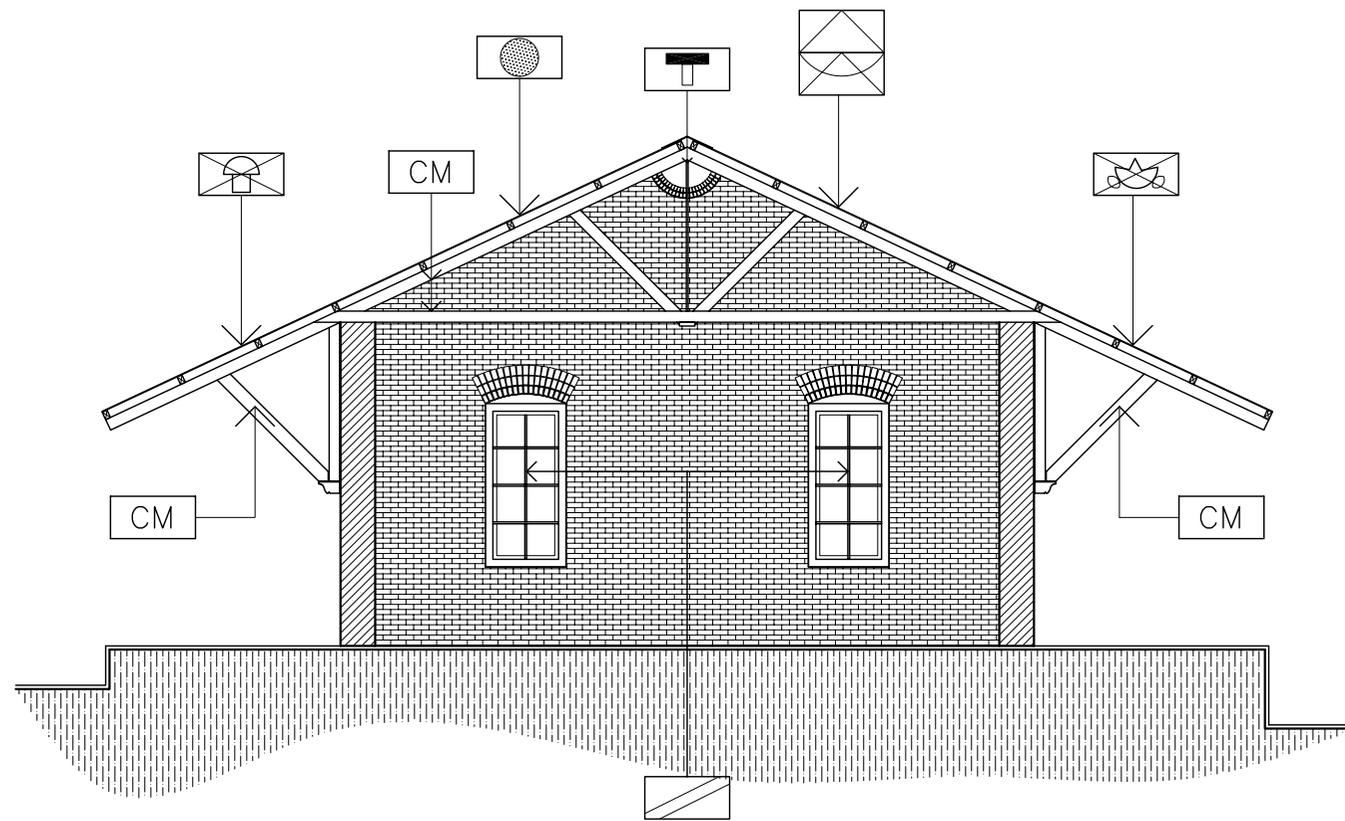
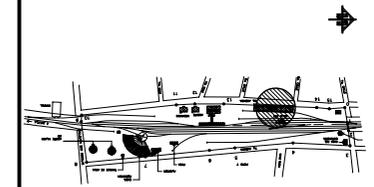
SIMBOLOGÍA

- L LIMPIEZA
- CM CONSOLIDACIÓN DE MADERA
- [Cross-hatch pattern] INTEGRACIÓN DE PISOS
- [Circle with cross] LIBERACIÓN DE HUMEDAD
- [Square with horizontal lines] LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
- [Triangle with cross] LIBERACIÓN DE MICROFLORA
- [Envelope shape] INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
- [Circle with dots] LIBERACIÓN DE ÓXIDO
- [T-shape] INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
- [Diagonal lines] CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO

ELEVACIÓN DE BODEGA A INTERVENIR

ESCALA 1/ 1 0 0

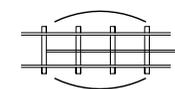




SIMBOLOGÍA

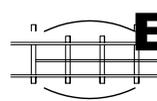
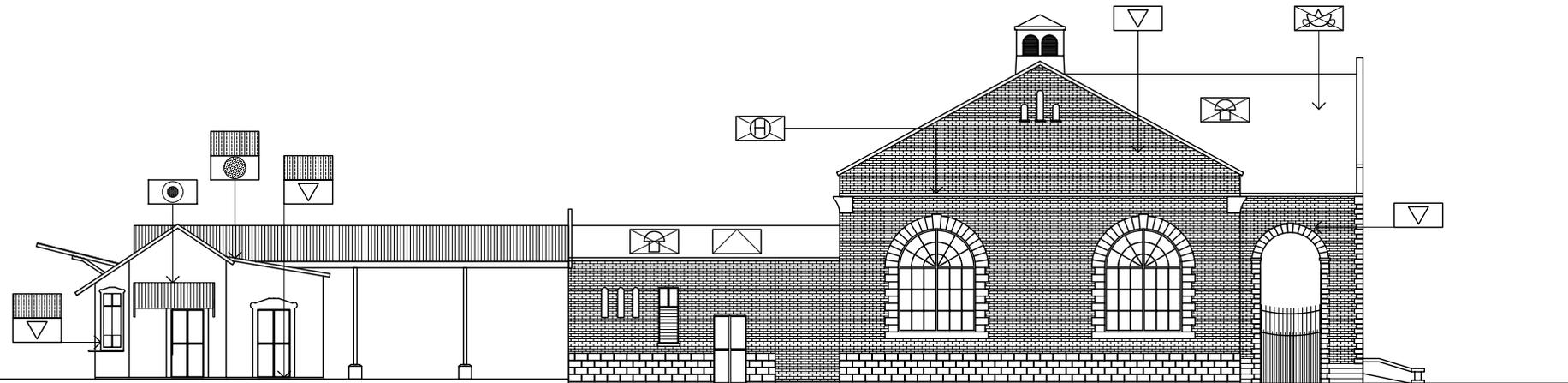
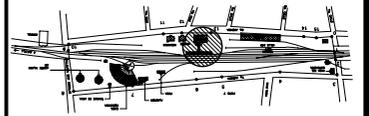
-  LIMPIEZA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
-  LIBERACIÓN DE MICROFLORA
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
-  CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO

SECCIÓN DE BODEGA A INTERVENIR



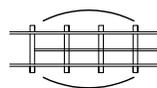
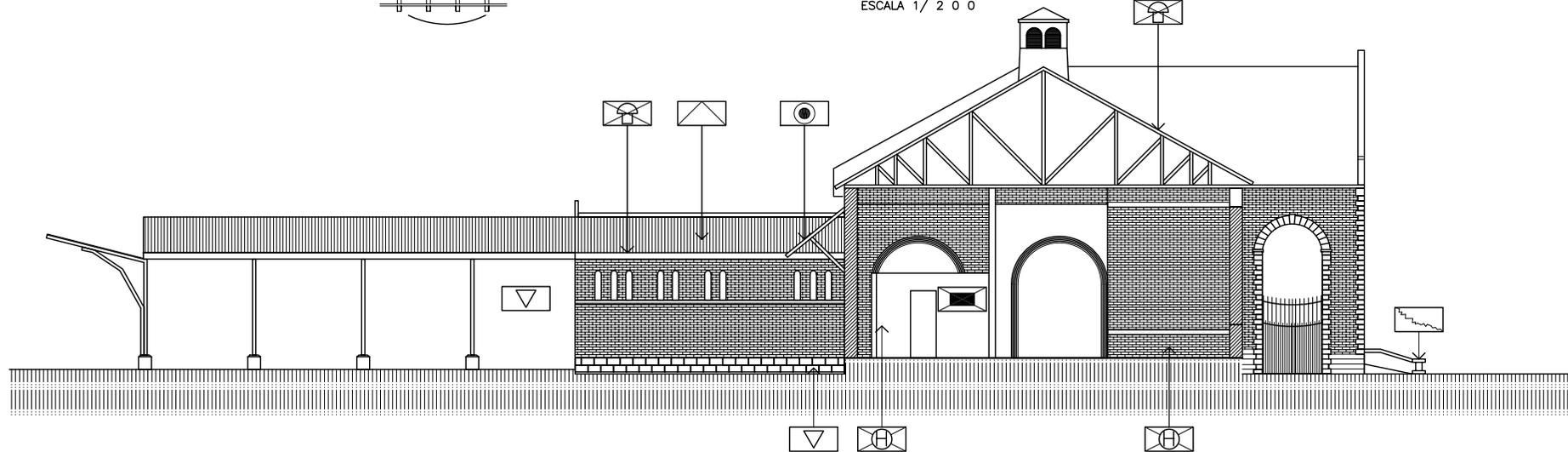
ESCALA 1/ 1 0 0





ELEVACIÓN NORTE

ESCALA 1/ 2 0 0



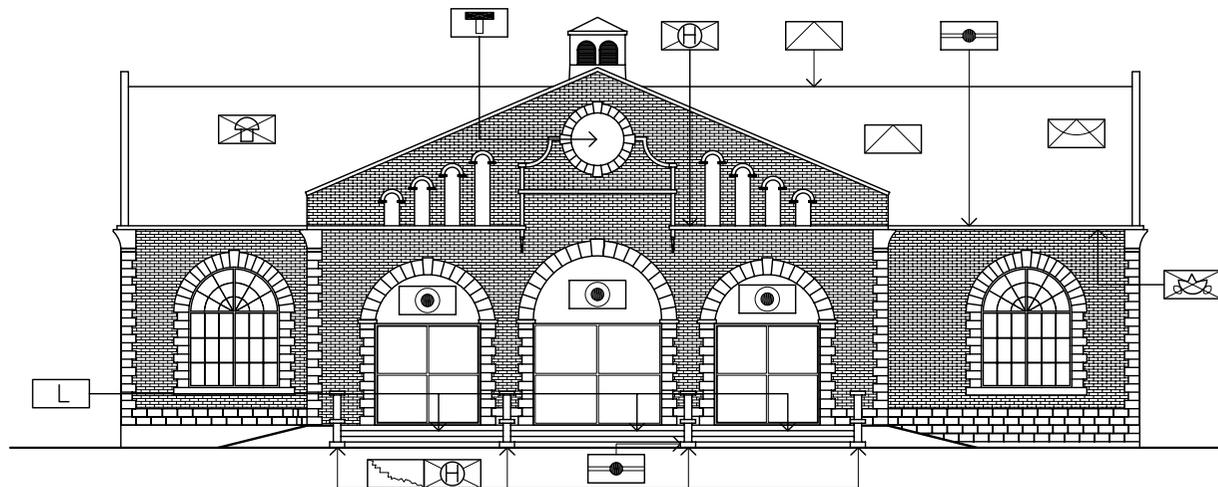
SECCIÓN LONGITUDINAL

ESCALA 1/ 2 0 0

SIMBOLOGÍA

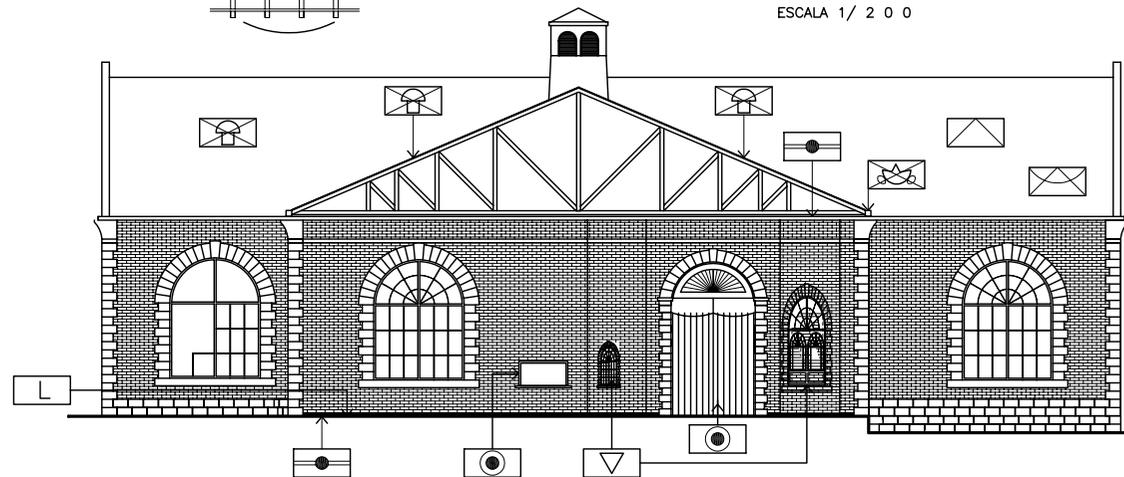
-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  EXPUESTAS
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
-  INTEGRACIÓN DE VIDRIO
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS
-  REVESTIMIENTO EN ÁREA DE MUROS





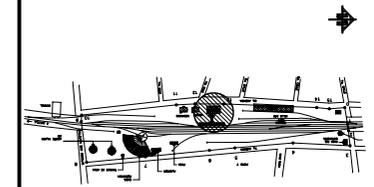
ELEVACIÓN ESTE

ESCALA 1/ 2 0 0



SECCIÓN TRANSVERSAL

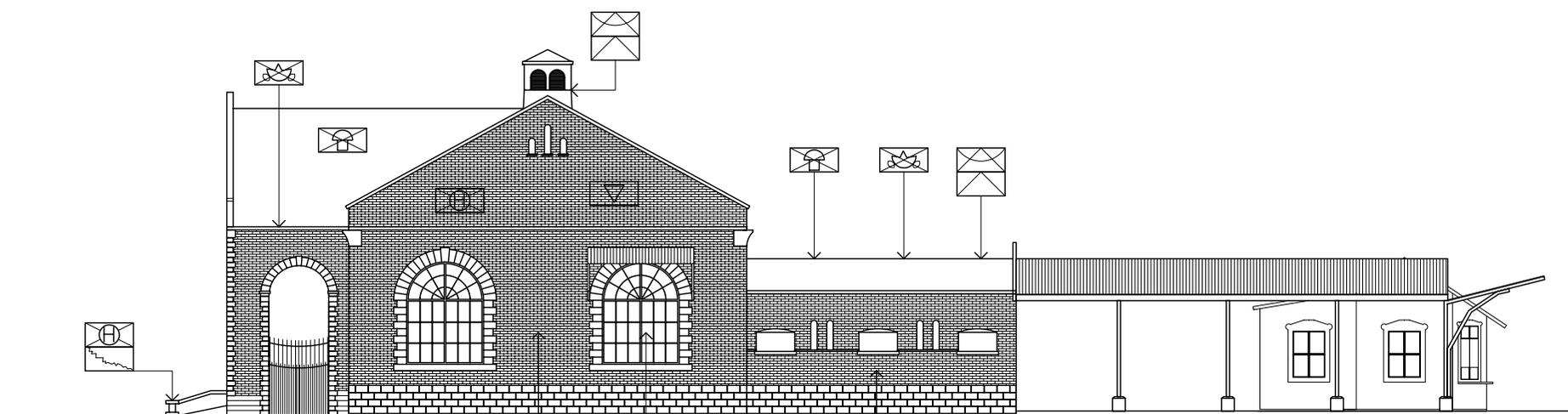
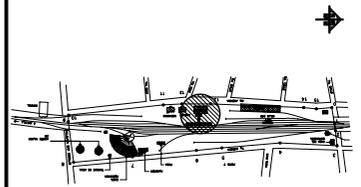
ESCALA 1/ 2 0 0



SIMBOLOGÍA

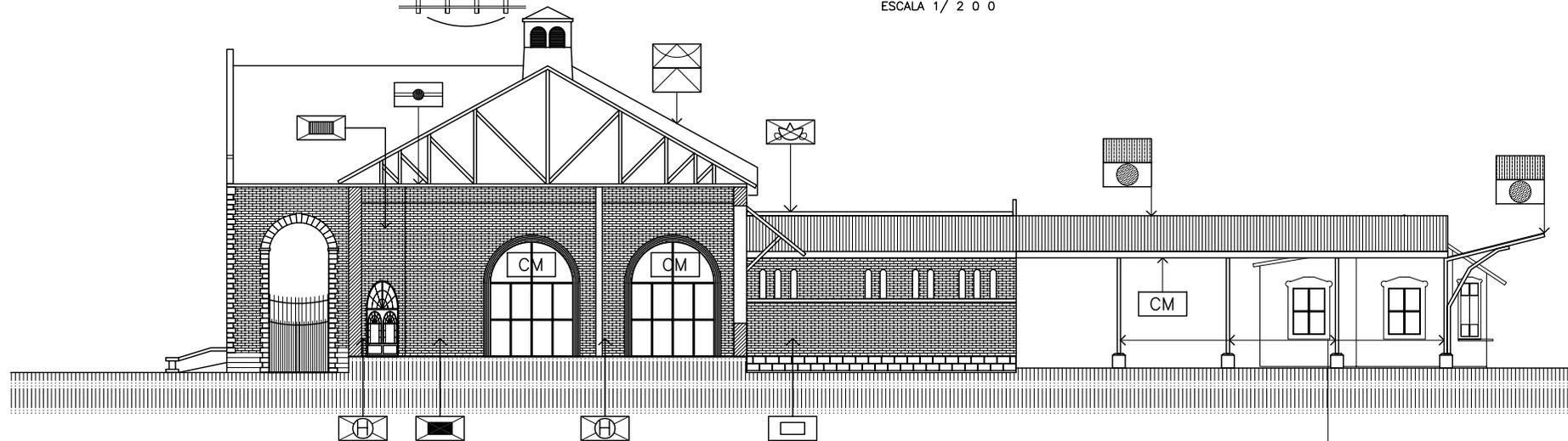
- LIMPIEZA
- LIBERACIÓN DE HUMEDAD
- LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
- REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
- EXPUESTAS
- INTEGRACIÓN DE ACABADOS
- INTEGRACIÓN DE PISOS
- LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
- CONSOLIDACIÓN DE MADERA
- INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
- INTEGRACIÓN DE VIDRIO
- LIBERACIÓN DE MANCHAS
- REVESTIMIENTO EN ÁREA DE MUROS





ELEVACIÓN SUR

ESCALA 1/200

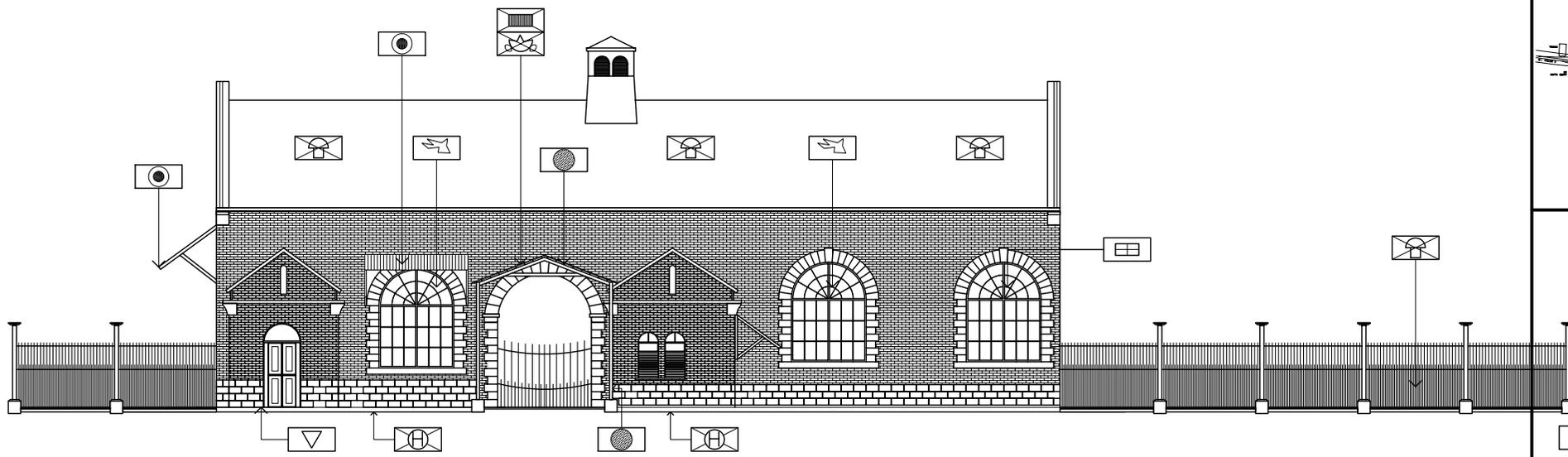
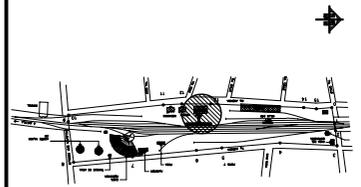


SECCIÓN LONGITUDINAL SUR

ESCALA 1/200

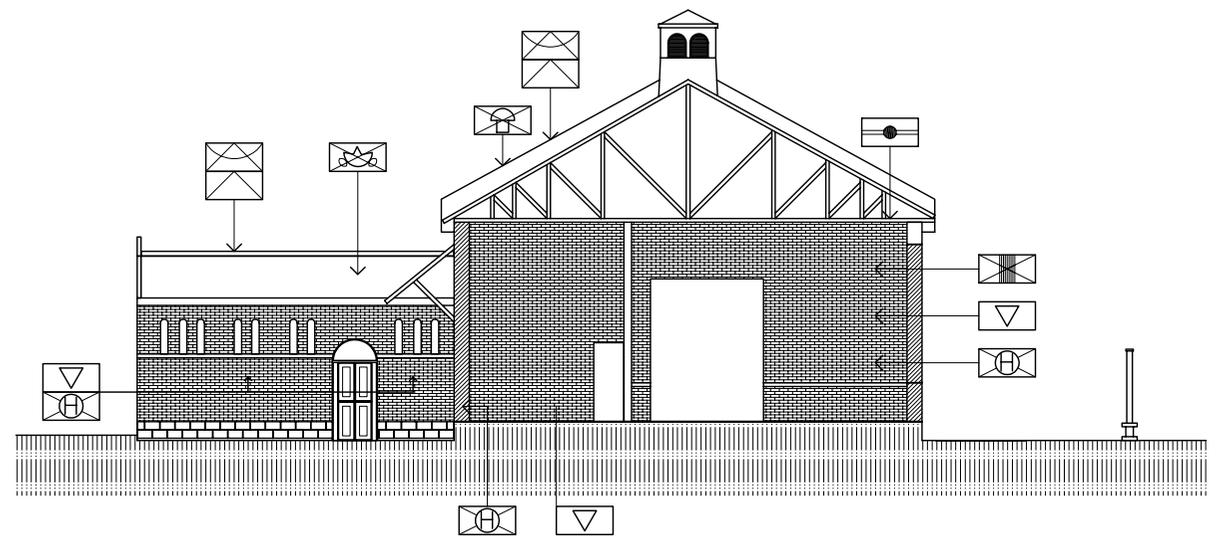
SIMBOLOGÍA

- LIMPIEZA
- LIBERACIÓN DE HUMEDAD
- LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
- REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
- EXPUESTAS
- INTEGRACIÓN DE ACABADOS
- INTEGRACIÓN DE PISOS
- LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
- CONSOLIDACIÓN DE MADERA
- INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
- INTEGRACIÓN DE VIDRIO
- LIBERACIÓN DE MANCHAS
- REVESTIMIENTO EN ÁREA DE MUROS



ELEVACIÓN OESTE

ESCALA 1/ 2 0 0



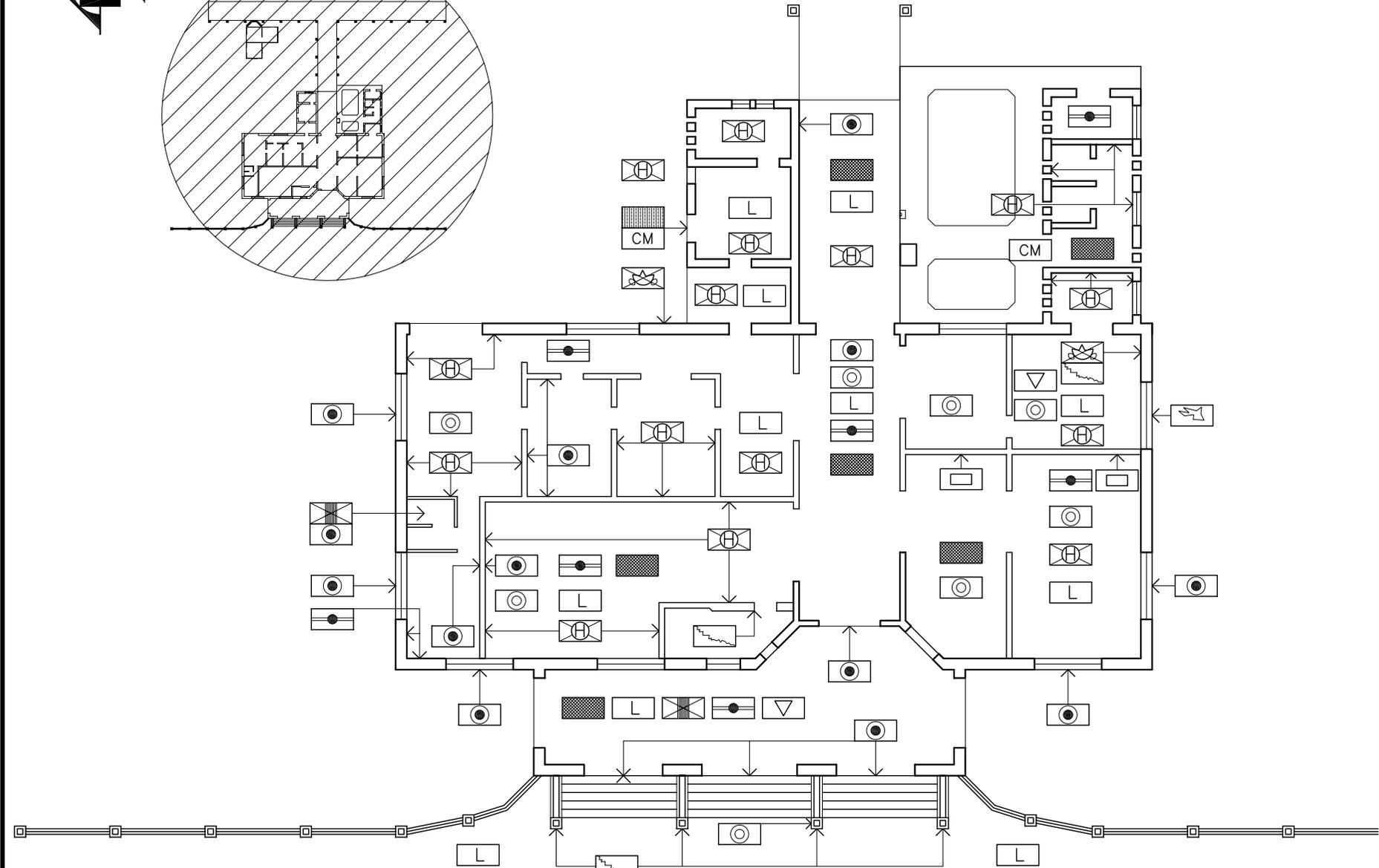
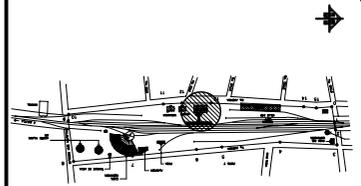
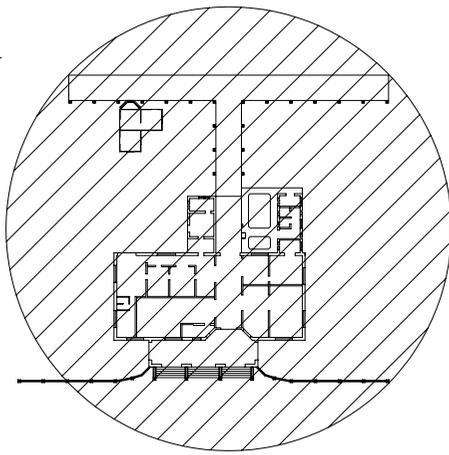
SECCIÓN TRANSVERSAL

ESCALA 1/ 2 0 0

SIMBOLOGÍA

- LIMPIEZA
- LIBERACIÓN DE HUMEDAD
- LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
- REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
- EXPUESTAS
- INTEGRACIÓN DE ACABADOS
- INTEGRACIÓN DE PISOS
- LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
- CONSOLIDACIÓN DE MADERA
- INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
- INTEGRACIÓN DE VIDRIO
- LIBERACIÓN DE MANCHAS
- REVESTIMIENTO EN ÁREA DE MUROS





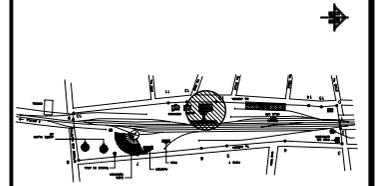
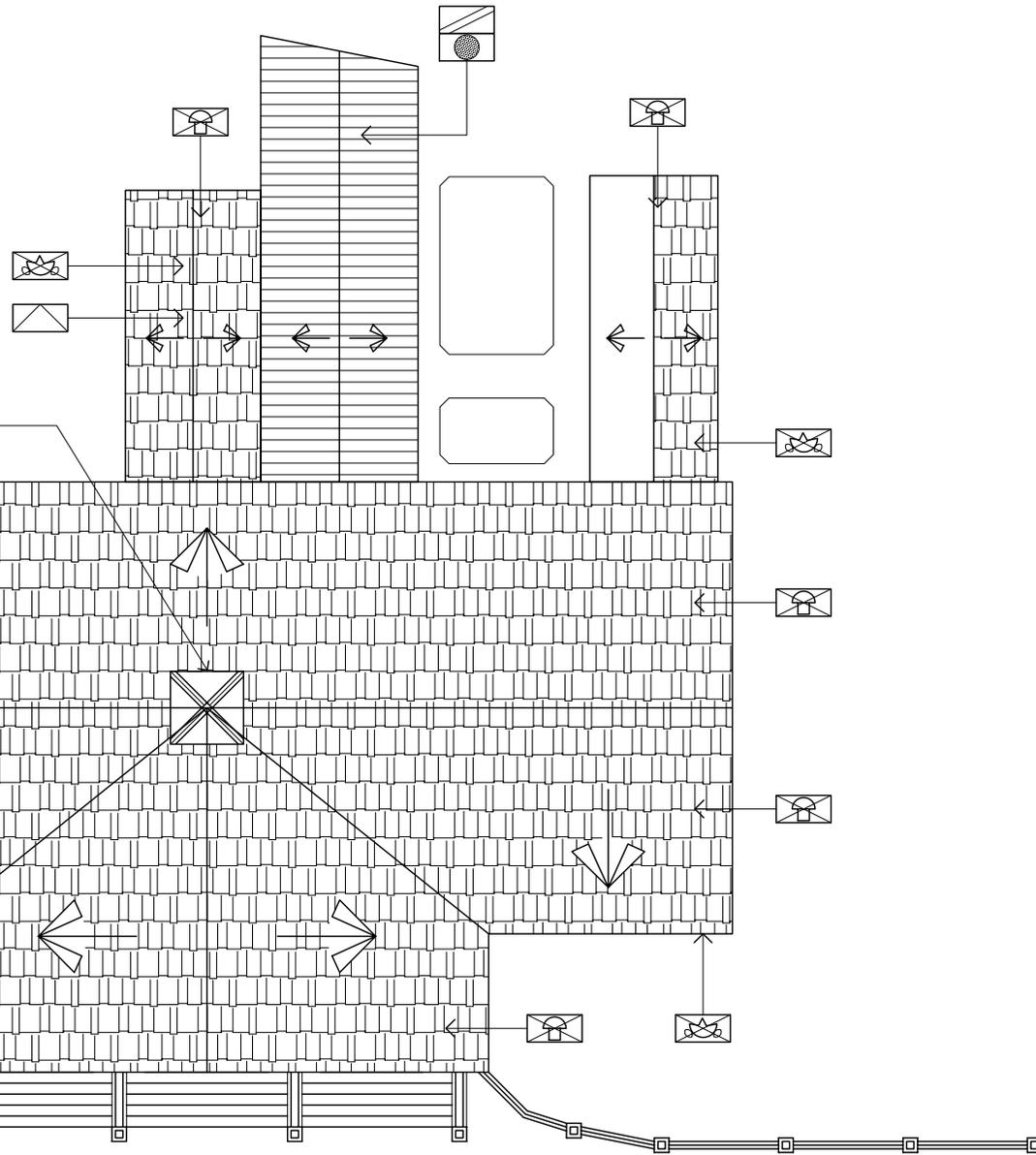
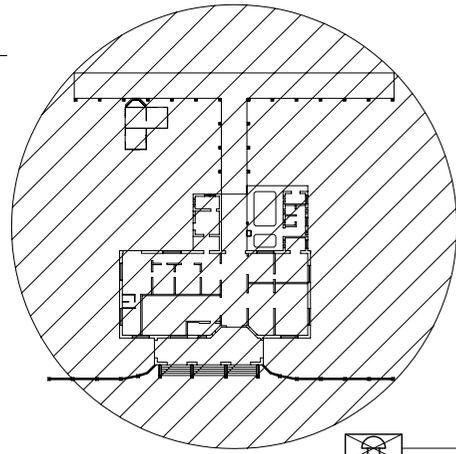
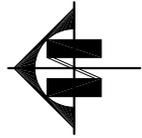
SIMBOLOGÍA

-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  EXPUESTAS
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CM CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
-  INTEGRACIÓN DE VIDRIO
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS
-  REVESTIMIENTO EN ÁREA DE MUROS

PLANTA DE ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

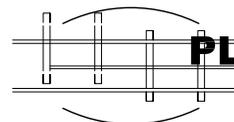
ESCALA 1/ 3 0 0





SIMBOLOGÍA

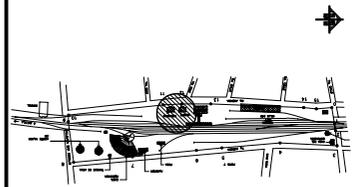
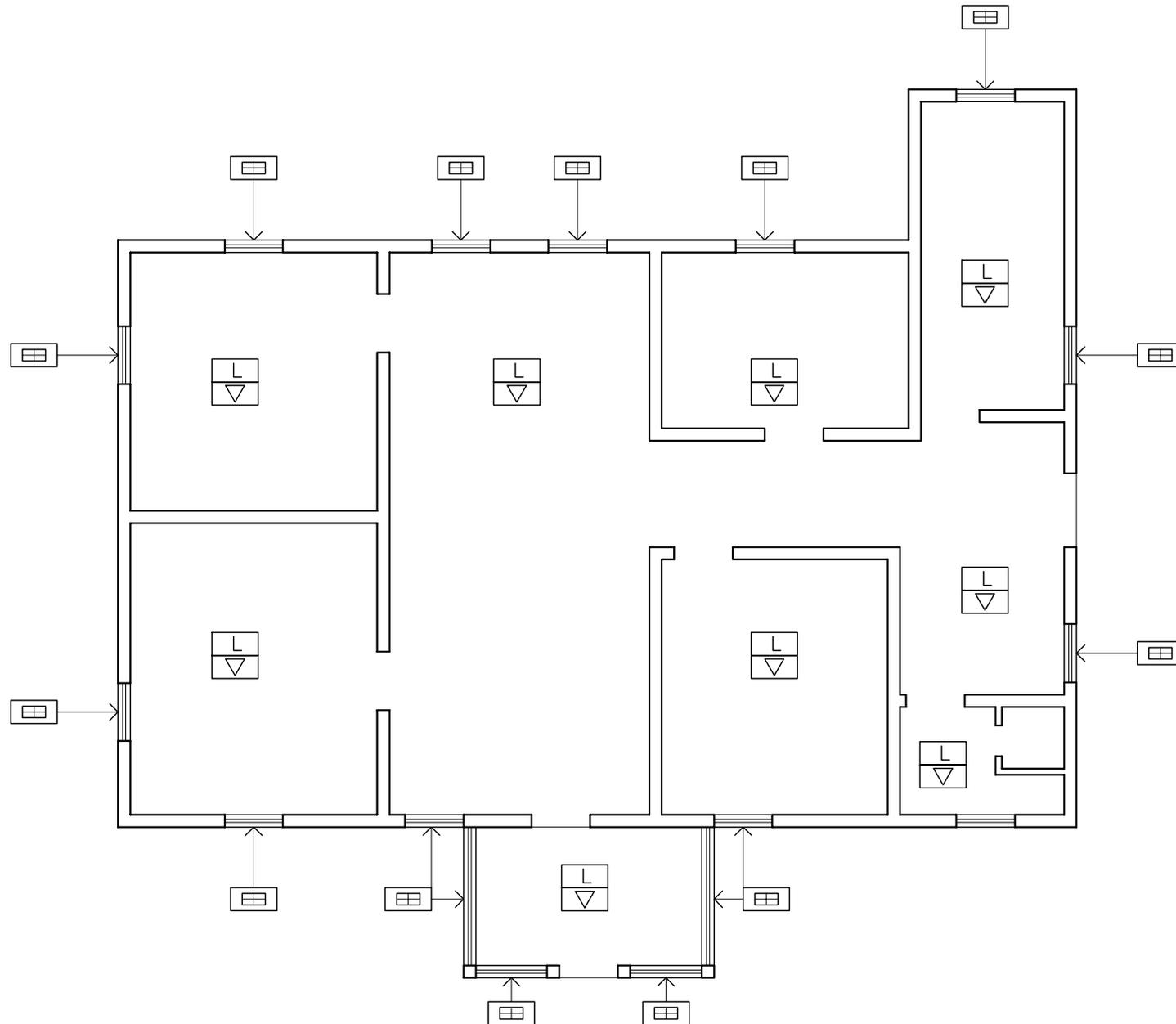
-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  EXPUESTAS
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INYECCIÓN EN GRIETAS Y FRACTURAS
-  INTEGRACIÓN DE VIDRIO
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS
-  REVESTIMIENTO EN ÁREA DE Muros



PLANTA DE TECHOS DE ESTACIÓN DEL FERROCARRIL

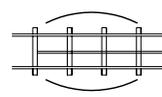
ESCALA 1/ 3 0 0





SIMBOLOGÍA

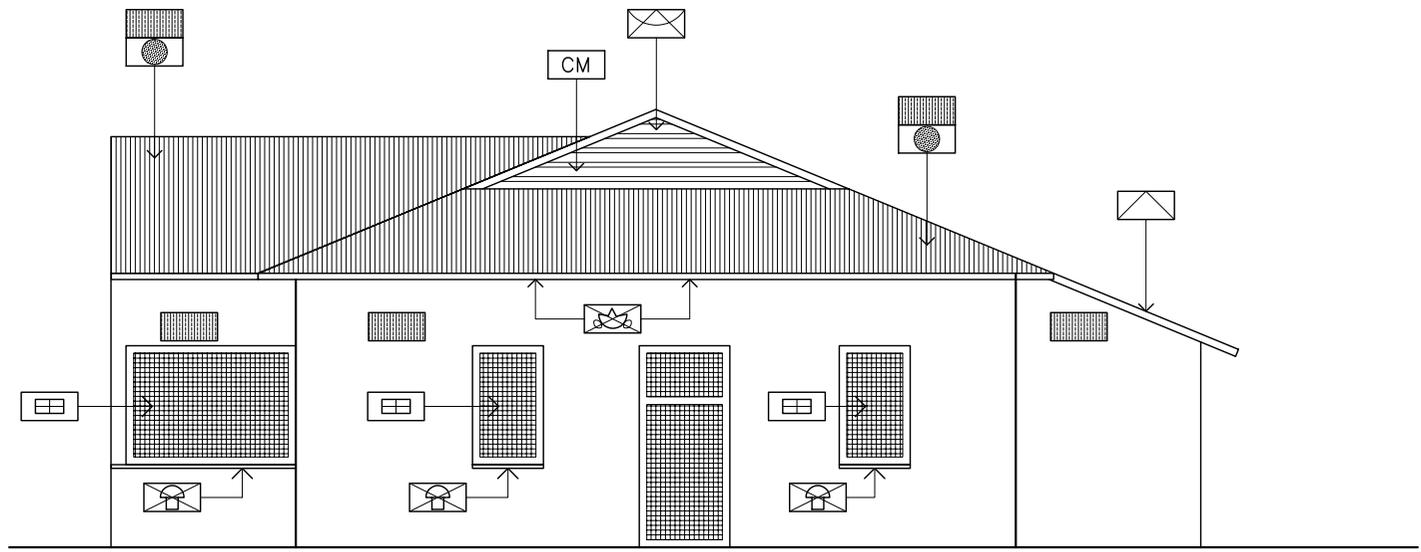
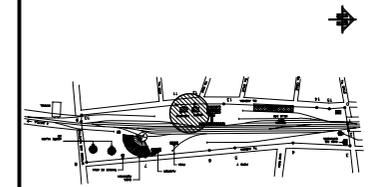
-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE VENTANERÍA COMPLETA
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS



PLANTA DE VIVIENDA

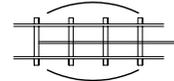
ESCALA 1/ 1 0 0



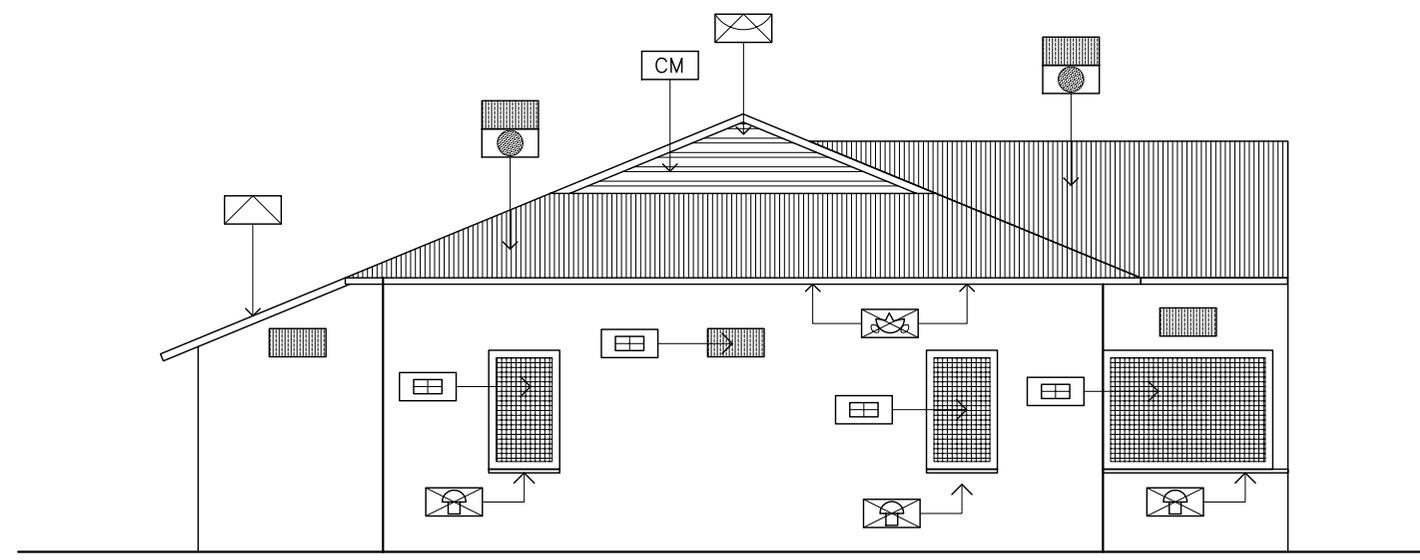
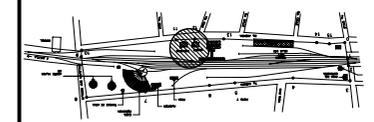


SIMBOLOGÍA

-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE VENTANERÍA COMPLETA
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS

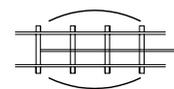

ELEVACIÓN SUR
 ESCALA 1/ 1 0 0





SIMBOLOGÍA

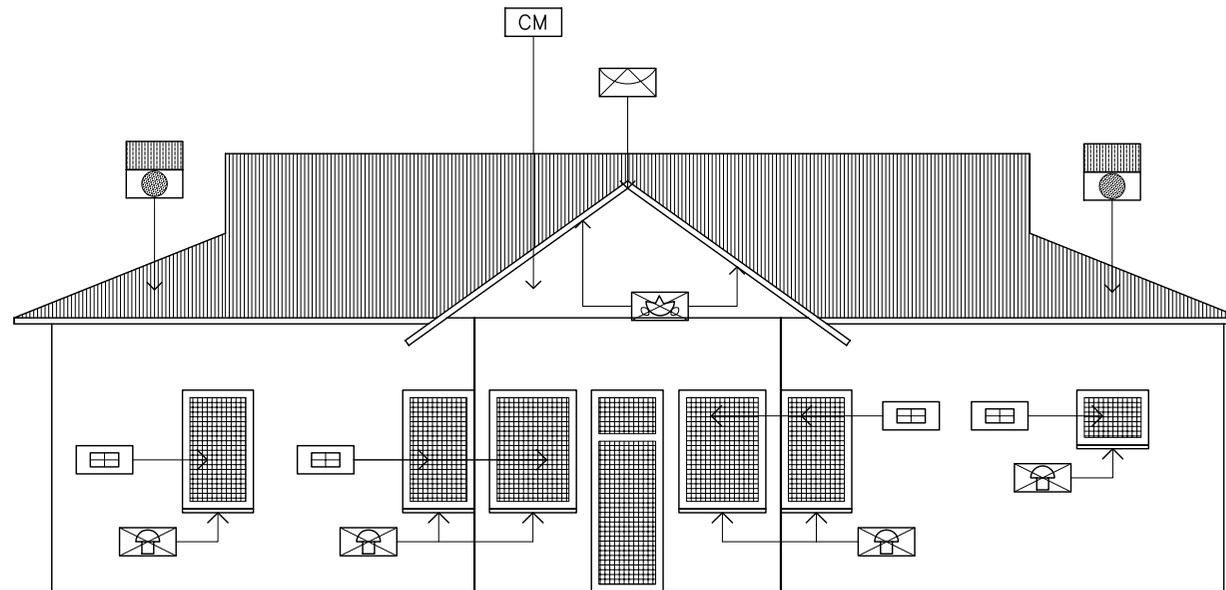
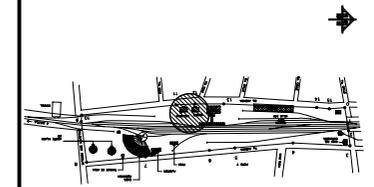
-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE VENTANERÍA COMPLETA
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS



ELEVACIÓN NORTE

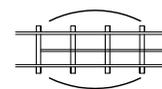
ESCALA 1/ 1 0 0





SIMBOLOGÍA

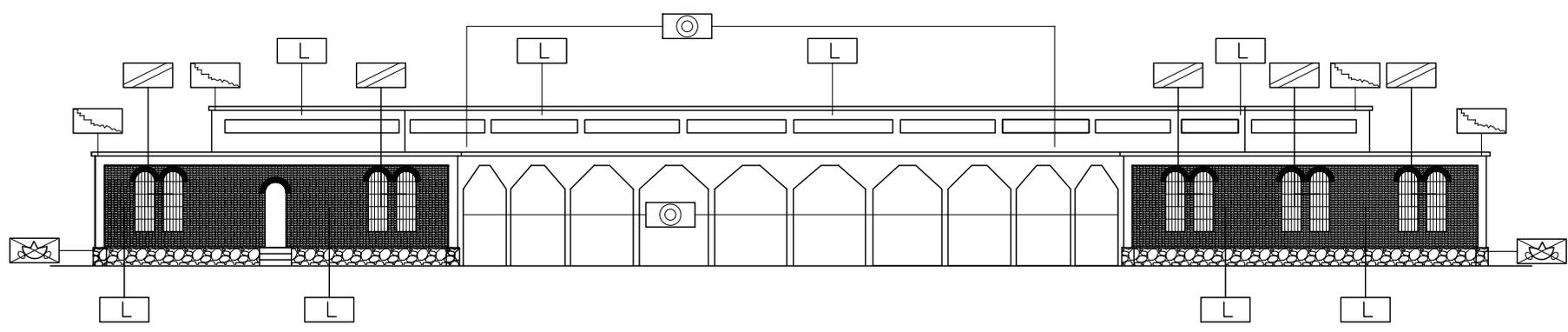
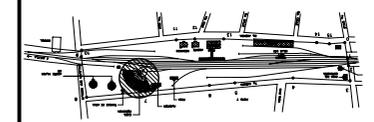
-  LIMPIEZA
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE ELEMENTOS AGREGADOS
-  REINTEGRACIÓN DE ACABADOS
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  LIBERACIÓN DE MICRO FLORA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE VENTANERÍA COMPLETA
-  LIBERACIÓN DE MANCHAS



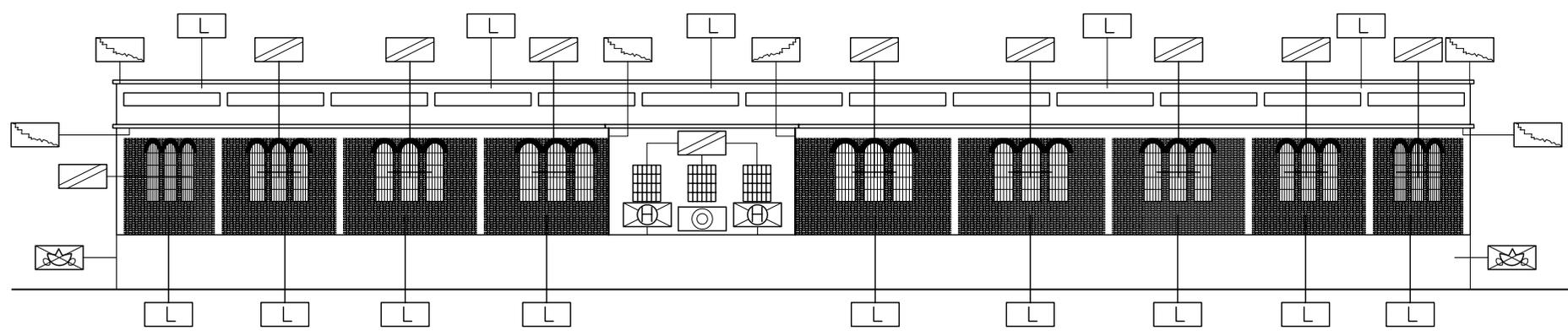
ELEVACIÓN OESTE

ESCALA 1/ 1 0 0





ELEVACIÓN NORTE
ESCALA 1/ 3 5 0

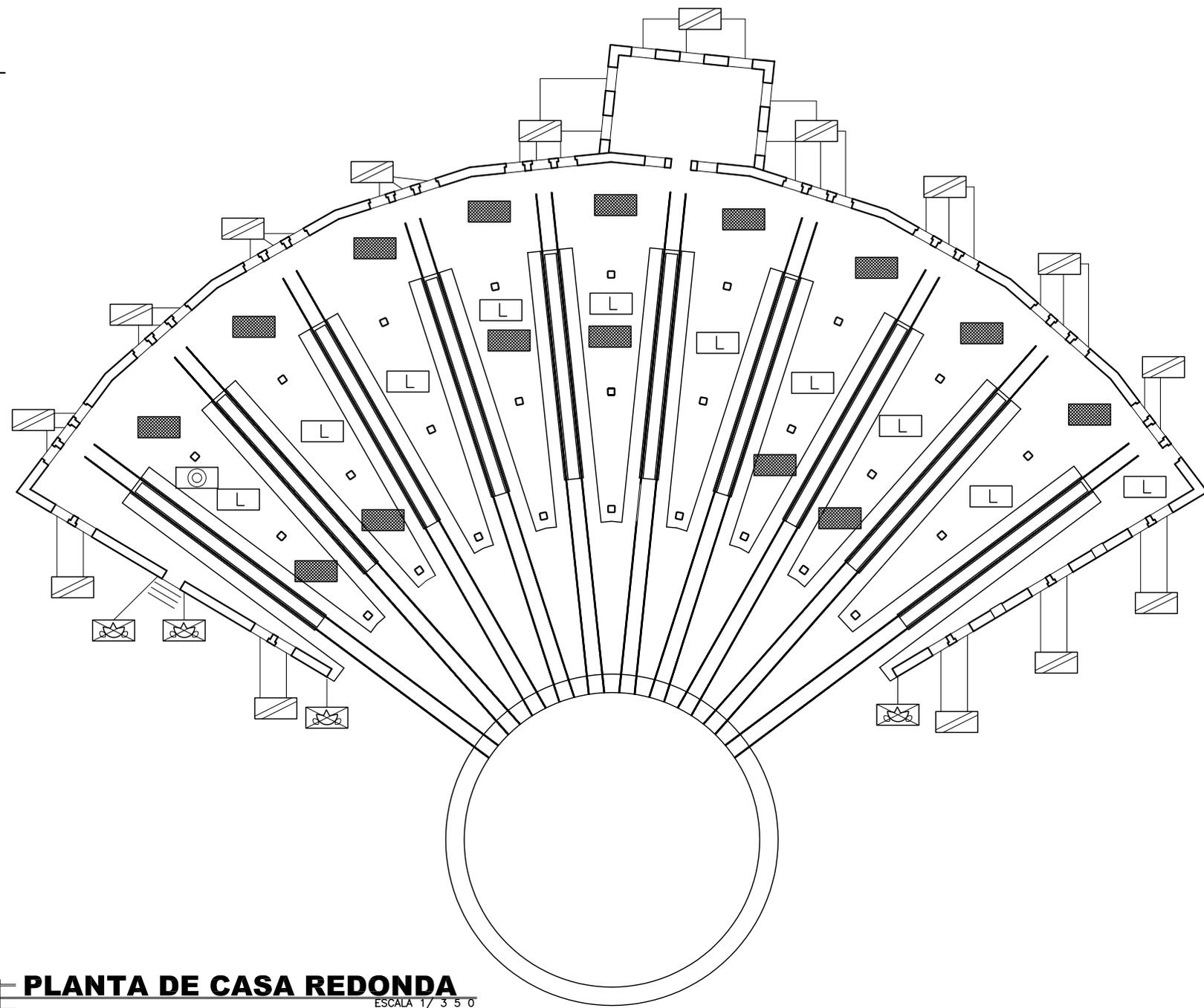
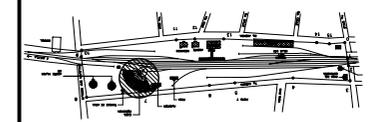
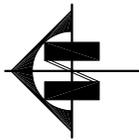


ELEVACIÓN ESTE
ESCALA 1/ 3 5 0

SIMBOLOGÍA

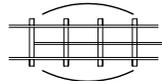
-  LIMPIEZA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
-  LIBERACIÓN DE MICROFLORA
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
-  CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO





SIMBOLOGÍA

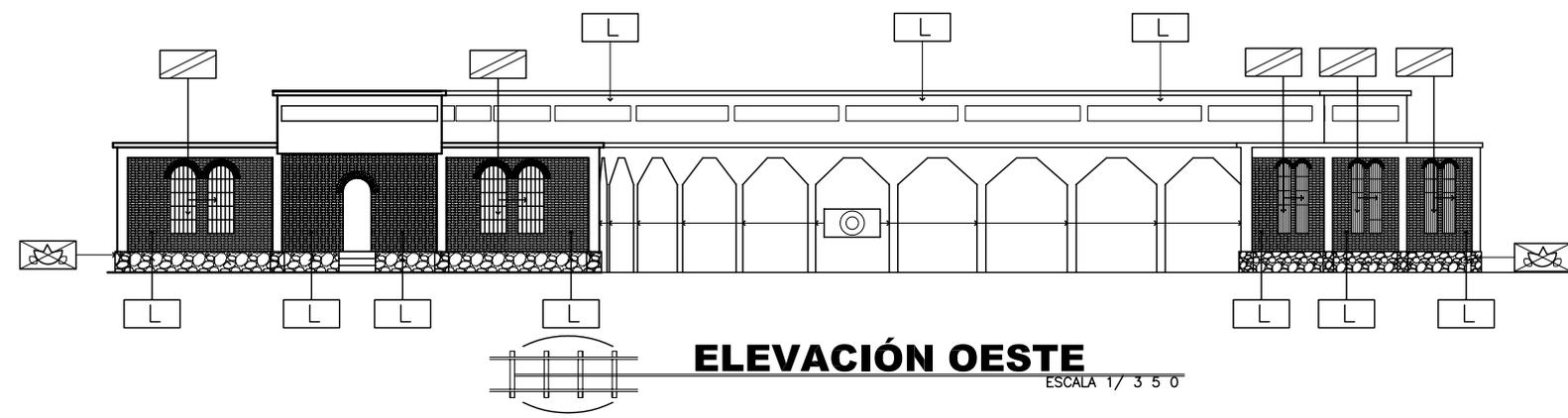
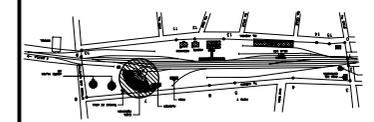
-  LIMPIEZA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
-  LIBERACIÓN DE MICROFLORA
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
-  CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO



PLANTA DE CASA REDONDA

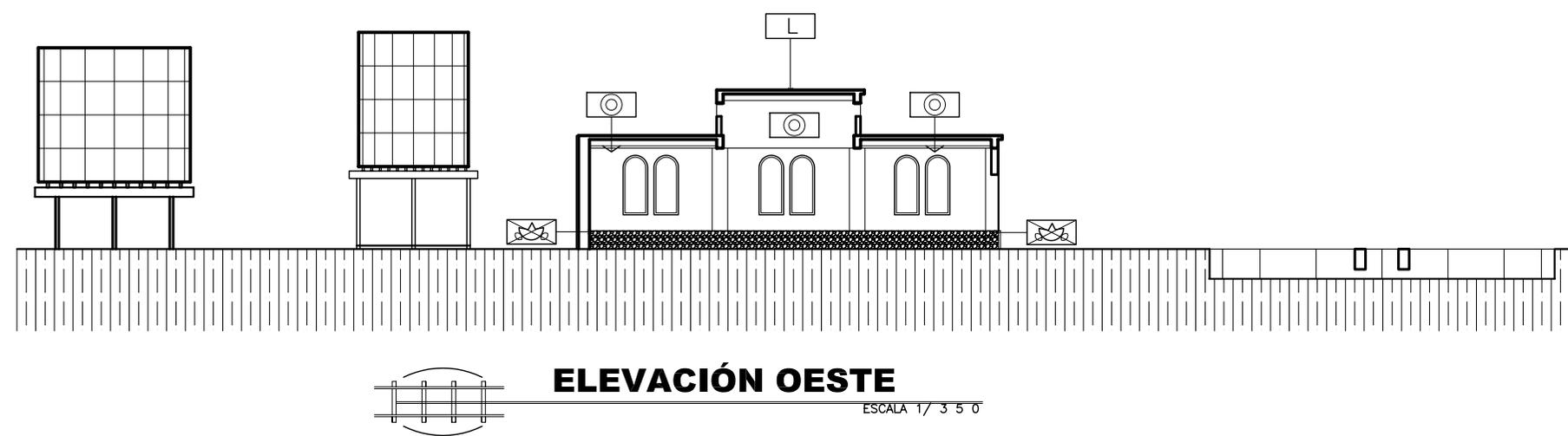
ESCALA 1/350





ELEVACIÓN OESTE

ESCALA 1/350



ELEVACIÓN OESTE

ESCALA 1/350

SIMBOLOGÍA

-  LIMPIEZA
-  CONSOLIDACIÓN DE MADERA
-  INTEGRACIÓN DE PISOS
-  LIBERACIÓN DE HUMEDAD
-  LIBERACIÓN DE LÁMINA DETERIORADA
-  LIBERACIÓN DE MICROFLORA
-  INTEGRACIÓN DE ACABADOS EN TECHO
-  LIBERACIÓN DE ÓXIDO
-  INTEGRACIÓN EN ELEMENTOS ESTRUCTURALES Y DECORATIVOS
-  CONSOLIDACIÓN DE ELEMENTOS DE HIERRO FORJADO



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

7.9 PROPUESTA DE NUEVO USO DE COMPLEJO FERROVIARIO DE ESCUINTLA

Después de la propuesta de intervención de los inmuebles de la estación del ferrocarril de Escuintla, es necesario darle un reciclaje para que estos edificios conserven la historia, con un nuevo uso de acuerdo a las condiciones actuales y a las necesidades que se manifiestan en el sector circundante a la estación. Tratando de mantener la importancia del sector a como lo fue en el pasado, que fue el centro de desarrollo para el sector y para la ciudad de Escuintla.

Luego del proceso de diseño, se ha determinado el potencial para el nuevo uso, que vendrá a solucionar en parte el déficit de áreas de servicio y recreación, pasiva y activa para los vecinos del área circundante a la estación del ferrocarril, con una relación bastante similar a la del pasado, ya que también funcionará parte de la estación con el uso del ferrocarril, como lo son los talleres y un andén de abordaje de pasajeros, siendo este sector nuevamente un nodo de desarrollo para esta ciudad.

7.9.1 DEFINICIÓN DEL PROYECTO

El nuevo uso que se le asignará a la antigua estación de Escuintla, será una área abierta de uso comercial, deportivo, de recreación cultural y de servicios, para la revalorización de arquitectura ferroviaria del siglo XIX, aunando así el soporte de la vía verde de Escuintla a San Juan Mixtán.

7.9.2 USUARIOS

Se define como las personas que realizan trámites en los organismos cercanos a la estación en lo que se refiere a comercios que se desarrollaran dentro de los edificios de la estación, otro tipo de usuarios son los vecinos del entorno inmediato a la estación que darían uso a las instalaciones de recreación, y el otro tipo de usuarios sería lo que utilizan la vía verde, teniendo en la estación el soporte para ser centro de finalización como de inicio de la vía verde de Escuintla a San Juan Mixtán.

7.9.3 EXPLICACIÓN DE LA PROPUESTA ARQUITECTÓNICA

La propuesta está básicamente en reutilización de los edificios existentes en la estación, teniendo en lo que funcionaba como bodega, la distribución de oficinas jurídicas en una parte, y en la otra se implementará una biblioteca referencial del departamento de Escuintla, como de la ciudad así como la historia del ferrocarril, exponiendo elementos básicos de la época en la que el ferrocarril fue la palanca de desarrollo para el departamento de Escuintla. Las oficinas de la estación se implementan un restaurante de comida rápida, planteando este tipo de restaurante, para que no sea alterado el patrimonio, ya que esto no necesitan grandes cocinas

para la preparación de los alimentos, utilizando mobiliario que esté de acorde a la arquitectura del edificio, utilizando el andén de abordaje para poner un área de mesas, integrándolo como el área de mesas en el interior. Las viviendas que fueron utilizadas por el personal del ferrocarril cuando este funcionaba, se utilizarán una como el área administrativa del complejo y oficina para la vía verde, y la segunda se utilizará como un centro de primeros auxilios para los usuarios de la vía verde.

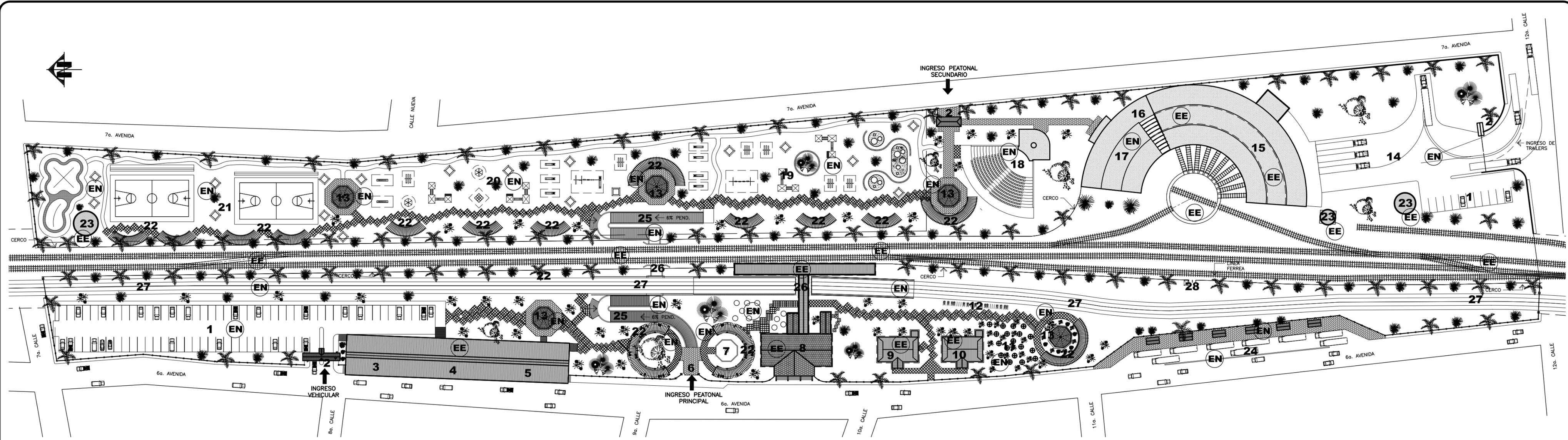
El taller (casa redonda) este se readecuará nuevamente para taller de mantenimiento del ferrocarril, implementando un área nueva para su administración, integrando la ampliación al edificio existente, así como un andén de abordaje, ya que con el crecimiento de la ciudad de Escuintla se podrá implementar un medio de transporte inter municipios utilizando la infraestructura del ferrocarril, solucionando así parte de la problemática del transporte que aqueja todas las ciudades de Guatemala.

El polígono de la estación se trabajarán áreas de esparcimiento para recreación pasiva, así como para actividades de recreación activa, como lo es una cancha polideportiva, para el uso de los vecinos cercanos a la estación, se harán caminamientos y plazas, con formas aleatorias a las existentes para integrarlas a la arquitectura de la estación.

7.9.4 VENTAJAS DEL PROYECTO

El proyecto prolonga la permanencia del monumento, sacándolo del abandono y la ocupación inadecuada, asignándole un nuevo uso, además de recuperar su valor e importancia histórica, como principal punto focal del entorno. Con el uso de oficinas y de restaurante se pretende que este complejo sea auto financiable para su mantenimiento y poder dar uso para un lugar de esparcimiento y servicios.

Se mejorará la imagen urbana del sector integrando los comercios existentes con una mejor presentación y discreción. La implementación de áreas de servicios para la comodidad de los usuarios y ante todo para su seguridad.



- 1. PARQUEO DE VEHICULOS
- 2. GARITA DE CONTROL
- 3. AGENCIA BANCARIA
- 4. MODULO DE OFICINAS PROFESIONALES
- 5. BIBLIOTECA FERROVIARIA
- 6. PLAZA DE INGRESO PRINCIPAL (PEATONAL)
- 7. FUENTE
- 8. RESTAURANTE
- 9. ADMINISTRACION DE VIA VERDE
- 10. CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS
- 11. RANCHOS PARA COMER (VIA VERDE)
- 12. ALQUILER DE BICICLETAS
- 13. FUENTE DE SODA + SERVICIOS SANITARIOS
- 14. AREA DE CARGA Y DESCARGA DE REPUESTOS DEL FERROCARRIL
- 15. TALLER DE MANTENIMIENTO DEL FERROCARRIL
- 16. MUSEO FERROVIARIO
- 17. ADMINISTRACION DEL FERROCARRIL
- 18. TEATRO AL AIRE LIBRE
- 19. PARQUE INFANTIL DE 0 A 8 AÑOS
- 20. PARQUE PARA NIÑOS DE 8 A 13
- 21. PARQUE PARA PERSONAS DE 13 O MAS
- 22. AREA DE DESCANSO A LA SOMBRA
- 23. TANQUE DE AGUA ELEVADO
- 24. PARADA DE BUSES
- 25. RAMPA DE PASO A DESNIVEL
- 26. PUENTE (PASO A DESNIVEL)
- 27. VIA VERDE DENTRO DEL COMPLEJO
- 28. ABORDAJE DE TREN TURISTICO

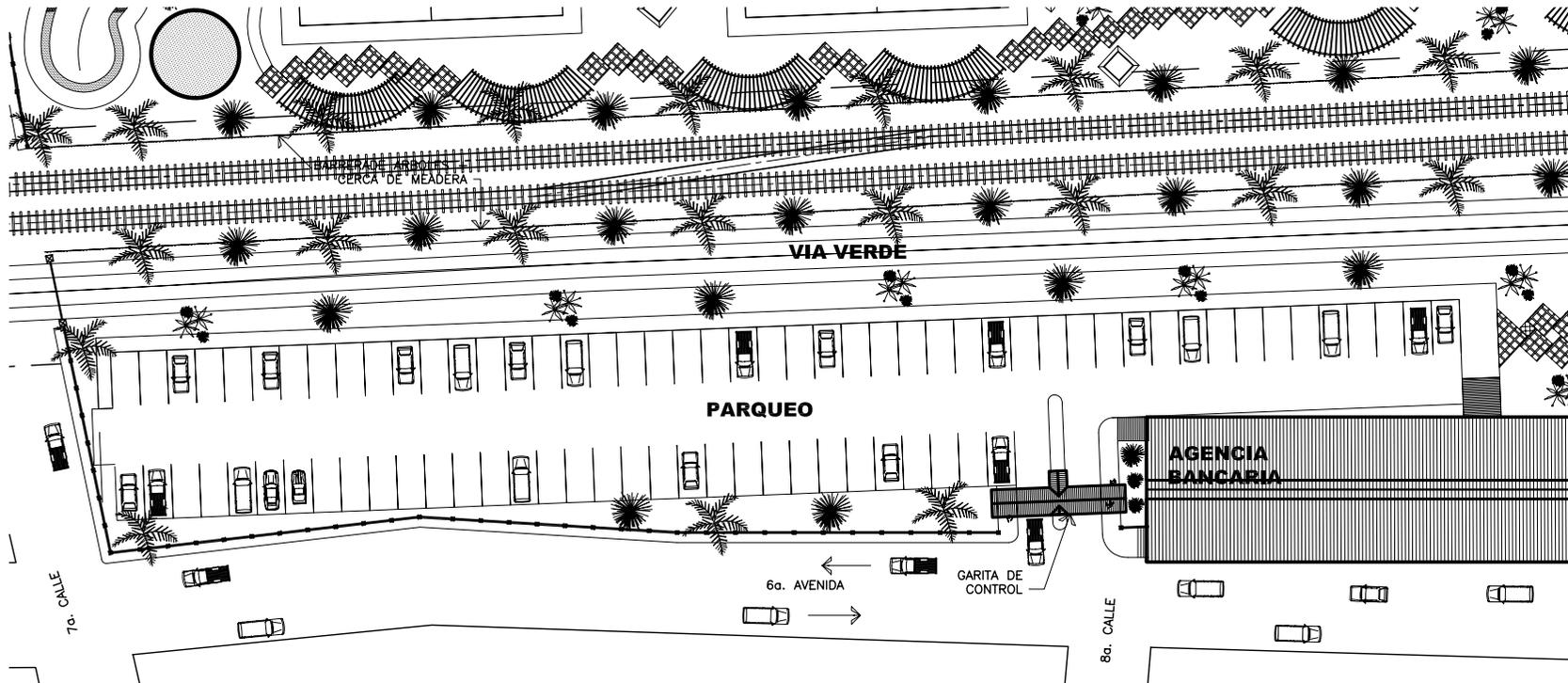
PLANTA DE CONJUNTO DE CENTRO DE LA CULTURA

ESCALA 1/1000

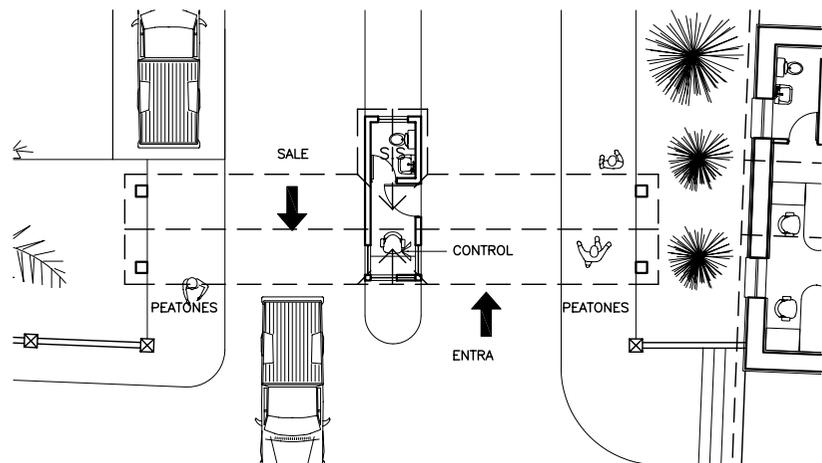
- EN** EDIFICIO O EQUIPAMIENTO NUEVO
- EE** EDIFICIO O EQUIPAMIENTO EXISTENTE

| | | | | | | |
|---|---|----------------|----------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|
| TITULO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN | CONTIENE: PLANTA DE CONJUNTO DE "CENTRO DE LA CULTURA" | FUENTE: | FECHA: JUL/05 | ESCALA: INDICADA | PLANO No.: | HOJA No.: 172 |
|---|---|----------------|----------------------|-------------------------|-------------------|----------------------|

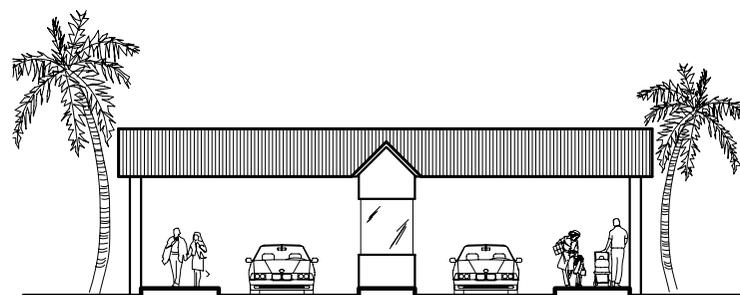




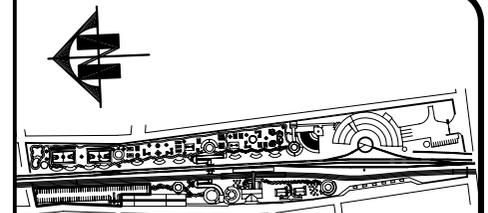
PARQUEO
ESCALA 1/750



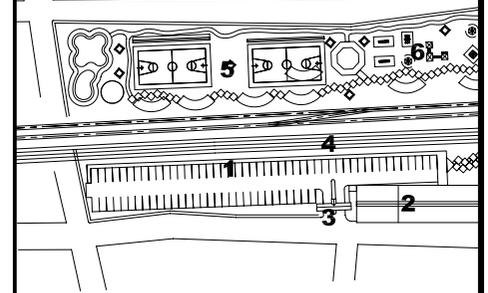
GARITA DE CONTROL
ESCALA 1/200



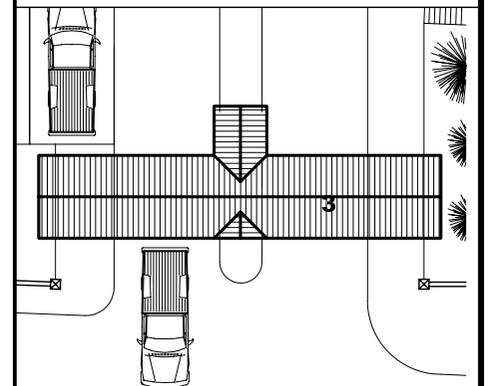
ELEV. GARITA CONTROL
ESCALA 1/210



UBICACION EN CONJUNTO



UBICACION AMPLIADA

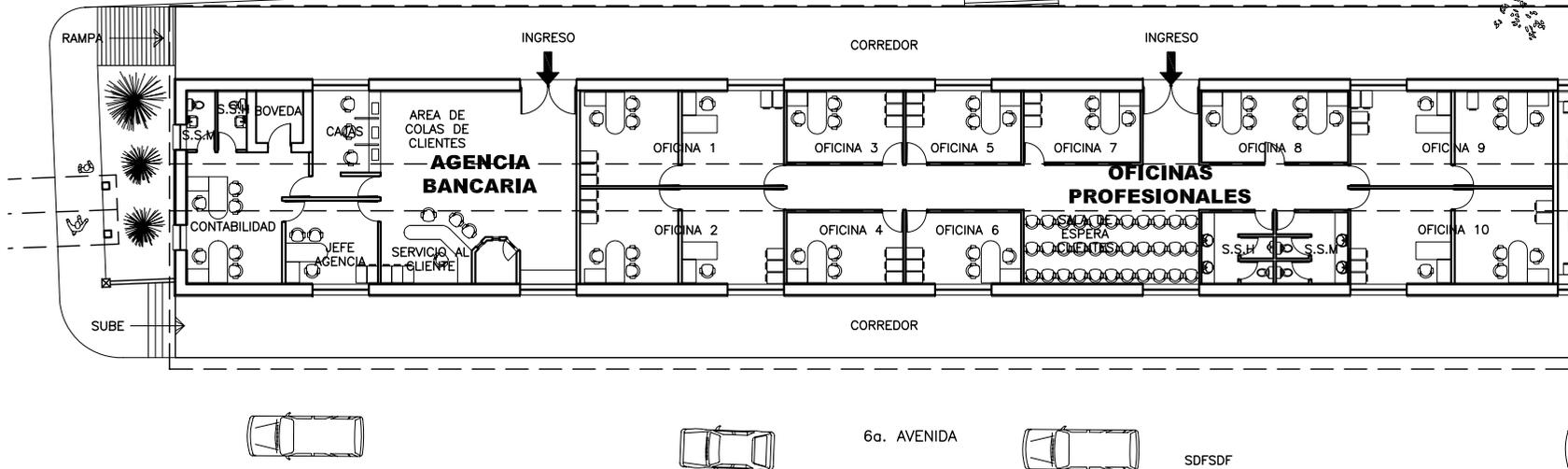


TECHOS DE GARITA

1. PARQUEO DE VEHICULOS Y BICILETAS
2. EDIFICIO DE ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL
3. GARITA DE CONTROL DE PARQUEO
4. VIA VERDE
5. PARQUE RECREATIVO + DE 13 AÑOS
6. PARQUE RECREATIVO DE 8 A 13 AÑOS

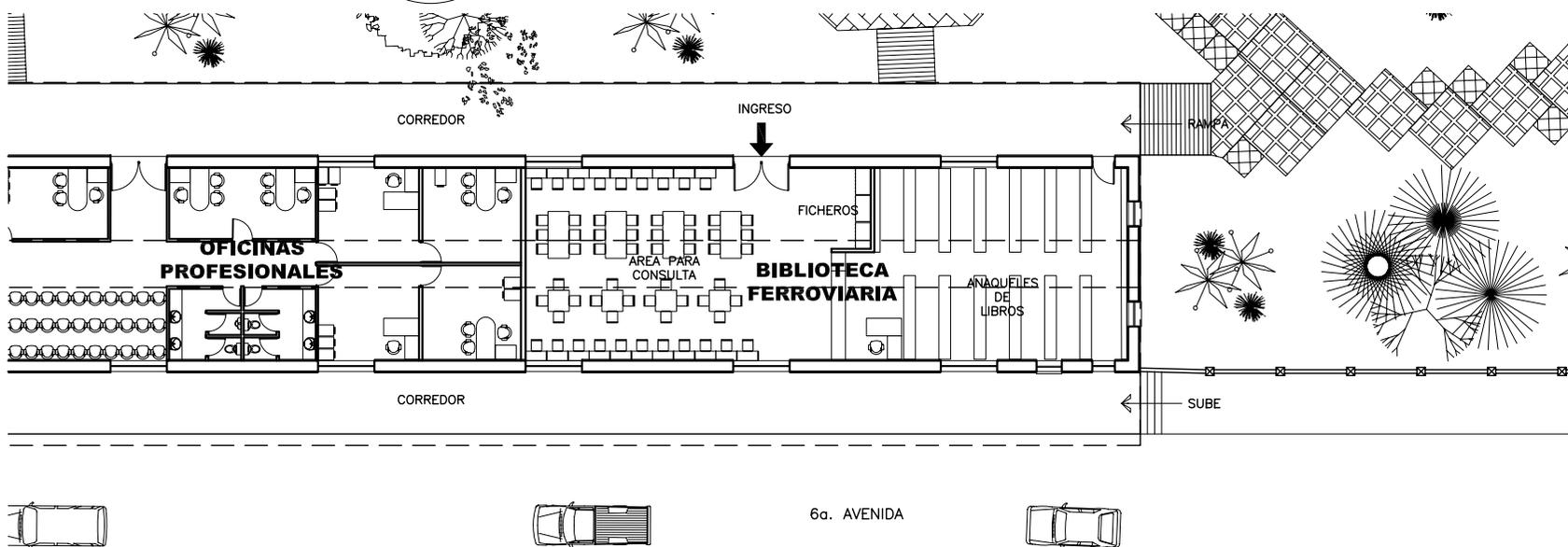


PARQUEO DE BICICLETAS



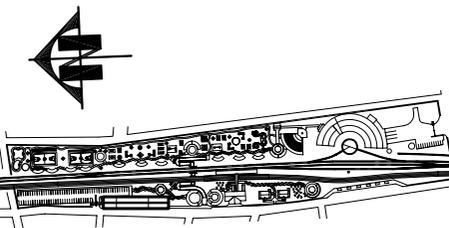
PLANTA DE PROPUESTA EN BODEGA

ESCALA 1/300

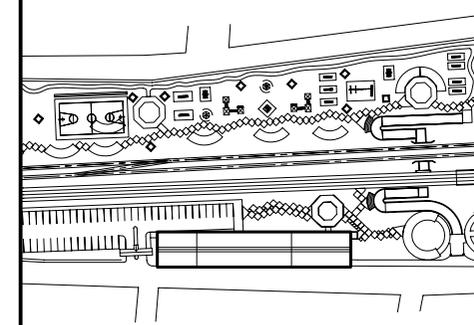


PLANTA DE PROPUESTA EN BODEGA

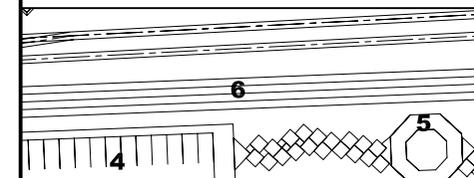
ESCALA 1/300



UBICACION EN CONJUNTO

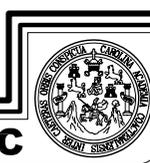


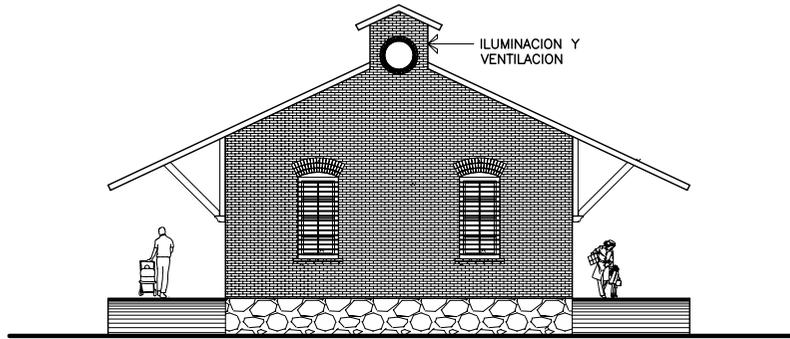
ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL



NUEVOS USOS DE ANTIGUA BODEGA

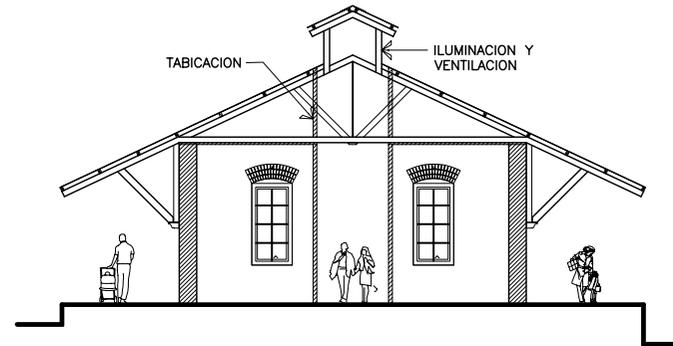
- 1. AGENCIA BANCARIA
- 2. OFICINAS PROFESIONALES
- 3. BIBLIOTECA FERROVIARIA
- 4. PARQUEO DE VEHICULOS
- 5. FUENTE DE SODA + S.S.
- 6. VIA VERDE





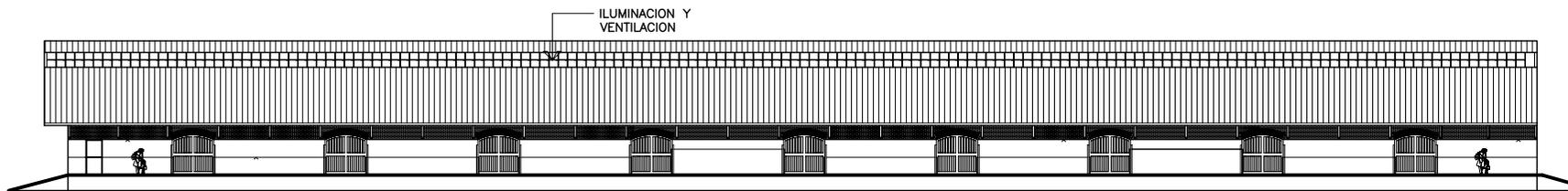
ELEVACION NORTE

ESCALA 1/200



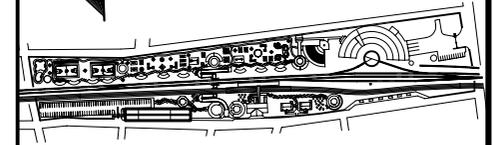
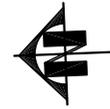
SECCION TRANSVERSAL

ESCALA 1/200

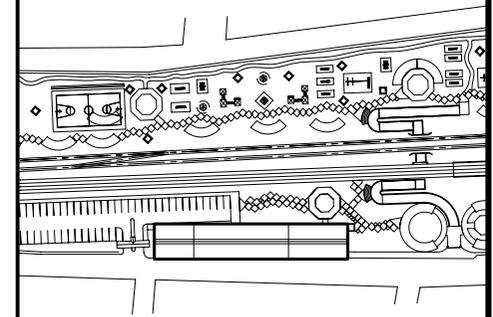


ELEVACION OESTE

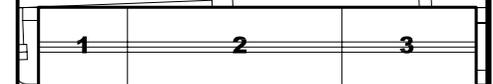
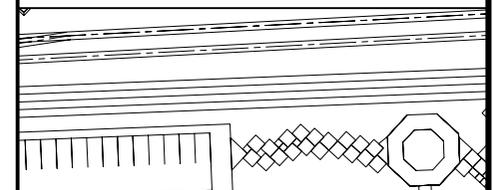
ESCALA 1/400



UBICACION EN CONJUNTO



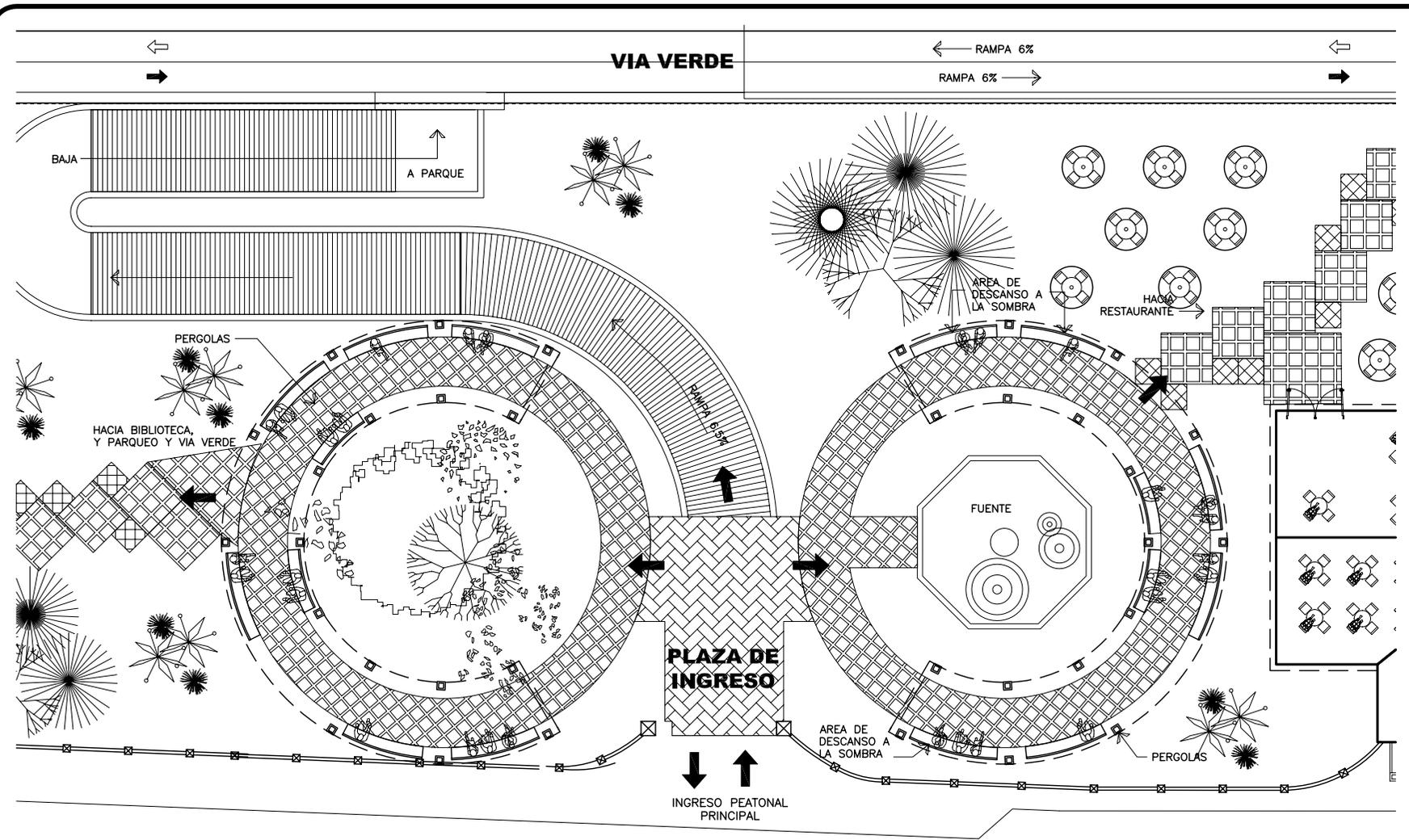
ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL



NUEVOS USOS DE ANTIGUA BODEGA

1. AGENCIA BANCARIA
2. OFICINAS PROFESIONALES
3. BIBLIOTECA FERROVIARIA



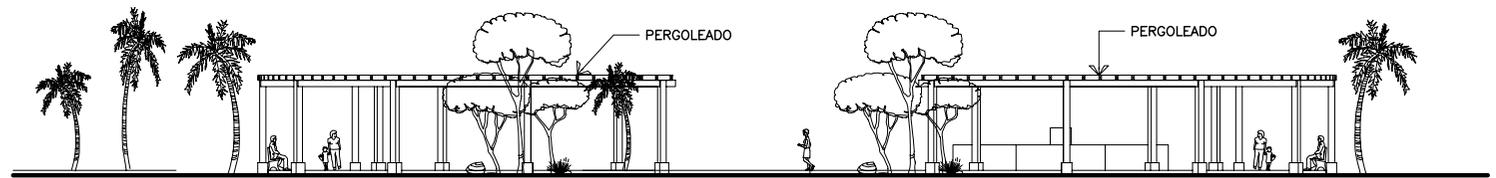


⇨ CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)

➔ CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)

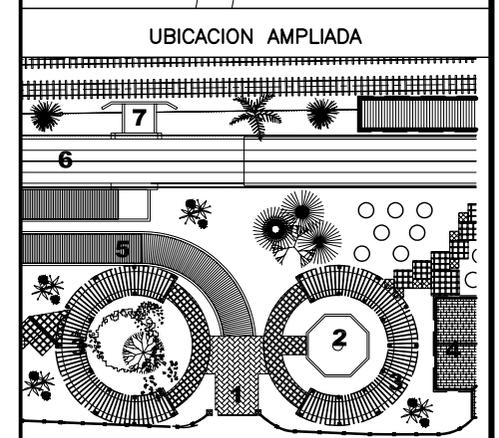
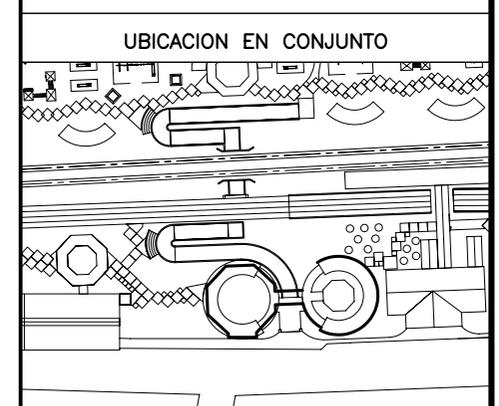
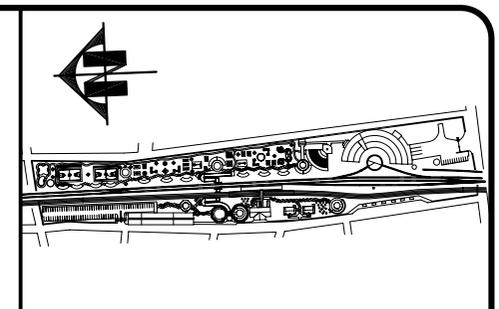
PLAZA DE INGRESO + FUENTE + DETALLE PERGOLA

ESCALA 1/250

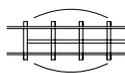
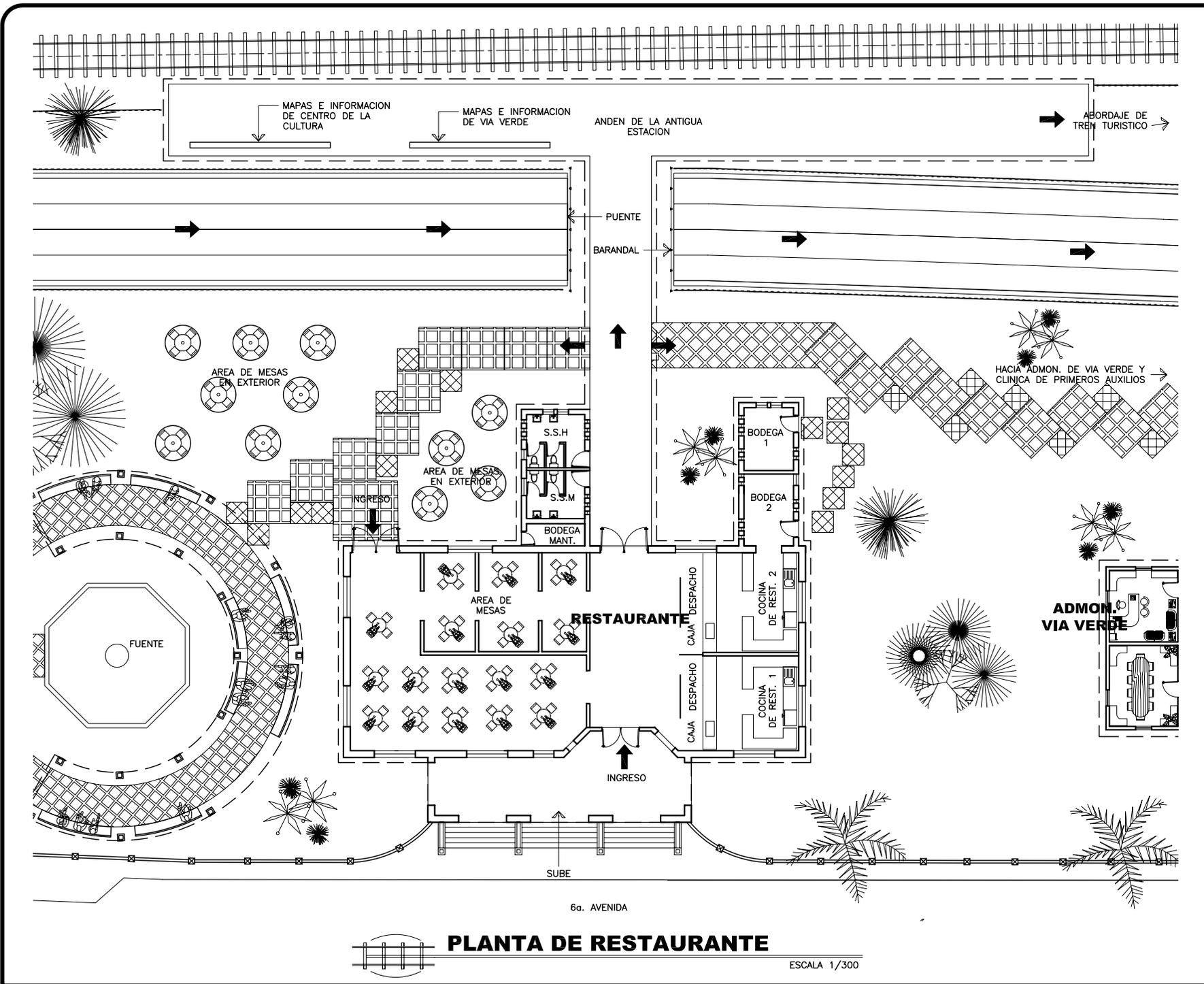


ELEVACION DE PLAZA DE INGRESO + FUENTE

ESCALA 1/250

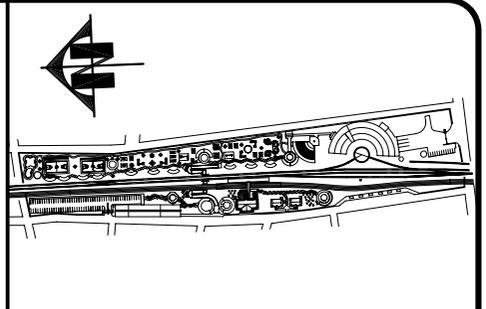


- PLAZA + FUENTE + AREA SOMBRA**
1. PLAZA DE INGRESO PRINCIPAL
 2. FUENTE
 3. AREA DE SOMBRA CON PERGOLA
 4. RESTAURANTE
 5. RAMPA
 6. VIA VERDE
 7. PASO A DESNIVEL

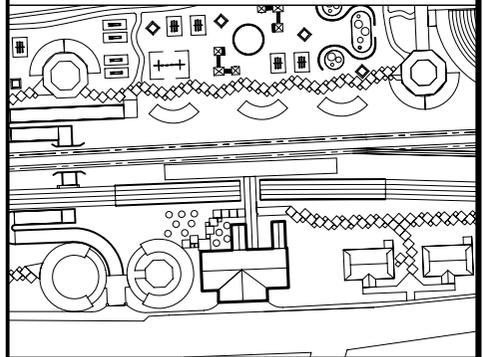


PLANTA DE RESTAURANTE

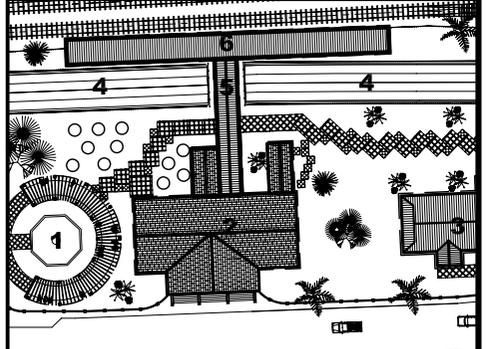
ESCALA 1/300



UBICACION EN CONJUNTO



ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL



PLANTA DE TECHOS DE LA ESTACION

- 1. FUENTE
- 2. RESTAURANTE
- 3. ADMINISTRACION DE VIA VERDE
- 4. VIA VERDE
- 5. PASO A DESNIVEL
- 6. ANDEN DE ABORDAJE

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN**

CONTIENE: **PLANTA DE DISTRIBUCION DE RESTAURANTE (ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL)**

FUENTE:

FECHA: **JUL/05**

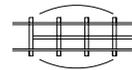
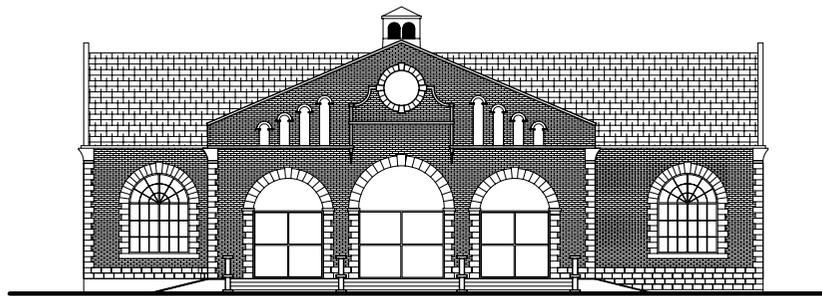
ESCALA: **INDICADA**

PLANO No.

HOJA No. **177**

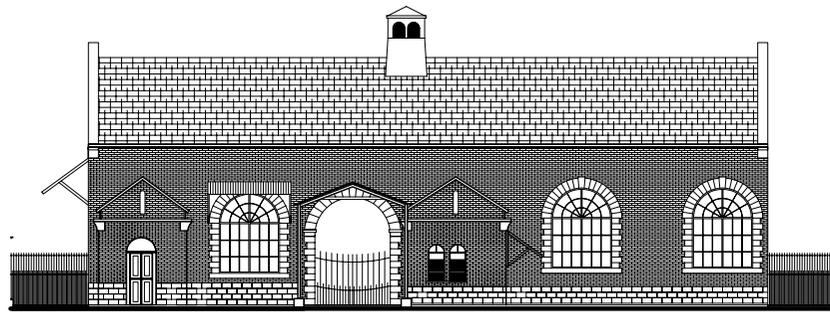
USAC





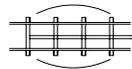
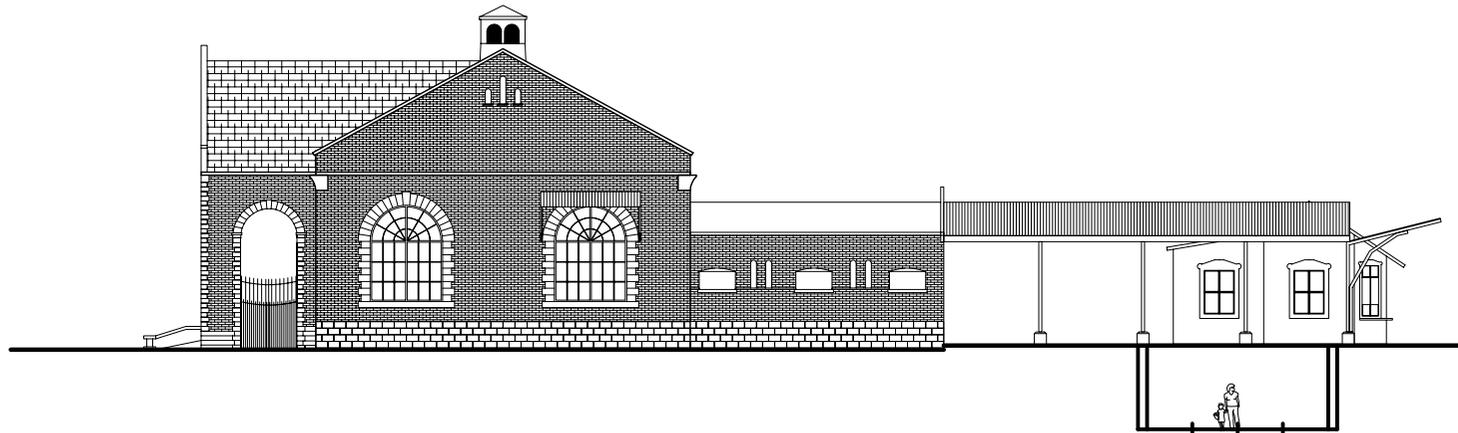
ELEVACION OESTE

ESCALA 1/300



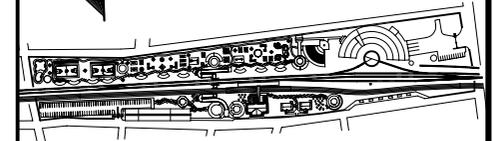
ELEVACION ESTE

ESCALA 1/300

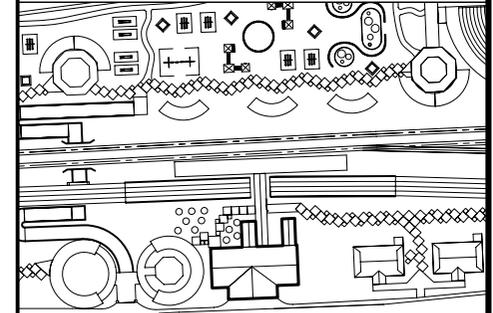


ELEVACION SUR

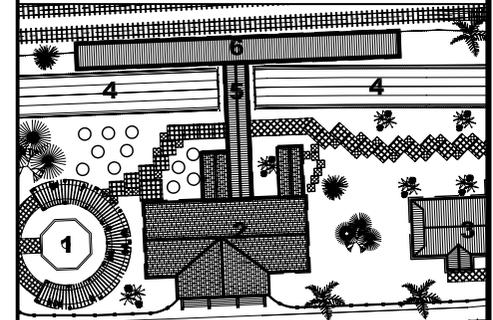
ESCALA 1/300



UBICACION EN CONJUNTO



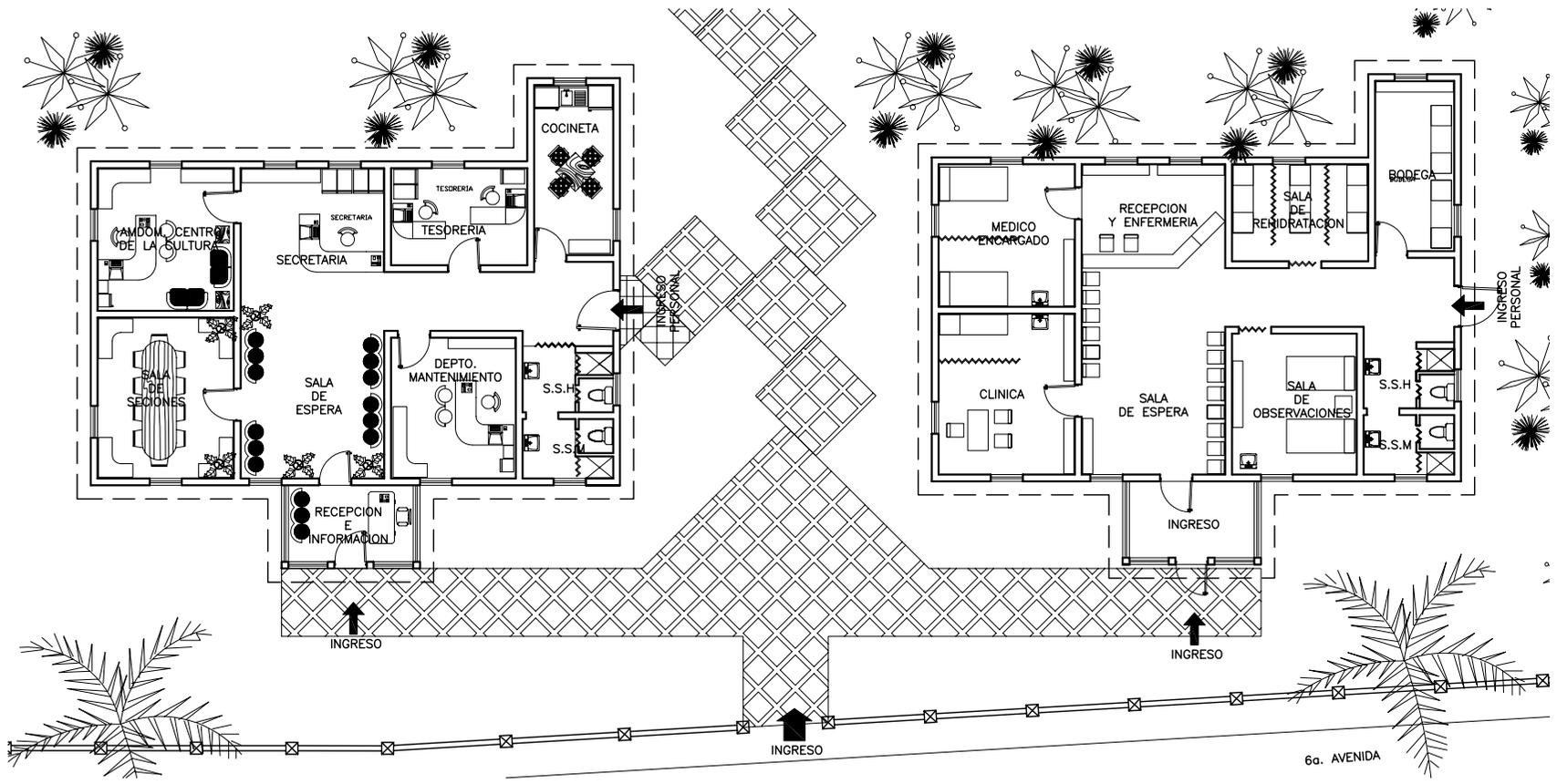
ANTIGUA ESTACION DEL FERROCARRIL



PLANTA DE TECHOS DE LA ESTACION

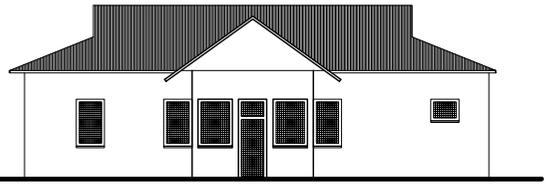
- 1. FUENTE
- 2. RESTAURANTE
- 3. ADMINISTRACION DE VIA VERDE
- 4. VIA VERDE
- 5. PASO A DESNIVEL
- 6. ANDEN DE ABORDAJE





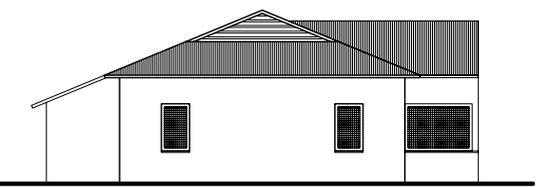
PLANTA DE ADMINISTRACION Y CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS

ESCALA 1/200



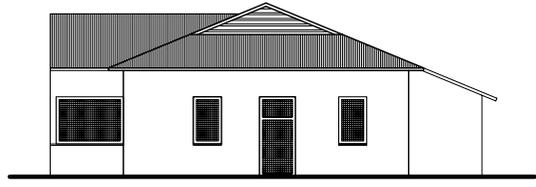
ELEVACION OESTE

ESC 1/250



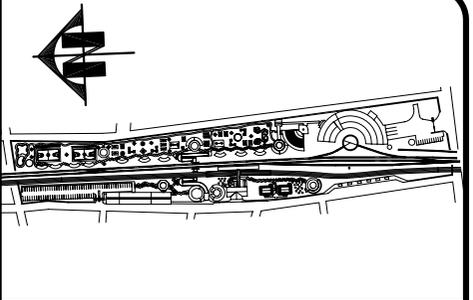
ELEVACION NORTE

ESC 1/250

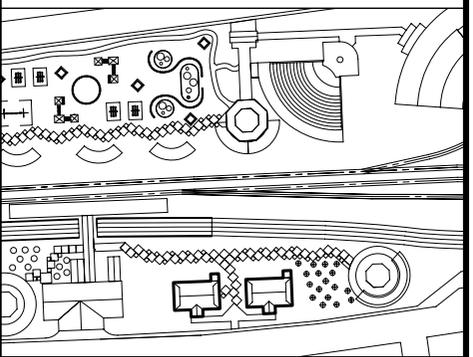


ELEVACION SUR

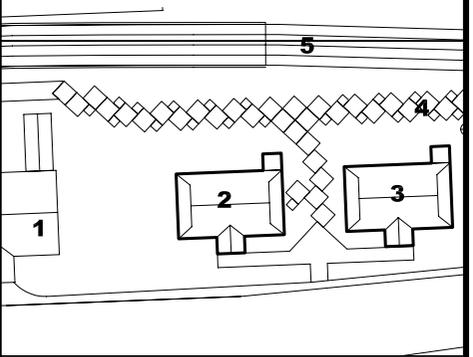
ESC 1/250



UBICACION EN CONJUNTO



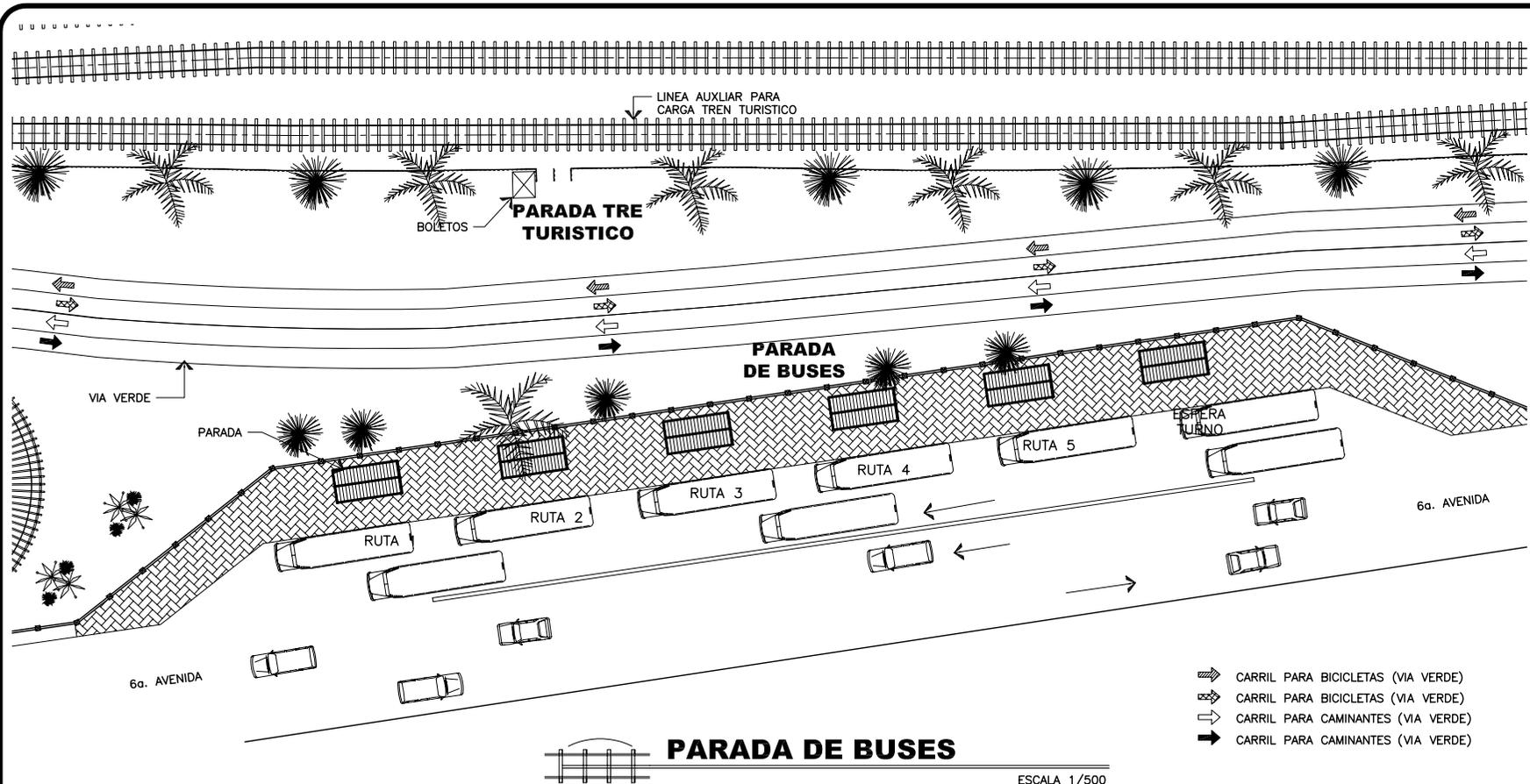
ANTIGUA CASA AGENTE Y MECANICO



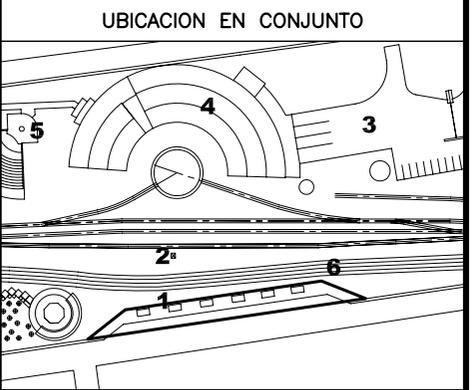
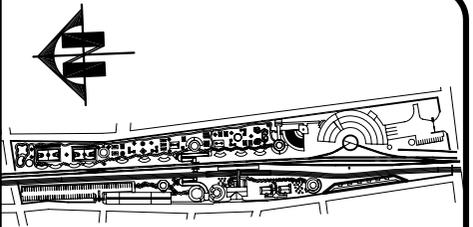
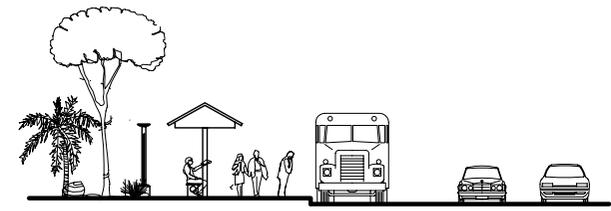
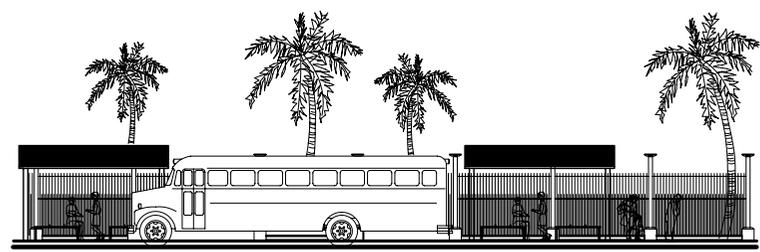
NUEVOS USOS DE CASAS

- 1. RESTAURANTE
- 2. ADMINISTRACION DE PARQUE Y VIA VERDE
- 3. CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS
- 4. AREA DE KIOSKOS PARA COMER
- 5. VIA VERDE





- ⇐ CARRIL PARA BICICLETAS (VIA VERDE)
- ⇐ CARRIL PARA BICICLETAS (VIA VERDE)
- ⇐ CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)
- CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)



1. PARADA DE BUSES
2. PARADA DE TREN TURISTICO
3. ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRA DE TRAILER
4. CASA REDONDA
5. TEATRO AL AIRE LIBRE
6. VIA VERDE

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PLANTA DE PARADA DE BUSES + ELEVACIONES FRONTAL Y LATERAL

FUENTE:

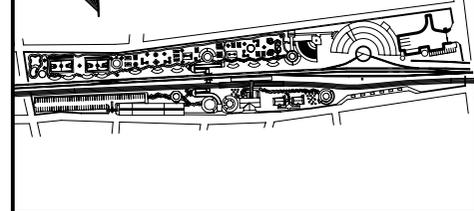
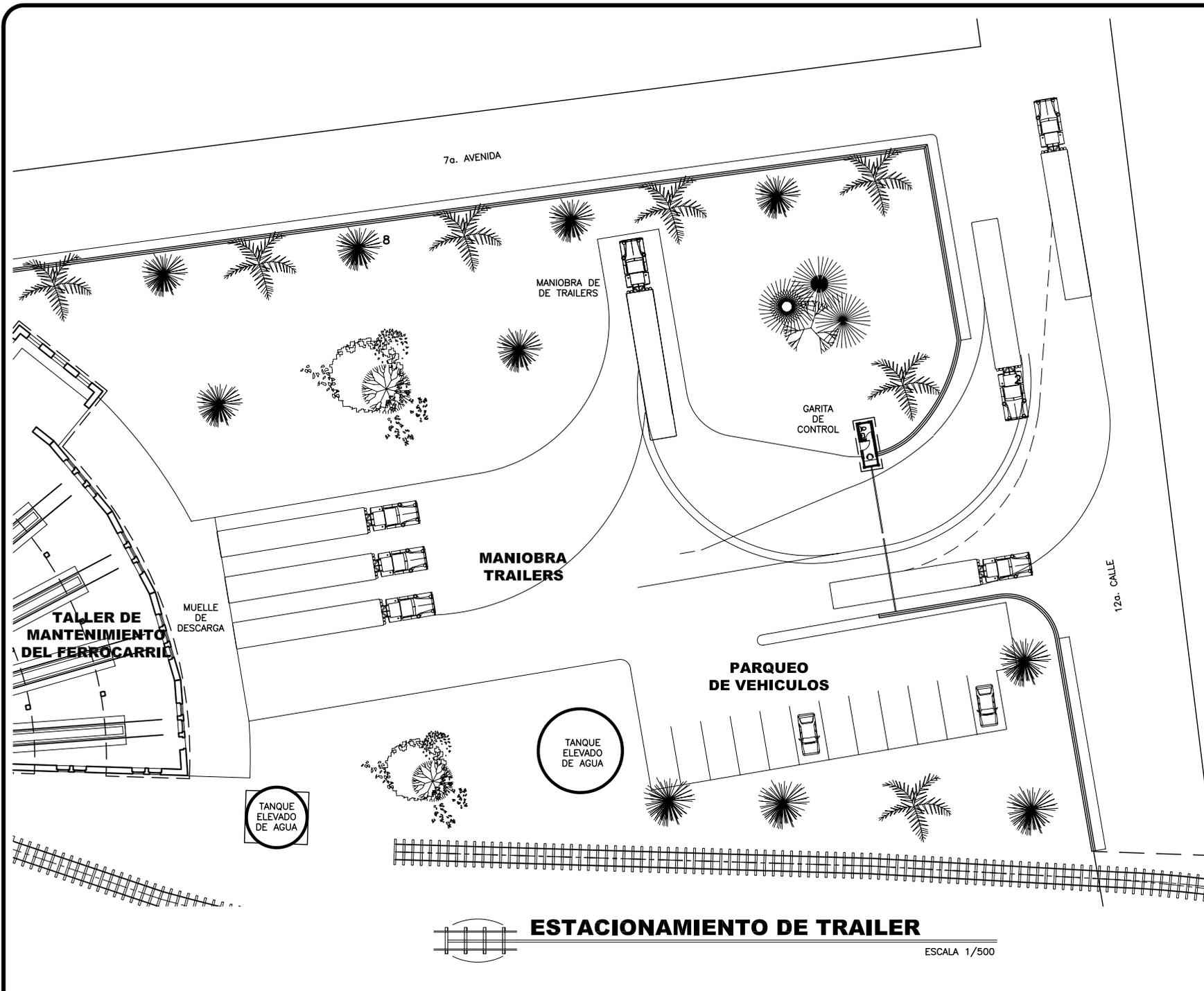
FECHA: JUL/05

ESCALA: INDICADA

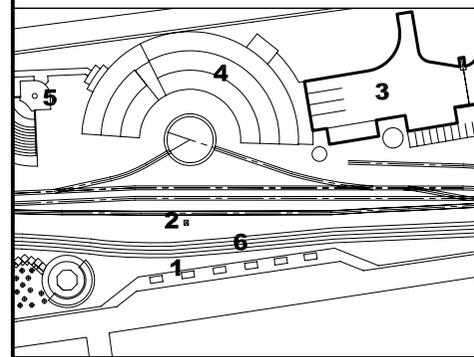
PLANO No.

HOJA No. 180





UBICACION EN CONJUNTO



ESTACIONAMIENTO DE TRAILER

1. PARADA DE BUSES
2. PARADA TREN TURISTICO
3. ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRA DE TRAILER
4. CASA REDONDA
5. TEATRO AL AIRE LIBRE
6. VIA VERDE

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRA TRAILER + PARQUEO DE VEHICULOS DE PERSONAL

FUENTE:

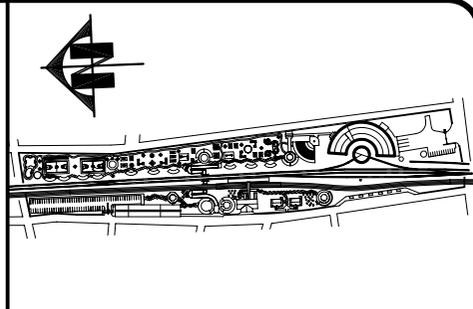
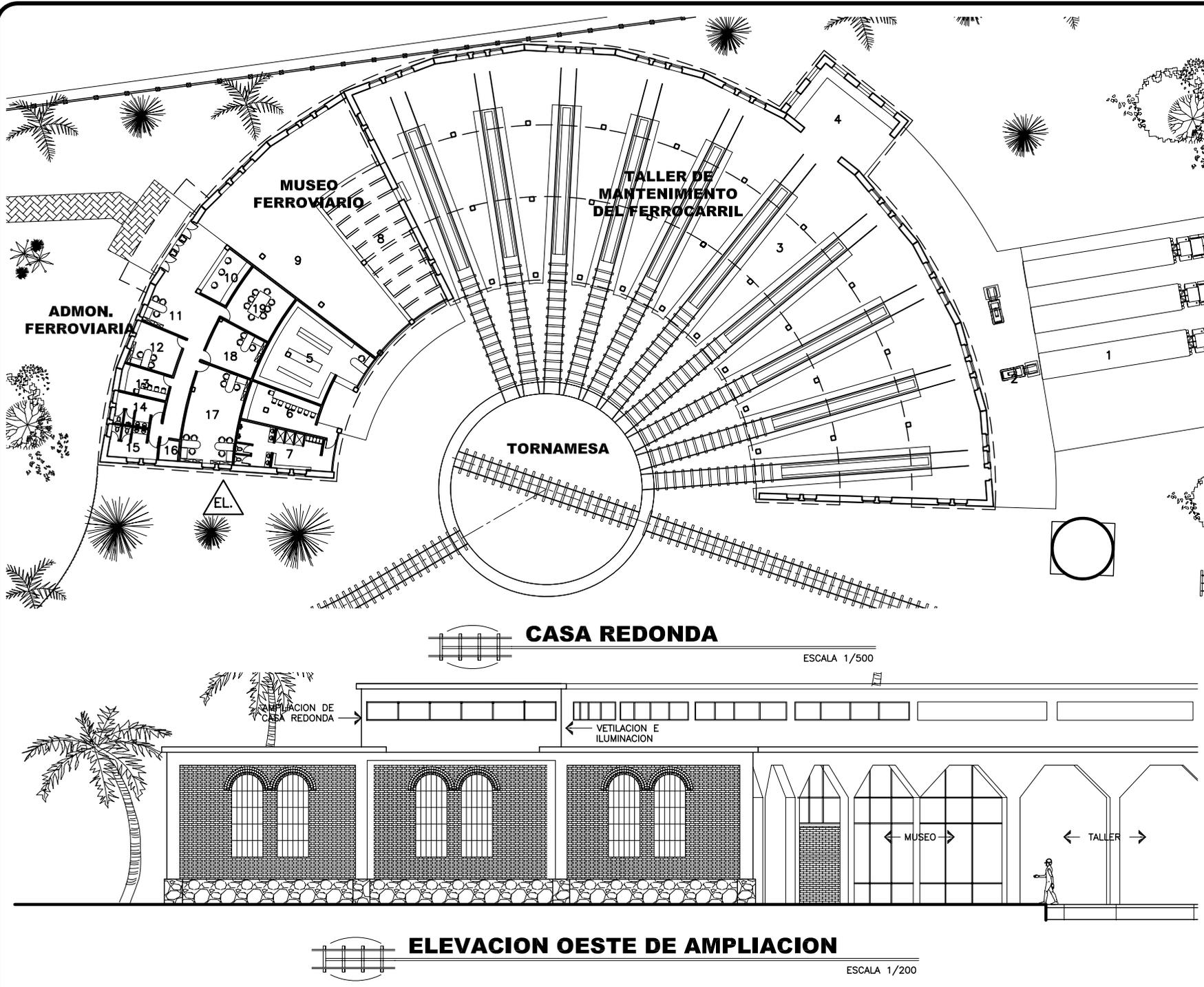
FECHA: JUL/05

ESCALA: INDICADA

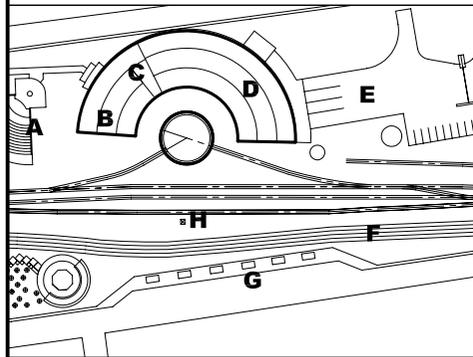
PLANO No.

HOJA No. 181





UBICACION EN CONJUNTO



CASA REDONDA

- A. TEATRO AL AIRE LIBRE
- B. ADMINSTRACION FERROVIARIA
- C. MUSEO FERROVIARIO
- D. TALLER DE MANTENIMIENTO DEL FERROCARRIL
- E. ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRA DE TRAILER
- F. VIA VERDE
- G. PARADA DE BUSES
- H. ESTACION DE TREN TURISTICO
- 1. ESTACIONAMIENTO DE TRAILERS
- 2. MUELLE DE CARGA Y DESCARGA
- 3. TALLER DE MANTENIMIENTO DE MAQUINARIA
- 4. ENCARGADO DE RECEPCION DE REPUESTOS
- 5. BODEGA DE REPUESTOS
- 6. COCINETA Y COMEDOR EMPLEADOS TALLER
- 7. S.S Y VESTIDORES EMPLEADOS TALLER M.
- 8. AREA DE EXPOSICIONES TEMPORALES DE MUSEO
- 9. AREA DE EXPOSICION PERMANENTE
- 10. RECEPCION DE ADMINITRACION
- 11. SECRETARIA
- 12. ENCARGADO DEL TALLER
- 13. COCINETA Y COMEDOR
- 14. S.S. HOMBRES
- 15. S.S MUJERES
- 16. BODEGA
- 17. CONTABILIDAD
- 18. JEFE DE MANTENIMIENTO
- 19. SALA DE SESIONES

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PLANTA DE PARADA DE BUSES + ELEVACIONES FRONTAL Y LATERAL

FUENTE:

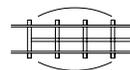
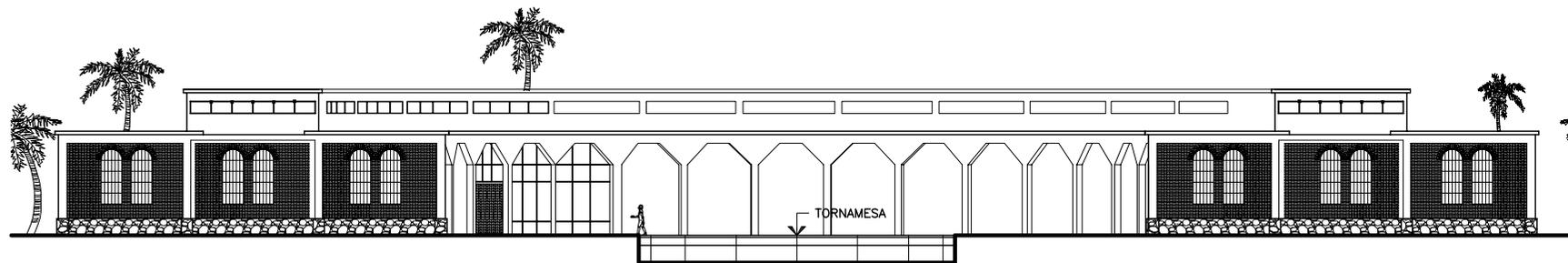
FECHA: JUL/05

ESCALA: INDICADA

PLANO No.

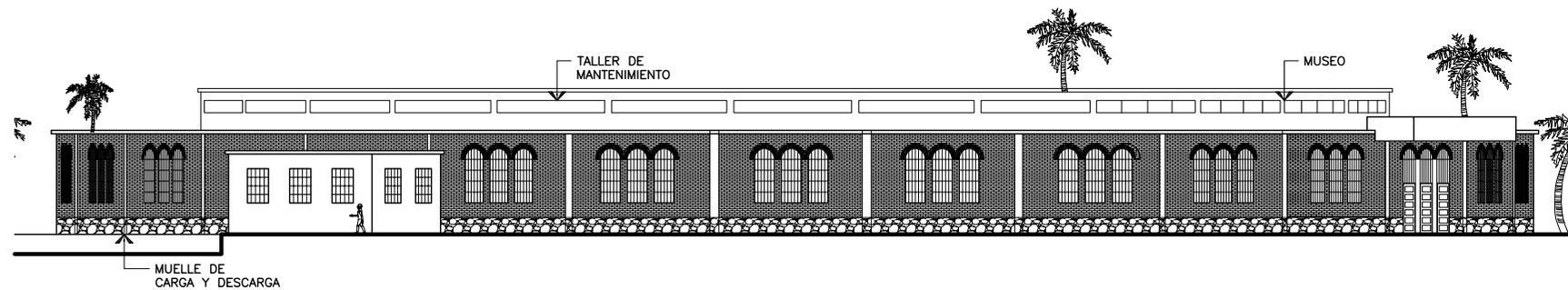
HOJA No. 182





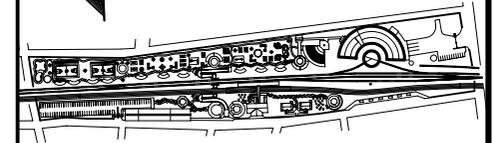
ELEVACION OESTE CASA REDONDA

ESCALA 1/400

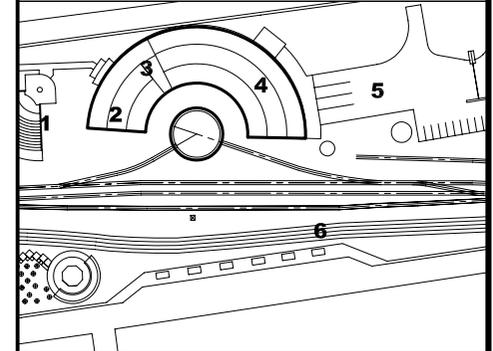


ELEVACION OESTE DE CASA REDONDA

ESCALA 1/400



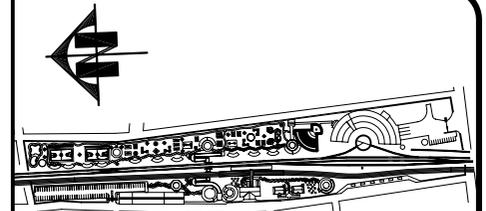
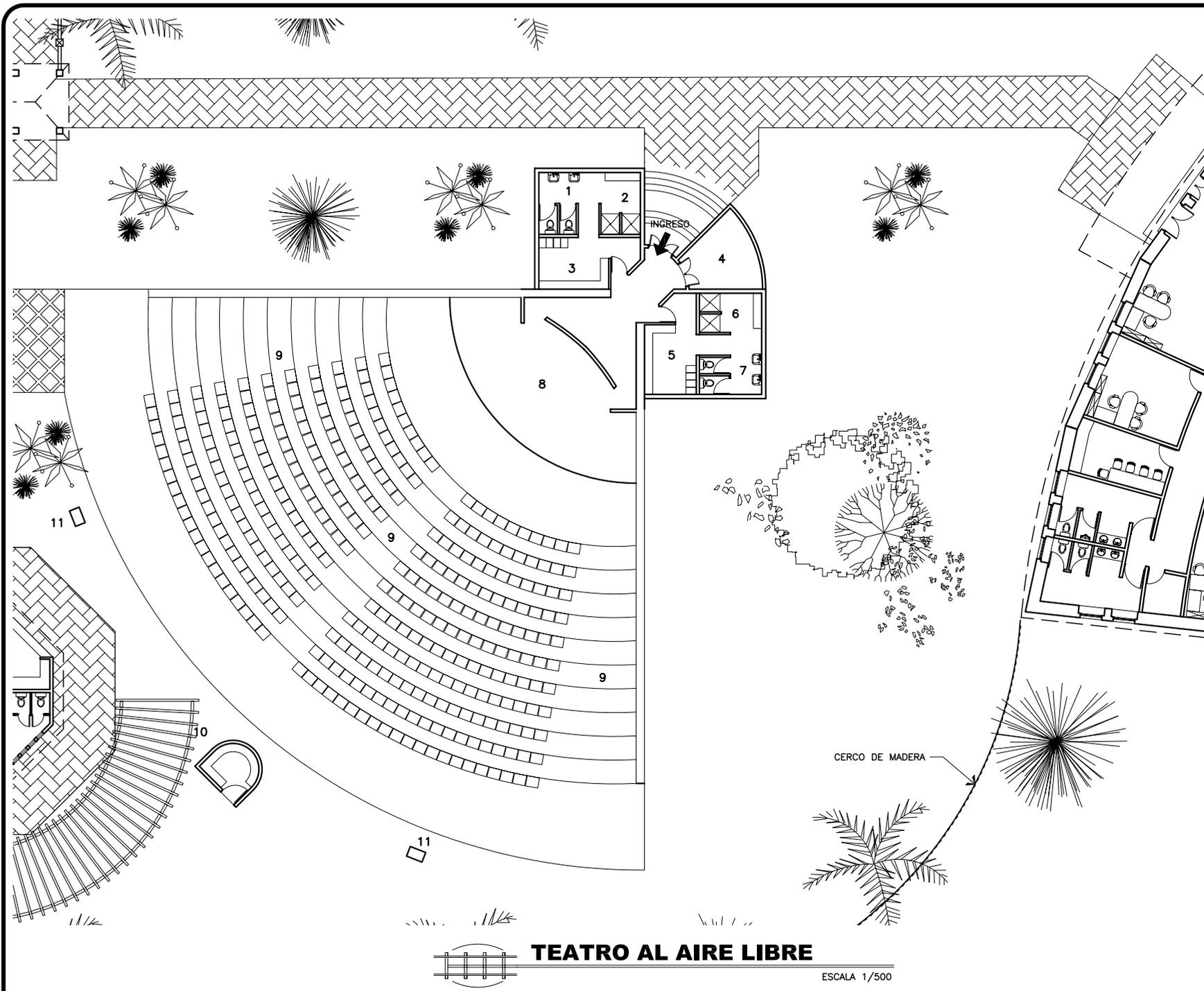
UBICACION EN CONJUNTO



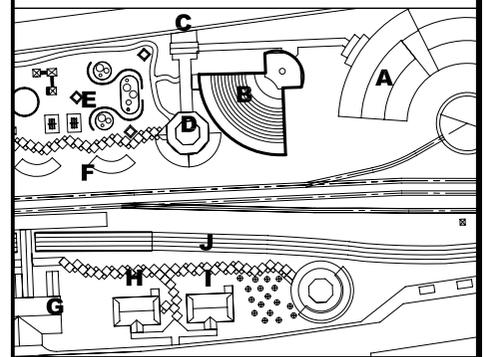
CASA REDONDA

- 1. TEATRO AL AIRE LIBRE
- 2. ADMINISTRACION FERROVIARIA
- 3. MUSEO FERROVIARIO
- 4. TALLER DE MANTENIMIENTO DEL FERROCARRIL
- 5. ESTACIONAMIENTO Y MANIOBRA DE TRAILER
- 6. VIA VERDE



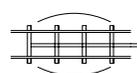


UBICACION EN CONJUNTO



TEATRO AL AIRE LIBRE

- A. CASA REDONDA
 - B. TEATRO AL AIRE LIBRE
 - C. INGRESO SECUNDARIO
 - D. FUENTE DE SODA + S.S.
 - E. PARQUE INFANTIL
 - F. AREA DE DESCANSO A LA SOMBRA
 - G. RESTAURANTE
 - H. ADMINISTRACION PARQUE Y V.V
 - I. CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS
 - J. VIA VERDE
-
- 1. SERVICIO SANITARIO DE MUJERES
 - 2. DUCHAS MUJERES
 - 3. VESTIDORES MUJERES
 - 4. BODEGA
 - 5. VESTIDOR DE HOMBRES
 - 6. DUCHAS HOMBRES
 - 7. SERVICIO SANITARIO DE HOIBRES
 - 8. ESCENARIO
 - 9. AREA DE GRADERIO
 - 10. CUARTO DE CONTROLES
 - 11. REFLECTORES (LUMINACION)



TEATRO AL AIRE LIBRE

ESCALA 1/500

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: **PLANTA DE TEATRO AL AIRE LIBRE**

FUENTE:

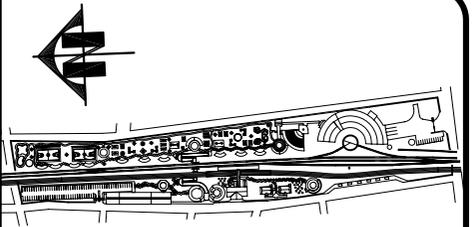
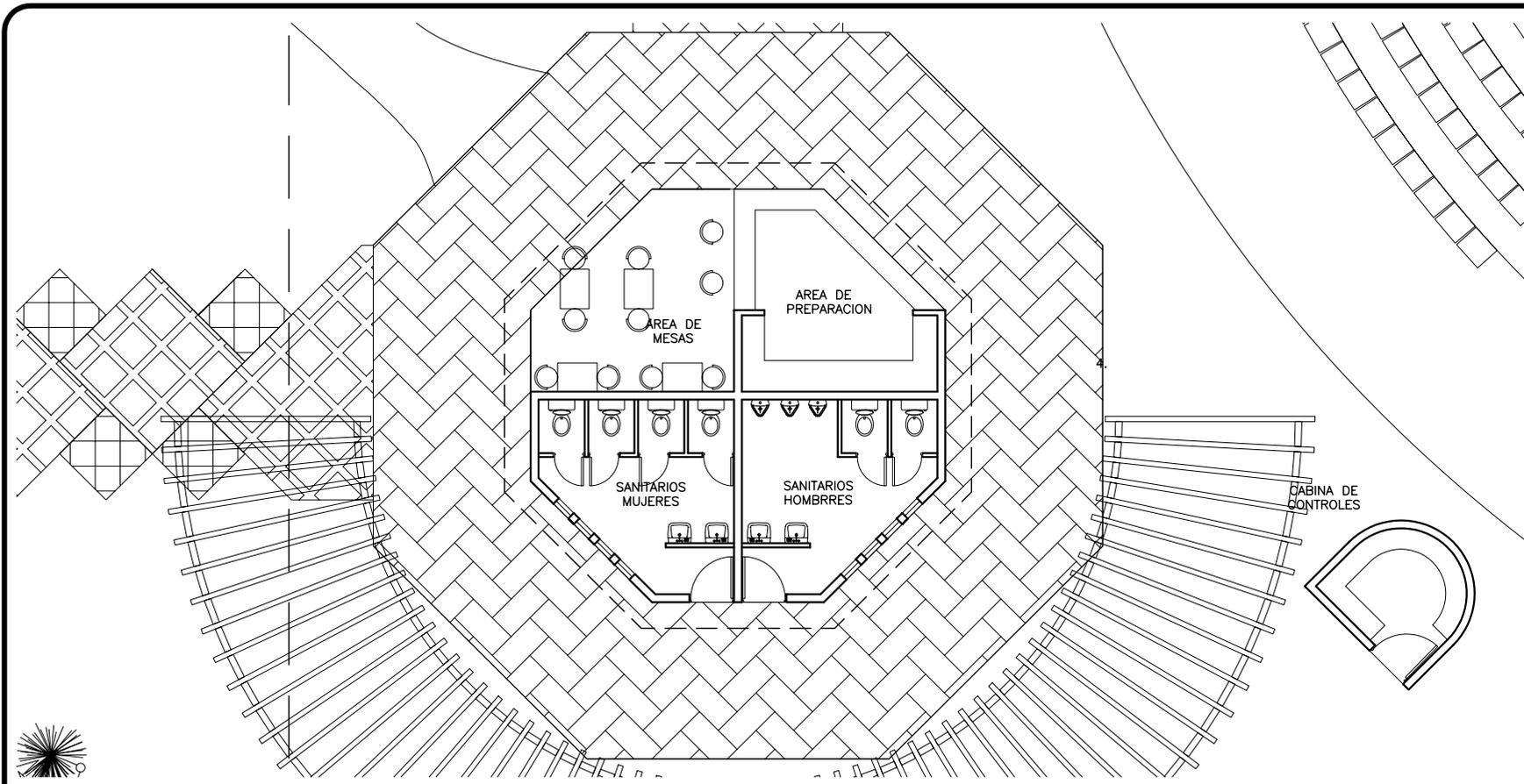
FECHA: **JUL/05**

ESCALA: **INDICADA**

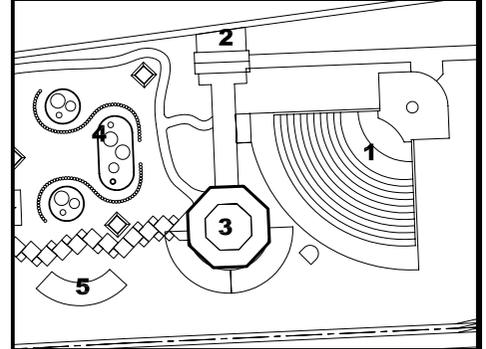
PLANO No.

HOJA No. **184**





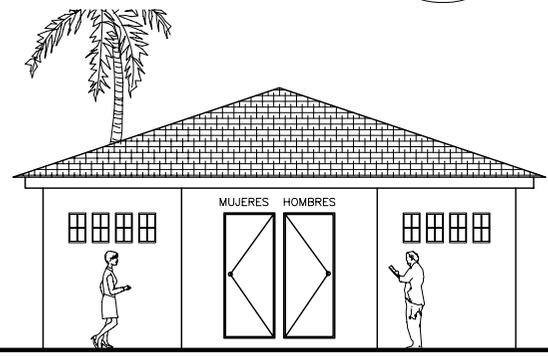
UBICACION EN CONJUNTO



FUENTE DE SODA + S.S.

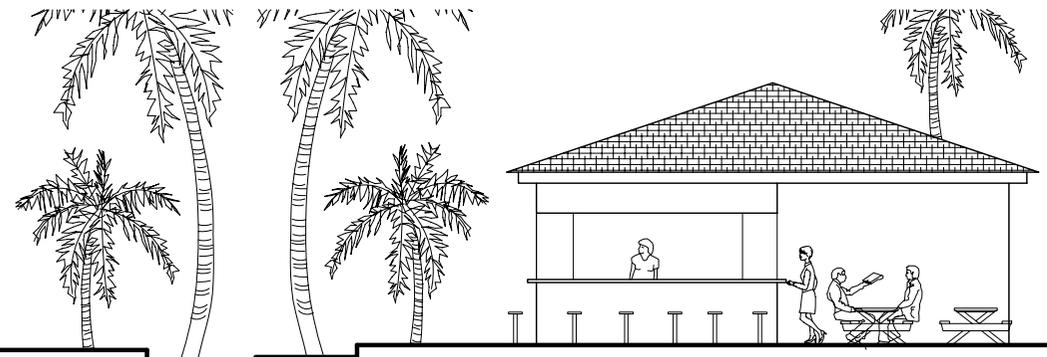
- 1. TEATRO AL AIRE LIBRE
- 2. INGRESO SECUNDARIO + GARITA CONTROL
- 3. FUENTE DE SODA + SERVICIO SANITARIO
- 4. PARQUE INFANTIL
- 5. AREA DE SOMBRA CON BANCAS

FUENTE DE SODA + S. SANITARIOS
ESCALA 1/125



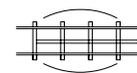
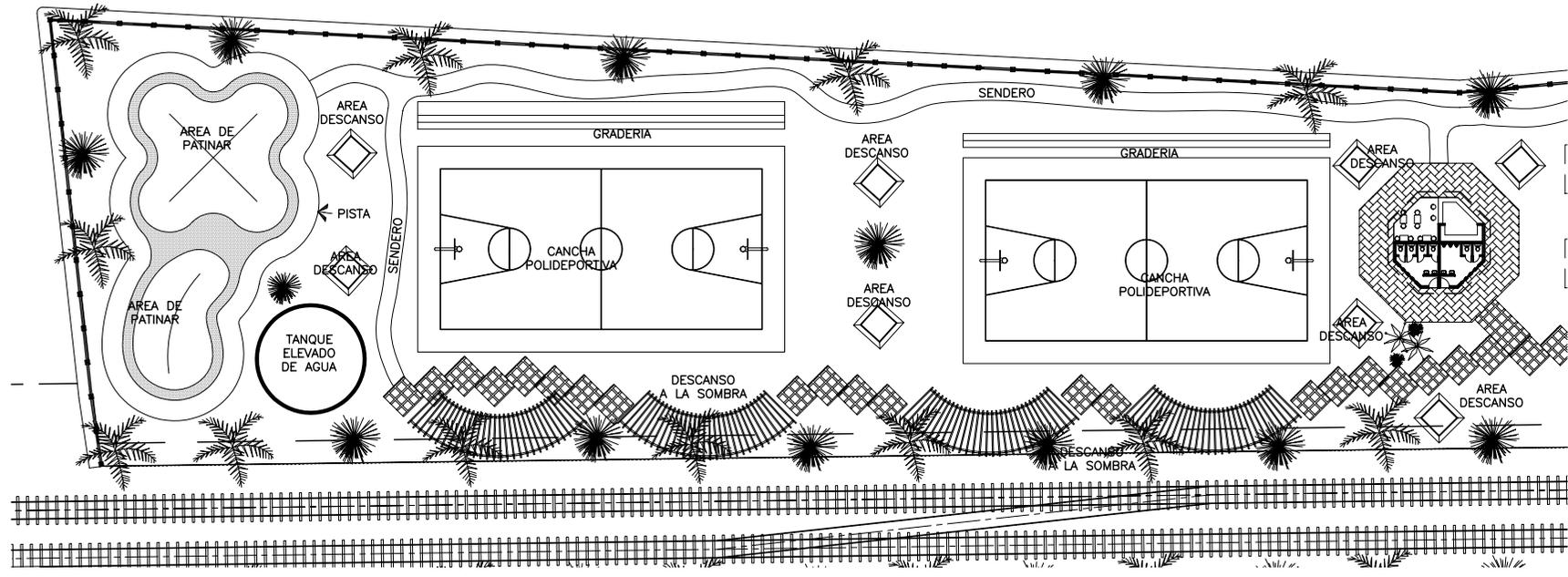
ELEVACION OESTE

ESCALA 1/125



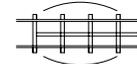
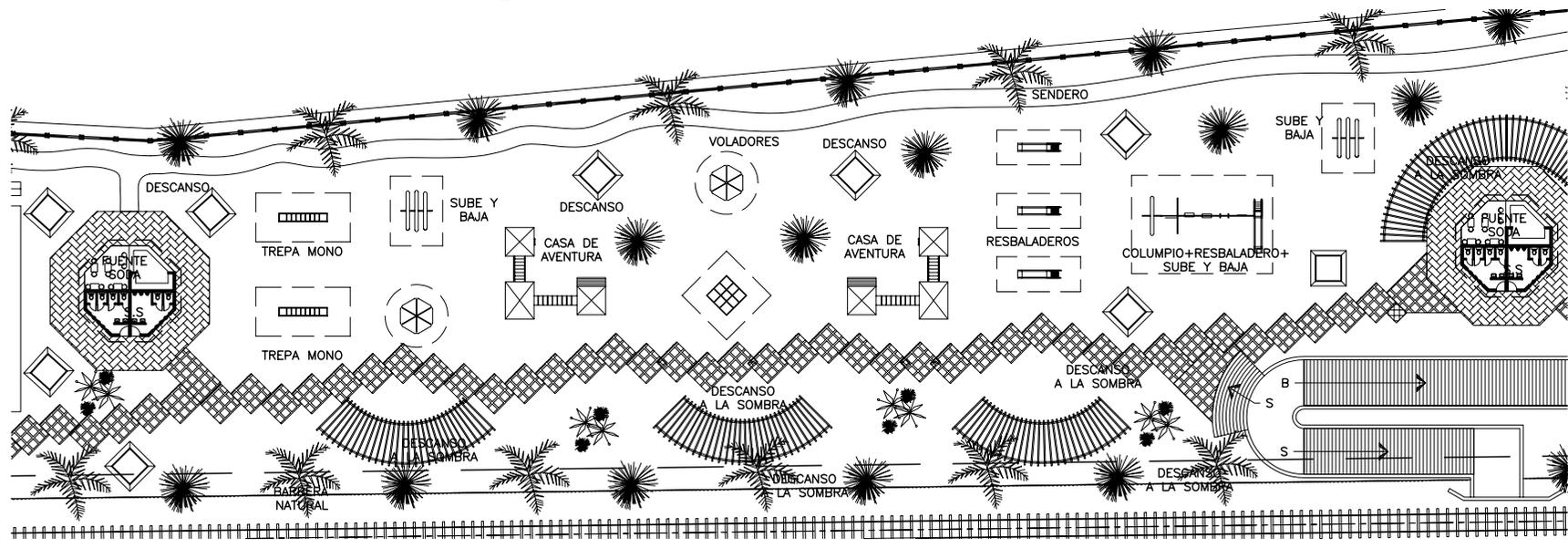
ELEVACION ESTE

ESCALA 1/125



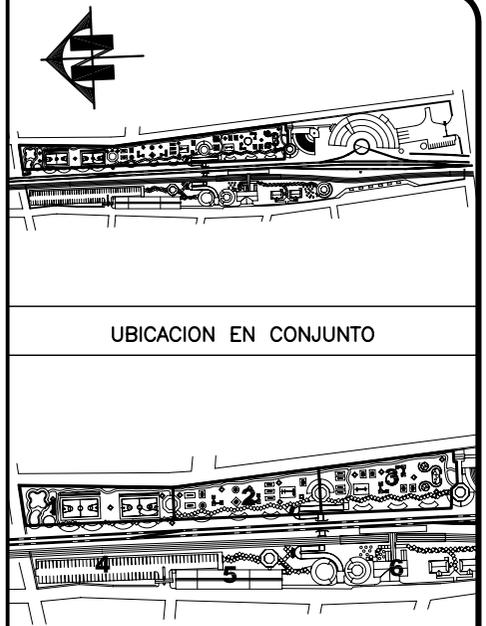
PARQUE (CANCHAS POLIDEPORTIVAS)

ESCALA 1/600



PARQUE PARA NIÑOS DE 8 A 13 AÑOS

ESCALA 1/600



UBICACION EN CONJUNTO

PARQUE RECREATIVO

1. CANCHAS DE POLIDEPORTIVAS
2. PARQUE PARA NIÑOS DE 8 A 13 AÑOS
3. PARQUE PARA NIÑOS DE 0 A 8 AÑOS
4. PARQUEO DE VEHICULOS
5. ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL
6. RESTAURANTE (ANTIGUA ESTACION)

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PLANTA DE PARQUE (AREA DE CACHAS + AREA DE AREA DE JUEGO DE NIÑOS 8 A 13 AÑOS)

FUENTE:

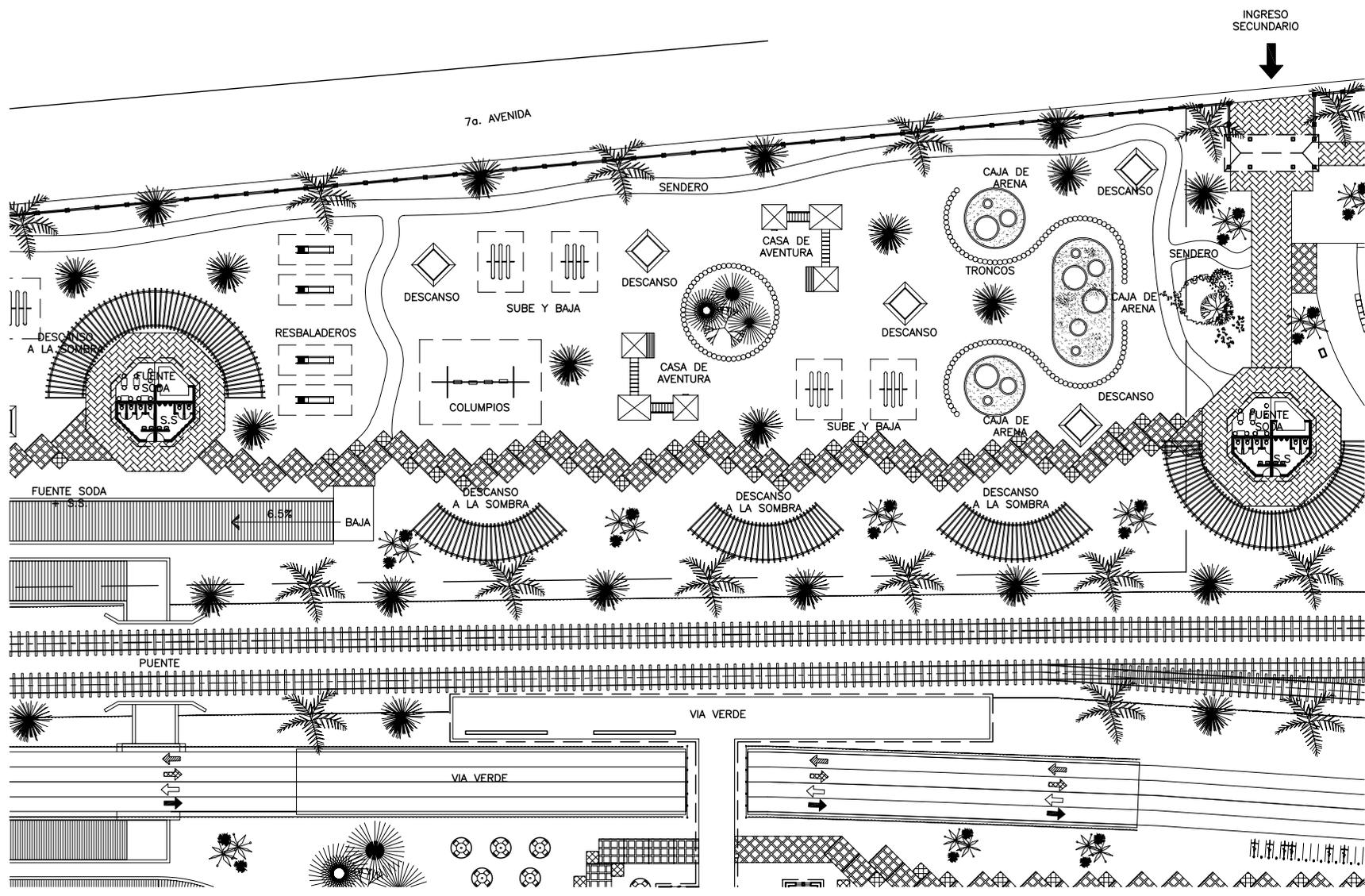
FECHA: JUL/05

ESCALA: INDICADA

PLANO No.

HOJA No. 186

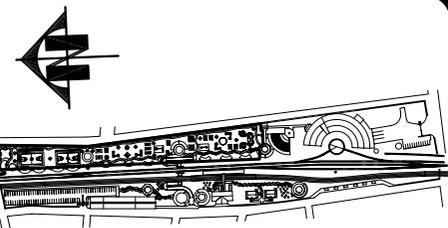




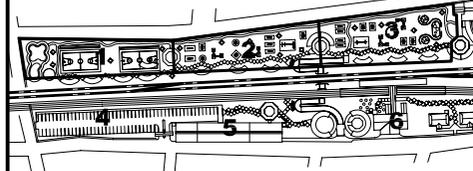
PARQUE PARA NIÑOS DE 0 A 8 AÑOS

ESCALA 1/600

- ➡ CARRIL PARA BICICLETAS (VIA VERDE)
- ↔ CARRIL PARA BICICLETAS (VIA VERDE)
- ← CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)
- ➡ CARRIL PARA CAMINANTES (VIA VERDE)



UBICACION EN CONJUNTO



PARQUE RECREATIVO

1. CANCHAS DE POLIDEPORTIVAS
2. PARQUE PARA NIÑOS DE 8 A 13 AÑOS
3. PARQUE PARA NIÑOS DE 0 A 8 AÑOS
4. PARQUEO DE VEHICULOS
5. ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL
6. RESTAURANTE (ANTIGUA ESTACION)

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: **PLANTA DE PARQUE (AREA DE AREA DE JUEGO DE 0 A 8 AÑOS)**

FUENTE:

FECHA:

ESCALA:

PLANO No.

HOJA No.

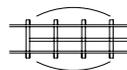
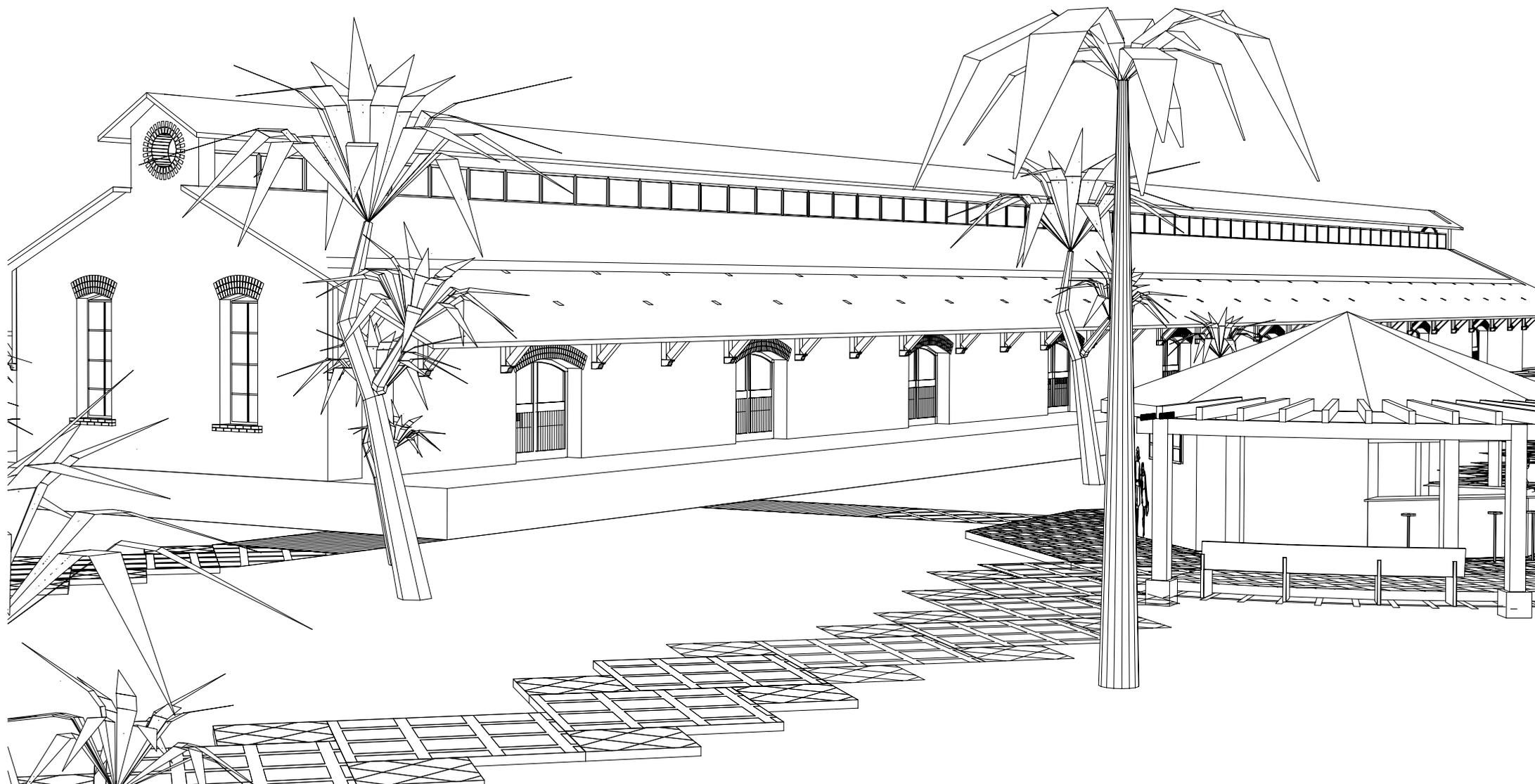
JUL/05

INDICADA

187

USAC





ANTIGUA BODEGA + SANITARIOS + FUENTE DE SODA

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: VISTA DE EXTERIOR DE BIBLIOTECA + OFICINAS PROFESIONALES + FUENTE DE SODA

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

SIN ESC.

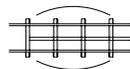
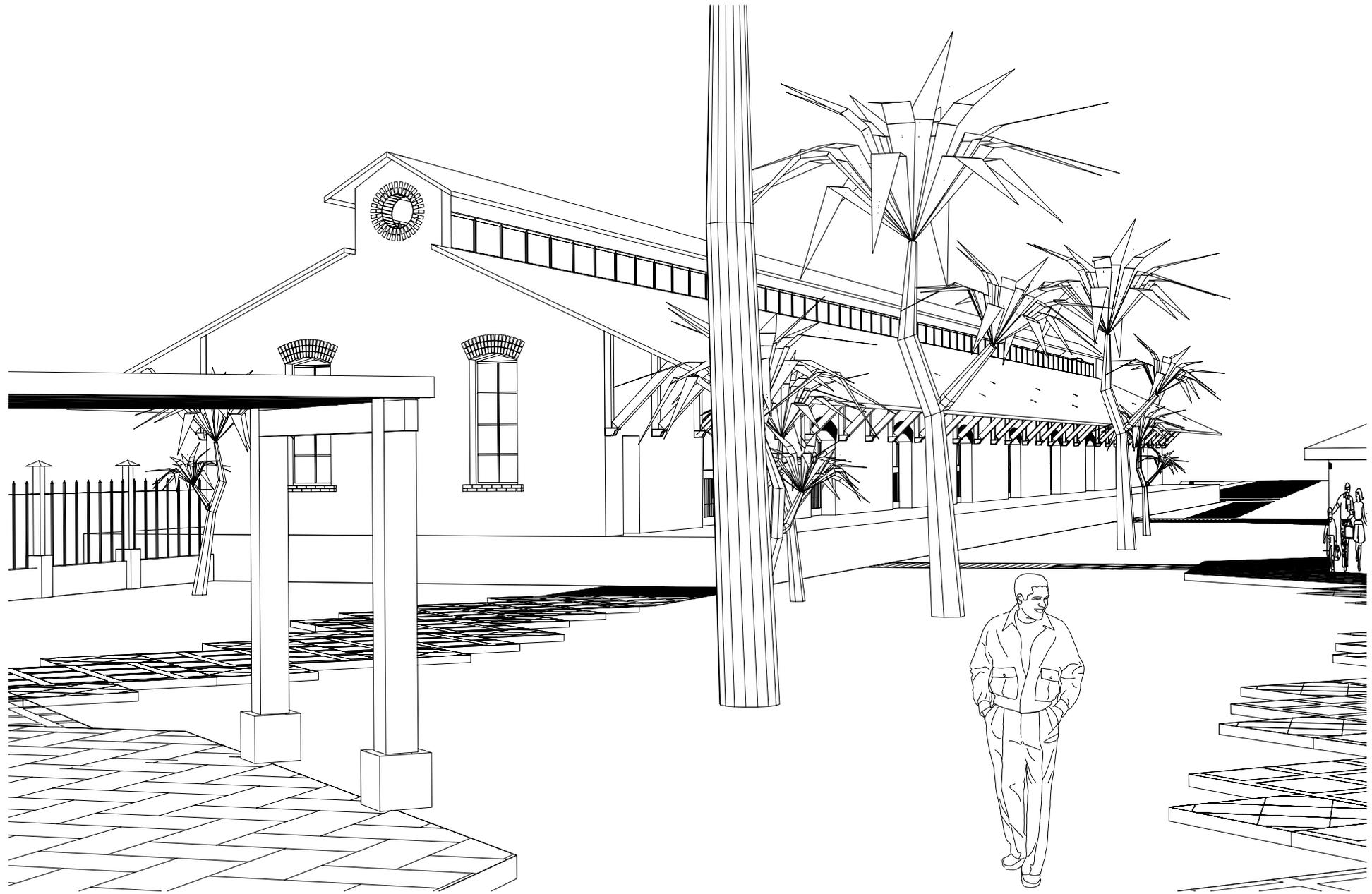
PLANO No.

HOJA No.

188

USAC





VISTA DE ANTIUGA BODEGA

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: EDIFICIO DE ANTIGUA BODEGA DEL FERROCARRIL
(BIBLIOTECA + OFICINAS + AGENCIA BANCARIA)

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

SIN ESC.

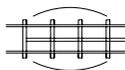
PLANO No.

HOJA No.

189

USAC





VISTA DE RESTAURANTE

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: VISTA DEL RESTAURANTE EN EL EDIFICIO DE LA ANTIGUA ESTACION DE PASAJEROS

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

SIN ESC.

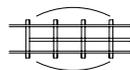
PLANO No.

HOJA No.

190

USAC





VISTA DE FUENTE + RESTAURANTE

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: FUENTE + AREA DE SOMBRA + RESTAURANTE

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

SIN ESC.

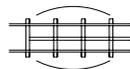
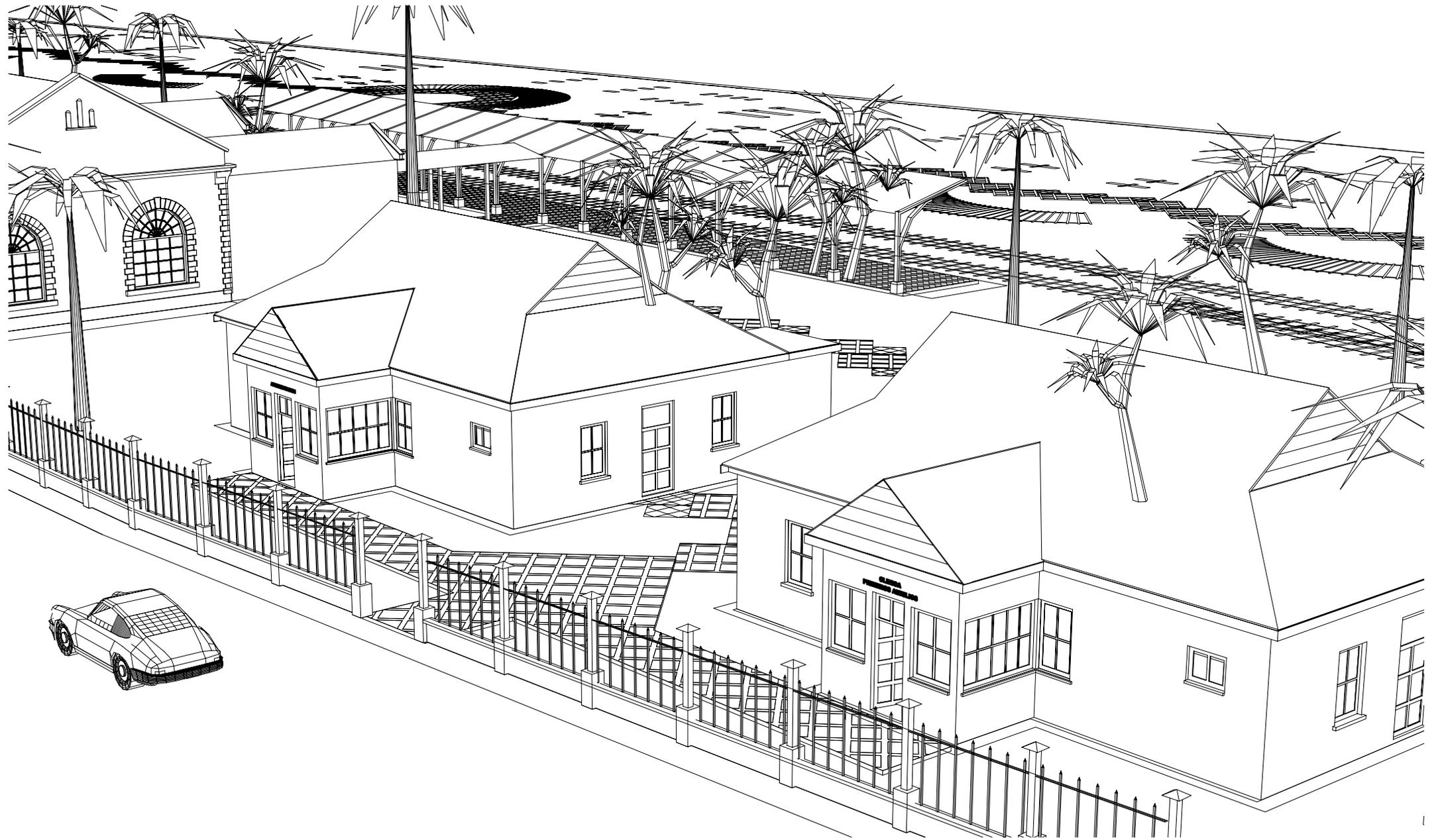
PLANO No.

HOJA No.

191

USAC





VISTA DE ADMON. DE PARQUE Y CLINICA

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: VISTA DE ADMINISTRACION DE PARQUE Y VIA VERDE + CLINICA DE PRIMEROS AUXILIOS

FUENTE:

FECHA:

JUL/05

ESCALA:

SIN ESC.

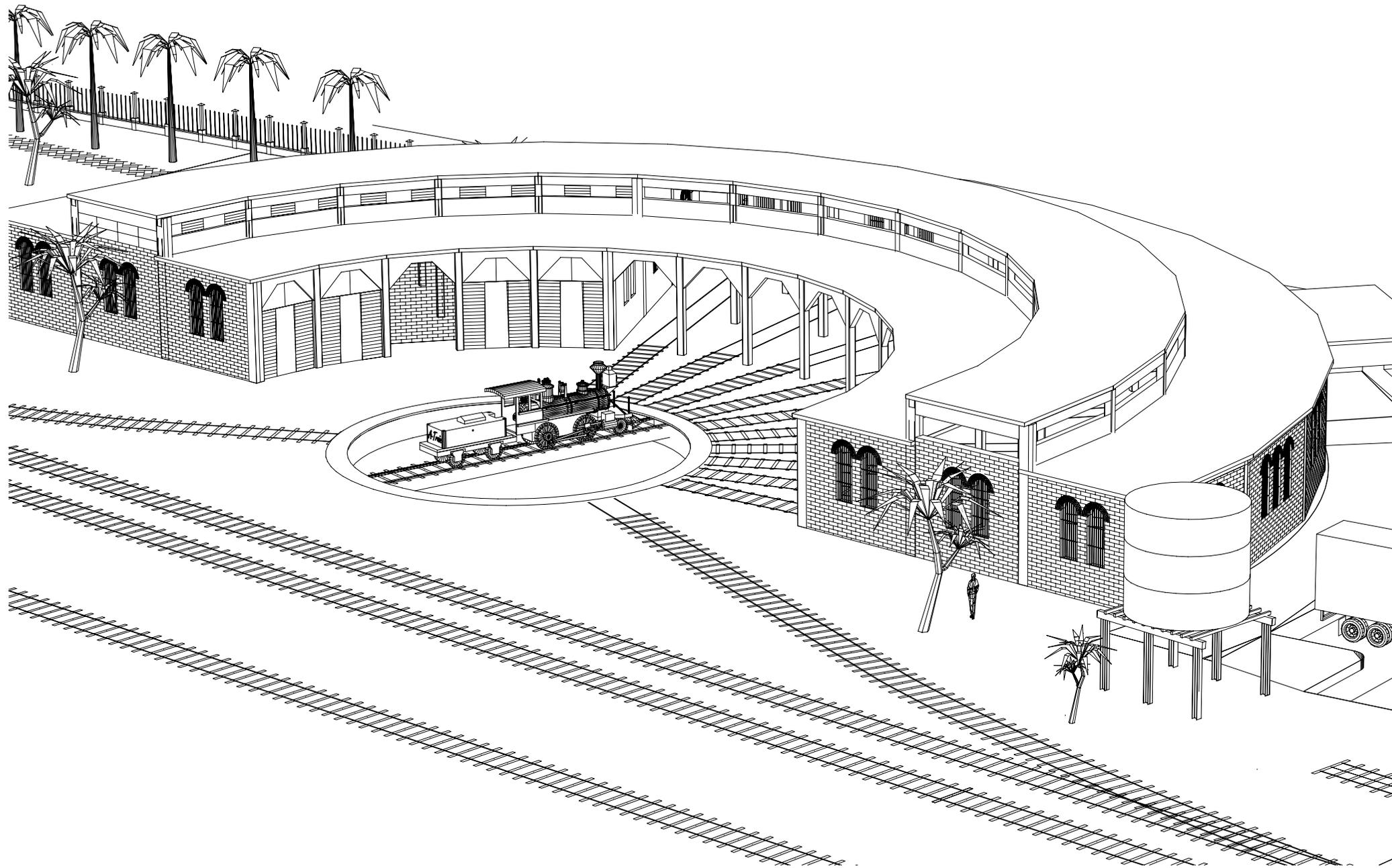
PLANO No.

HOJA No.

192

USAC






CASA REDONDA

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PERSPECTIVA DE LA CASA REDONDA
(TALLER MANT. + ADMON. FERROCARRIL + MUSEO)

FUENTE:

FECHA:
JUL/05

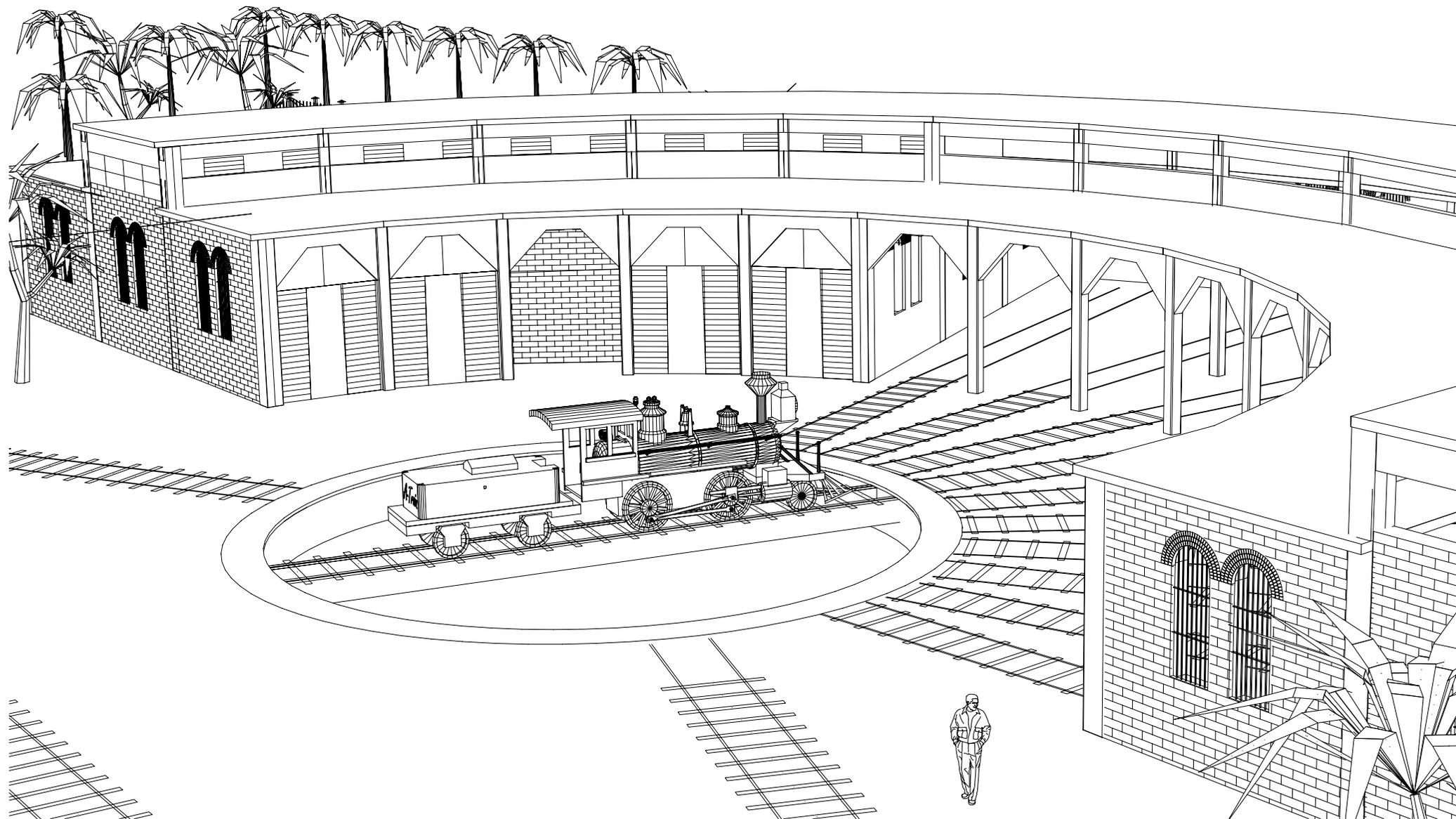
ESCALA:
SIN ESC.

PLANO No.

HOJA No.
193

USAC






CASA REDONDA

TITULO: **CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACION DE ESCUINTLA Y VIA VERDE A SAN JUAN MIXTAN**

CONTIENE: PERSPECTIVA DE LA CASA REDONDA
(TALLER MANT. + ADMON. FERROCARRIL + MUSEO)

FUENTE:

FECHA: JUL/05

ESCALA: SIN ESC.

PLANO No.

HOJA No. 194



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



PRESUPUESTO



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA

FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|-----|---|----------|----------------|----------------|-------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| I | Resanamiento de Edificio de la Bodega | | | | | | | |
| | Resanamiento de piso de Concreto | 1352 | m ² | Q60.00 | Q81,120.00 | | | |
| | Colocación de Piso | 1532 | m ² | Q110.00 | Q168,520.00 | | | |
| | Limpieza de muros de ladrillo | 1174 | m ² | Q.75.00 | Q88,050.00 | | | |
| | Resanamiento de Muros de Ladrillo | 1174 | m ² | Q.150.00 | Q176,100.00 | | | |
| | Desmontaje de Estructura Portante de Cubierta | 1475 | m ² | Q.50.00 | Q73,750.00 | | | |
| | Desmontaje de Lámina de Cubierta | 1475 | m ² | Q.25.00 | Q36,875.00 | | | |
| | Resatauración de Puertas de Madera y Hierro Forjado | 18 | unidad | Q.1,750.00 | Q31,500.00 | | | |
| | Resanamiento de Ventanas de Hierro Forjado | 5 | unidad | Q.250.00 | Q1,250.00 | | | |
| | Levantado de Rosetón para Cleristorio | 15 | m ² | Q.1,575.00 | Q23,625.00 | | | |
| | Construcción de Cleristorio | 265 | m ² | Q.125.00 | Q33,125.00 | | | |
| | Construcción de Estructura Portante de Cubierta | 36 | unidad | Q.1,250.00 | Q45,000.00 | | | |
| | Colocación de Lámina Cindú Para Cubierta | 1475 | m ² | Q.150.00 | Q221,250.00 | | | |
| | Construcción de Tabiques | 480 | m ² | Q.255.00 | Q122,400.00 | | | |
| | Instalación Eléctrica (iluminación y Fuerza) | 250 | unidad | Q.125.00 | Q31,250.00 | | | |
| | Colocación de puertas | 21 | unidad | Q.2,550.00 | Q53,550.00 | | | |
| | Colocación De Cielo Falso | 1475 | m ² | Q.250.00 | Q368,750.00 | | | |
| | Cosntrucción de Baterías de Servicios Sanitarios | 2 | unidad | Q.7,500.00 | Q15,000.00 | | | |
| | | | | | | Q1,571,115.00 | Q707,001.75 | Q2,278,116.75 |



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN
UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA
FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|-----------|---|----------|----------------|----------------|-------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| II | Edificio de la Estación | | | | | | | |
| | Resanamiento de piso de Concreto | 287 | m ² | Q60.00 | Q17,220.00 | | | |
| | Colocación de Piso | 287 | m ² | Q72.00 | Q20,664.00 | | | |
| | Limpieza de muros de ladrillo | 1115 | m ² | Q.75.00 | Q83,625.00 | | | |
| | Resanamiento de Muros de Ladrillo | 1115 | m ² | Q.125.00 | Q139,375.00 | | | |
| | Desmontaje de Estructura Portante de Cubierta | 386 | m ² | Q.20.00 | Q7,720.00 | | | |
| | Desmontaje de Lámina de Cubierta | 386 | m ² | Q.15.00 | Q5,790.00 | | | |
| | Resatauración de Puertas de Madera y Hierro Forjado | 18 | unidad | Q.1,275.00 | Q22,950.00 | | | |
| | Resanamiento de Ventanas de Hierro Forjado | 5 | unidad | Q.250.00 | Q1,250.00 | | | |
| | Restauración de Rosetón para Reloj | 20 | m ² | Q.1,575.00 | Q31,500.00 | | | |
| | | | m ² | Q.125.00 | Q0.00 | | | |
| | Construcción de Estructura Portante de Cubierta | 386 | unidad | Q.1,250.00 | Q482,500.00 | | | |
| | Colocación de Lámina Cindú Para Cubierta | 386 | m ² | Q.150.00 | Q57,900.00 | | | |
| | | | m ² | Q.255.00 | Q0.00 | | | |
| | Instalación Eléctrica (iluminación y Fuerza) | 75 | unidad | Q.125.00 | Q9,375.00 | | | |
| | Colocación de puertas | 21 | unidad | Q.1,200.00 | Q25,200.00 | | | |
| | Colocación De Cielo Falso | 386 | m ² | Q.150.00 | Q57,900.00 | | | |
| | Cosntrucción de Baterías de Servicios Sanitarios | 2 | unidad | Q.5,000.00 | Q10,000.00 | | | |
| | | | | | | Q972,969.00 | Q437,836.05 | Q1,410,805.05 |



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA

FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|------------|--|----------|----------------|----------------|-------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| III | Casa del Maquinista y Administrador | | | | | | | |
| | Resanamiento de piso de Concreto | 330 | m ² | Q60.00 | Q19,800.00 | | | |
| | Colocación de Piso | 330 | m ² | Q110.00 | Q36,300.00 | | | |
| | Limpieza de Muros de Concreto | 1488 | m ² | Q.60.00 | Q89,280.00 | | | |
| | Resanamiento de Muros de Concreto | 744 | m ² | Q.100.00 | Q74,400.00 | | | |
| | Desmontaje de Estructura Portante de Cubierta | 430 | m ² | Q.15.00 | Q6,450.00 | | | |
| | Desmontaje de Lámina de Cubierta | 430 | m ² | Q.15.00 | Q6,450.00 | | | |
| | Resatauración de Puertas de Madera | 16 | unidad | Q.950.00 | Q15,200.00 | | | |
| | Resanamiento de Ventanas de Madera + Vidrio | 34 | unidad | Q.325.00 | Q11,050.00 | | | |
| | Construcción de Estructura Portante de Cubierta | 430 | unidad | Q.1,250.00 | Q537,500.00 | | | |
| | Colocación de Lámina Cindú Para Cubierta | 430 | m ² | Q.150.00 | Q64,500.00 | | | |
| | Instalación Eléctrica (iluminación y Fuerza) | 50 | unidad | Q.125.00 | Q6,250.00 | | | |
| | Colocación de puertas | 16 | unidad | Q.1,200.00 | Q19,200.00 | | | |
| | Colocación De Cielo Falso | 330 | m ² | Q.150.00 | Q49,500.00 | | | |
| | Cosntrucción de Baterías de Servicios Sanitarios | 1 | unidad | Q.5,000.00 | Q5,000.00 | | | |
| | | | | | | Q940,880.00 | Q423,396.00 | Q1,364,276.00 |



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA

FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|-----------|---|----------|----------------|----------------|---------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| IV | Casa Redonda (taller) | | | | | | | |
| | Resanamiento de piso de Concreto | 1445 | m ² | Q60.00 | Q86,700.00 | | | |
| | Colocación de Piso de Tráfico Pesado | 1445 | m ² | Q110.00 | Q158,950.00 | | | |
| | Limpieza de muros de ladrillo | 2750 | m ² | Q.75.00 | Q206,250.00 | | | |
| | Resanamiento de Muros de Ladrillo | 2750 | m ² | Q.125.00 | Q343,750.00 | | | |
| | Limpieza de Losa de Cubierta | 1445 | m ² | Q.35.00 | Q50,575.00 | | | |
| | Resanamiento e Impermeabilización de Losa de Cubierta | 1445 | m ² | Q.15.00 | Q21,675.00 | | | |
| | Resatauración de Puertas de Madera y Hierro Forjado | 2 | unidad | Q.1,275.00 | Q2,550.00 | | | |
| | Resanamiento de Ventanas de Hierro Forjado | 45 | unidad | Q.250.00 | Q11,250.00 | | | |
| | Instalación Eléctrica (iluminación y Fuerza) | 125 | unidad | Q.125.00 | Q15,625.00 | | | |
| | Colocación de puertas | 2 | unidad | Q.1,200.00 | Q2,400.00 | | | |
| | Cosntrucción de Baterías de Servicios Sanitarios | 2 | unidad | Q.5,000.00 | Q10,000.00 | | | |
| | Ampliación de Taller (Área Administrativa) | 909 | m ² | Q.2,500.00 | Q2,272,500.00 | | | |
| | | | | | | Q3,182,225.00 | Q1,432,001.25 | Q4,614,226.25 |



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA

FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|----------|--|----------|----------------|----------------|---------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| V | Equipamiento del Complejo | | | | | | | |
| | Limpieza y Chapeo | 53765.1 | m ² | Q.2.50 | Q134,412.81 | | | |
| | Construcción de Teatro al Aire libre | 1172 | m ² | Q.950.00 | Q1,113,400.00 | | | |
| | Módulos de Servicios | 156 | m ² | Q.1,900.00 | Q296,400.00 | | | |
| | Pérgolas de Madera | 14 | unidad | Q.10,500.00 | Q147,000.00 | | | |
| | Bancas | 50 | unidad | Q.1,250.00 | Q62,500.00 | | | |
| | Iluminación | 25 | unidad | Q.15,250.00 | Q381,250.00 | | | |
| | Verja de Cerramiento perimetral | 1325 | ml | Q.525.00 | Q695,625.00 | | | |
| | Portones de Ingreso | 5 | unidad | Q.52,500.00 | Q262,500.00 | | | |
| | Caminamientos exteriores | 1250 | m ² | Q.350.00 | Q437,500.00 | | | |
| | Construcción de Plaza de Ingreso | 300 | m ² | Q.525.00 | Q157,500.00 | | | |
| | Jardinización | 2557 | m ² | Q.125.00 | Q319,625.00 | | | |
| | Plantación de Árboles | 525 | unidad | Q.250.00 | Q131,250.00 | | | |
| | Construcción de Estacionamiento | 2860 | m ² | Q.550.00 | Q1,573,000.00 | | | |
| | Construcción de 2 canchas polideportivas | 2 | unidad | Q.90,000.00 | Q180,000.00 | | | |
| | Juegos Modulares para Niños | 40 | unidad | Q.8,500.00 | Q340,000.00 | | | |
| | Banqueta Exterior al Complejo | 3975 | m ² | Q.350.00 | Q1,391,250.00 | | | |
| | | | | | | Q7,623,212.81 | Q3,430,445.77 | Q11,053,658.58 |

Costo total del Centro de la Cultura
Costo total del Centro de la Cultura

Q20,721,082.63
\$2,762,811.02



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA

PROYECTO: CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

UBICACION: CIUDAD DE ESCUINTLA

FECHA: GUATEMALA AGOSTO/2005

CUADRO DE ESTIMACION DE COSTOS

| No. | DESCRIPCIÓN | CANTIDAD | UN. | COSTO UNITARIO | SUB-TOTAL | Estimacin Por Edificio | Integracion el 45% | Estimacion total Por Edificio |
|-------------|---|----------|----------------|----------------|---------------|------------------------|--------------------|-------------------------------|
| VI | Preliminares de Vía Verde | | | | | | | |
| | Limpieza y chapeo + remoción de capa vegetal | 1689450 | m ² | Q.1.25 | Q2,111,812.50 | | | |
| | Traza de la vía verde | | | | | | | |
| | Preparación de sub-base | 33789 | m ³ | Q40.00 | Q1,351,560.00 | | | |
| | Preparación de base | 33789 | m ³ | Q60.00 | Q2,027,340.00 | | | |
| | Imprimación | 112630 | galones | Q16.00 | Q1,802,080.00 | | | |
| | Capa superficial asfáltica | 16894.5 | Tonelad | Q315.00 | Q5,321,767.50 | | | |
| | Pavimento o piedra en áreas de descanso | 680 | m ² | Q180.00 | Q122,400.00 | Q12,736,960.00 | Q5,731,632.00 | Q18,468,592.00 |
| VII | Áreas de descanso de Vía Verde | | | | | | | |
| | Fuente de soda | 78 | m ² | Q2,500.00 | Q195,000.00 | | | |
| | Garitas de seguridad | 33 | m ² | Q2,500.00 | Q82,500.00 | | | |
| | Mesas de para comer | 6 | unidad | 1500 | 9000 | | | |
| | Iluminación | 3 | saco | Q.8,500.00 | Q25,500.00 | | | |
| | Bancas | 18 | unidad | Q.475.00 | Q8,550.00 | | | |
| | Servicios sanitarios | 36 | unidad | Q.475.00 | Q17,100.00 | | | |
| | Alquiler y parqueo de bicicletas | 140 | m ² | Q.1,200.00 | Q168,000.00 | | | |
| | Área verde y jardinería | 112630 | m ² | Q.15.00 | Q1,689,450.00 | | | |
| VIII | Intersecciones uso de pasarelas Para Vía Verde | | | | | Q2,195,100.00 | Q987,795.00 | Q3,182,895.00 |
| | Pasarelas | 3 | unidad | Q.165,000.00 | Q495,000.00 | | | |
| | Señalización | 1 | global | Q.125,000.00 | Q125,000.00 | Q620,000.00 | Q279,000.00 | Q899,000.00 |

Costo total de la Vía Verde **Q22,550,487.00**
Costo total de la Vía Verde **\$3,006,731.60**

El costo total del Proyecto (Edificios de la Estación de Escuintla y Vía Verde a San Juan Mixtán), Ascende a **Cuarenta y tres millones doscientos setenta y un mil quinientos sesenta y nueve quetzales con sesenta y tres centavos**, su equivalencia al cambio de 1 dólar por 7.5 quetzales es de **cinco millones setecientos sesenta y nueve mil quinientos cuarenta y dos dolares con sesenta y dos centavos**

43,271,569.63
\$5,769,542.62

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN

CONCLUSIONES

Recientemente fue declarado patrimonio nacional, toda la infraestructura del ferrocarril, por lo que es aun más importante prestarle atención a su conservación, porque fomentaría los valores culturales-educativos y el conocimiento históricos del desarrollo de nuestro país. Cabe mencionar que el potencial que tiene esta infraestructura va más allá de un rol de identidad cultural, pues le permite contribuir a los diversos problemas de comunicación que afectan hoy en día a nuestro país.

Cada día toma mayor valor la infraestructura del ferrocarril, pues con el crecimiento acelerado de la población crece también los asentamientos humanos y surgen nuevos, lo que hace crecer las ciudades de una manera desordenada y con serios problemas de vialidad y accesibilidad a las mismas; mientras que el transporte de carga pesada vuelve cada vez más peligrosos los tramos carreteros con los innumerables accidentes provocados casi siempre por estos.

Este problema de crecimiento afecta a la mayoría de los países del mundo, a los que Guatemala no escapa, es importante tomar medidas de emergencia para reactivar este medio de transporte masivo, pero aprovechando el acceso vial que tiene a muchas hoy en día grandes ciudades de nuestro país, a las que antiguamente contribuyó a establecer y a otras a su desarrollo económico.

Es importante recalcar el enorme potencial que tiene el sistema ferroviario en el país ya que conecta la costa del pacífico con la del atlántico, además de comunicar con la frontera de México y la del Salvador, reactivarlo contribuiría a conservarlo, a sacar gran parte del transporte pesado de las carreteras y lo constituiría como un medio de transporte masivo de pasajeros, además es un medio de transporte con bajos índices de contaminación de nuestro medio ambiente.

En el caso de Escuintla es un departamento con grandes producciones agrícolas, ganaderas y azucareras que necesitan un medio de transporte masivo, seguro y económico, servicio que bien podría ser prestando por el ferrocarril, si entrara en funcionamiento en el tramo de la costa sur, también puede transportar pasajeros, dando como resultado menos trailer y menos camionetas en las carreteras, haciéndolas menos congestionadas y más seguras para viajar.

RECOMENDACIONES

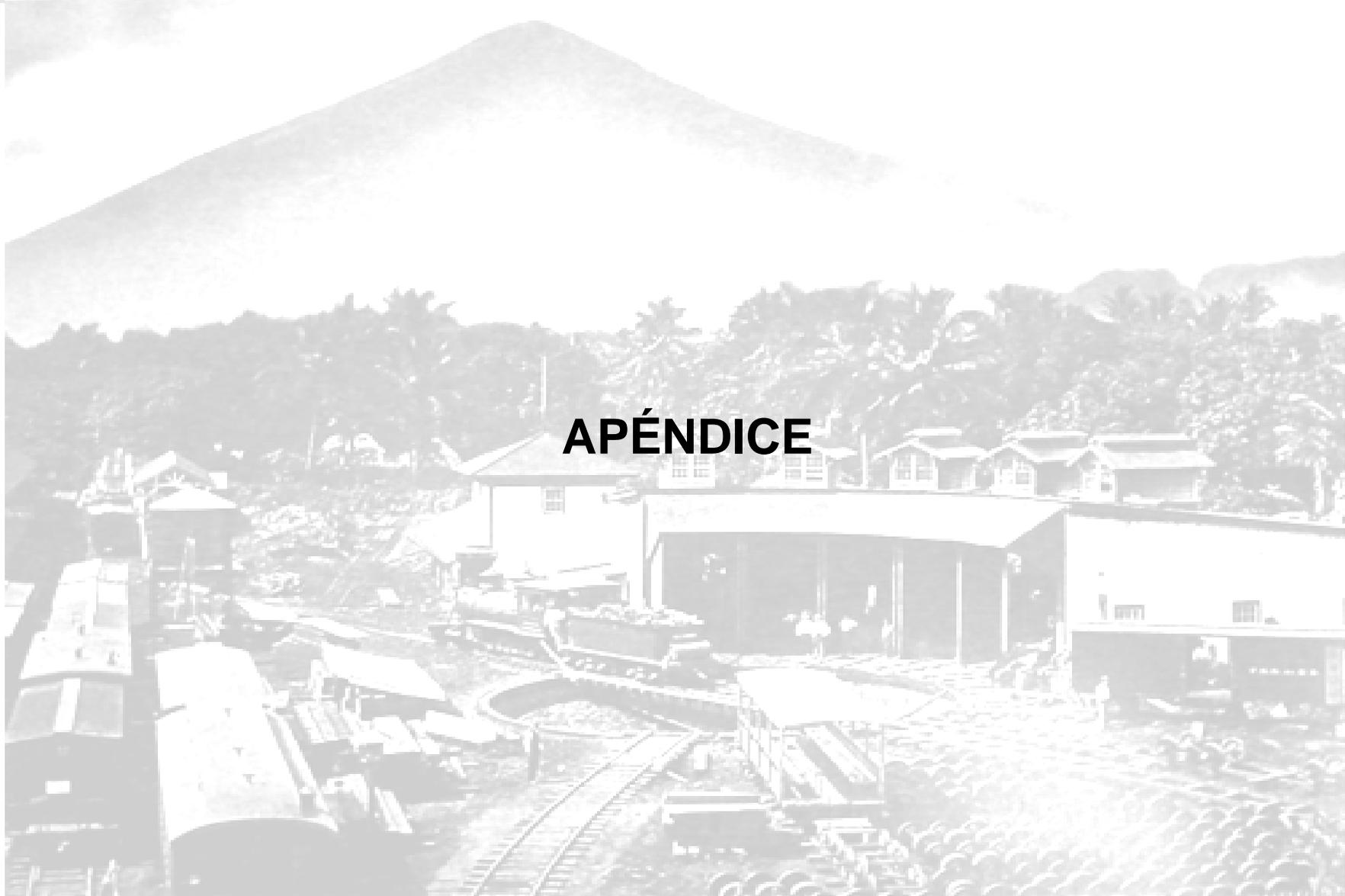
Es importante que se tomen mediadas de hecho, con los edificios que están dentro de la estación del ferrocarril de Escuintla porque están en muy mal estado físico, y algunas de las estructuras están en peligro de colapsar. Como es el caso del edificio que albergaba la estación de pasajeros que colinda con la 6ª. Av. cuyo techo se vino abajo en el transcurso de este año, poniendo en grave peligro a los transeúntes del lugar, no hay que olvidar que el estacionamiento de camionetas urbanas que llevan a los vecinos a las distintas zonas de la ciudad está enfrente de este edificio.

Otro caso digno de mención es el del edificio donde estaba la bodega, que también da a la 6ª Av. lugar donde circula gran cantidad de personas, por quedar cerca la parada de buses, el mercado y el juzgado, además de los indigentes que han tomado su corredor para dormir, ignorando el peligro que corren, pues casi la mitad de su techo ya está tirado en el suelo.

Por lo tanto se recomienda principalmente a las autoridades municipales, ponerse en contacto con las autoridades de Ferrovías, para llegar a algún acuerdo y luego que busquen fuentes de financiamiento para realizar este proyecto propuesto de rescate del patrimonio ferroviario, por razones de seguridad ciudadana, de salud del medio ambiente de la ciudad, papeles que le competen a la municipalidad local.

Además es importante mencionar que la ciudad de Escuintla solo tiene el parque central como lugar de descanso y que lamentablemente solo en el kiosco central hay lugar de sombra, tampoco hay lugares de recreación para los niños, mientras que en este proyecto de parque recreativo se dejan amplios lugares de diversión activa y varios sitios de descanso a la sombra para la recreación pasiva. Por lo tanto la ejecución de este proyecto haría la diferencia entre una ciudad árida y sucia por una más agradable y limpia, un lugar donde el turista sienta el deseo de pasear.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



APÉNDICE



UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS
FACULTAD DE ARQUITECTURA
CENTRO DE INVESTIGACIONES

HOJA No.
 2 / 5

14 **ESTADO ACTUAL DEL INMUEBLE**
ELEMENTOS

RENGLONES

| | | PIEDRA | LADRILLO | ADOBE | TAPIAL | BAJAREQUE | MADERA | CONCRETO | HIERRO | ACERO | LOSA ESPAÑOLA | TEJA BARRO | ZINC | ASBESTO DE CEMENTO | BALDOSAS DE BARRO | BALDOSAS DE PIEDRA | EMPEDRADO | CEMENTO | TIERRA | BLANQUEADO | CERNIDO | GRANCEADO | ENCALADO | PINTURA ACEITE | PINTURA TEMPLE | OTROS/ | B | R | M | ESTADO | ORIGINAL | NUEVO |
|----------------------------|-----------------|------------|---------------|----------------------|--------|-----------|--------|----------|--------|-------|---------------|------------|------|--------------------|-------------------|--------------------|-----------|---------|--------|------------|---------|-----------|----------|----------------|----------------|--------|---|---|---|--------|----------|-------|
| ESTRUCTURA PORTANTE | CIMENTOS | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | MUROS | X | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | | |
| | COLUMNAS | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | X | | |
| | ENTREPISO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ARCOS | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ESCALERAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| CUBIERTAS | ARMADURAS | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| | CUBIERTAS | | | | | | | X | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | ENTREPISO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CONCRETO ARMADO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| ACABADOS | PISOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | |
| | REPELLOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | ENLUCIDOS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | PINTURA | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| | CIELO FALSO | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OTROS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| VANOS | PORTONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | PUERTAS | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | VENTANAS | | | | | | X | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OTROS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| INSTALACIONES | HIDRAULICAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| | SANITARIAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | |
| | ELECTRICAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | X | | | |
| | OTRAS/ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| AREAS | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | LOTE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | CONSTRUIDO | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | LIBRE | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | OTROS/ | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | M 2 | AVALUO | OBSERVACIONES | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 53,765 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 3,525 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | 50,237 | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |
| | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | | |

MEDIO GRAFICO DE APOYO



Situación Actual de Bodega



Estación de Escuintla



FICHA DE REGISTRO DEL INMUEBLE

15 EXISTE EN ALGUN ELEMENTO PERTENECIENTE AL EDIFICIO EN OTRO LUGAR

SI

NO

DONDE: _____

16 ANALISIS DEL DETERIORO

| No. | ELEMENTO | CAUSAS | I | B | C | H | OBSERVACIONES |
|-------|-------------------|-----------------|---|---|---|---|---------------|
| 16.01 | CIMIENTO | intrinseca | X | X | X | X | |
| 16.02 | COLUMNAS | biologica | X | | X | X | |
| 16.03 | MUROS | autotroficas | X | | X | X | |
| 16.04 | GRADAS | estereotroficas | X | X | | | |
| 16.05 | ARMADURA DE TECHO | saproficas | X | X | X | X | |
| 16.06 | CUBIERTA | climatica | X | | X | | |
| 16.07 | PISO | lluvias, viento | X | | | | |
| 16.08 | ENLUCIDOS | sismos | X | | X | X | |
| 16.09 | PORTONES | humans, luvias | X | | X | | |
| 16.10 | PUERTAS | humana | X | | X | X | |
| 16.11 | VENTANAS | humana | X | | X | X | |

17 ACCESO

17.01 ASFALTO

17.02 TIERRA

17.03 MIXTO

17.04 ADOQUIN

17.05 OTRO

18 LA TOPOGRAFIA DEL TERRENO ES

18.01 ACCIDENTADA

18.02 ONDULADA

18.03 LLANA

18.04 OTRO

19 PROTECCION LEGAL EXISTENTE

ninguna

20 PROTECCION LEGAL PROPUESTA

21 LA EDIFICACION ESTA EMPLAZADA EN

21.01 DENTRO DEL POBLADO

21.02 BARRIO DEL POBLADO

21.03 PARAJE RURAL

21.04 ORIILA ASENTAMIENTO

21.05 NOMBRE Y DIRECCION DEL POBLADO O ASENTAMIENTO

21.06 OTROS

22 LAS CONSTRUCCIONES QUE PREDOMINAN ALREDEDOR SON:

22.01 ANTIGUOS

22.02 DE LA MISMA EPOCA

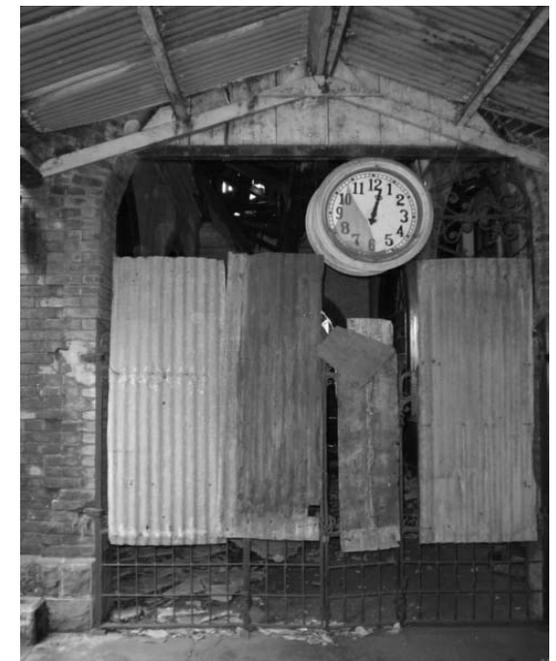
22.03 POSTERIOR

22.04 MODERNA

22.05 VERNACULA

22.06 OBSERVACIONES : hay champas de lamina

MEDIO GRAFICO DE APOYO





UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS

FACULTAD DE ARQUITECTURA

CENTRO DE INVESTIGACIONES

FICHA DE REGISTRO DEL ENTORNO

CÓDIGO DE CLASIFICACIÓN GE-B
 FECHA DE REGISTRO 11 de octubre 2003

LEVANTAMIENTO grupo No. 5
 Guatemala - escuintla

| 1 UBICACIÓN DEL INMUEBLE | | |
|--------------------------|-----------------|-----------|
| No. | LOCALIZACIÓN | NOMBRE |
| 1.01 | DEPARTAMENTO | Escuintla |
| 1.02 | MUNICIPIO | Escuintla |
| 1.03 | MUNICIPALIDAD | Escuintla |
| 1.04 | ÁREA APROXIMADA | 332 m2 |
| 1.05 | LENGUA | español |

2 DATOS HISTÓRICOS DEL POBLADO

Sus habitantes precolombinos eran los Tzutuhiles que fueron conquistados por don Pedro de Alvarado. Durante el período hispánico, la provincia de Escuintla estuvo dividida en dos partidos: Escuintla y Guazacapán.

Fue erigido departamento, Por el decretó de la Asamblea Nacional Constituyente el 4 de noviembre de 1825, quedando finalmente establecida su extensión territorial por "acuerdo de ejecutivo del 26 de mayo de 1860

| 3.0 RED DE CIRCULACIÓN | | | | | | |
|------------------------|-----------|---|---|---|---|------------------|
| No. | TIPO | S | N | N | O | MATERIAL |
| 3.01 | VEHICULAR | x | | | | asfalto |
| 3.11 | PEATONAL | x | | | | pavimento-tierra |
| 3.21 | FERROVIA | x | | | | línea férrea |
| 3.31 | OTROS | | | | | |

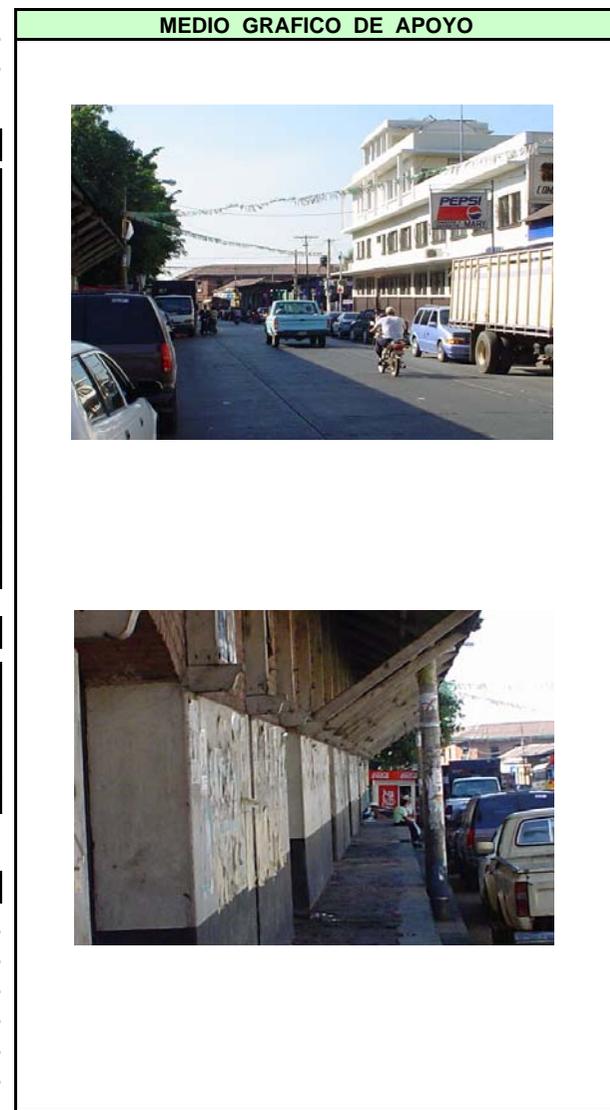
NOTA: (S) = SI; (N) = NO; (O) = ORIGINAL

4.0 DESCRIPCIÓN DEL MEDIO NATURAL (FLORA, FAUNA, CLIMA)
 integrada al medio urbano, dedicada a la administración publica
 comercio y estacionamiento de buses urbanos

| 5 EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS | | | | |
|----------------------------|-----------------|----|----|---------------|
| No. | SER. O EQUIP. | SI | NO | OBSERVACIONES |
| 5.01 | AGUA | x | | |
| 5.02 | LUZ | x | | |
| 5.03 | DRENAJES | x | | |
| 5.04 | MERCADO | x | | |
| 5.05 | ESCUELAS | x | | |
| 5.06 | CENTRO DE SALUD | x | | |
| 5.07 | CORREOS | x | | |
| 5.08 | COMERCIOS | x | | |
| 5.09 | TELÉFONOS | x | | |
| | OTROS | | | |
| 5.01 | | | | |
| 5.02 | | | | |
| 5.03 | | | | |

| 6.00 ESPACIOS | | | | |
|---------------|-----------------|----|----|---------------|
| No. | TIPO DE ESPACIO | SI | NO | OBSERVACIONES |
| 6.01 | PÚBLICOS | x | | |
| 6.02 | PRIVADOS | x | | |
| 6.03 | SEMI-PRIVADOS | | | |
| 6.04 | ÁREAS VERDES | | | |

7.00 OBSERVACIONES GENERALES DEL ENTORNO
 En los terrenos de la terminal ferroviaria se encuentra actualmente abandonado, y parte de el en refugio de indigentes del sector aledaño, como de sanitarios publicos





MEDIO GRAFICO DE APOYO

FOTOGRAFIAS

GRAFICAS

PLANOS

DATOS IMPORTANTES

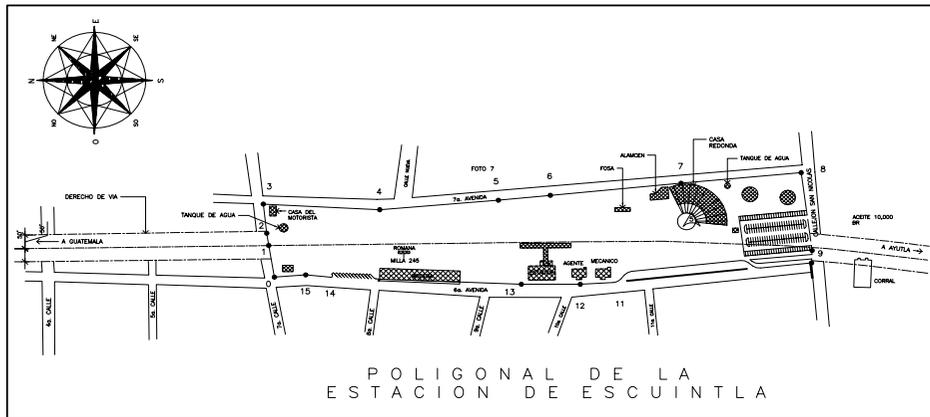
DESCRIPCION: En la fotografía se puede apreciar el interior del edificio de la estación de Escuintla , la foto 1 se observa el abandono que se encuentran los edificios se observa el taller en las condiciones actuales. En ls foto 2 se observa la maleza que cubre parte del edificio, como la tornamesa En los planos se puede ver el conjunto de la estacion como la planta de de la estacion



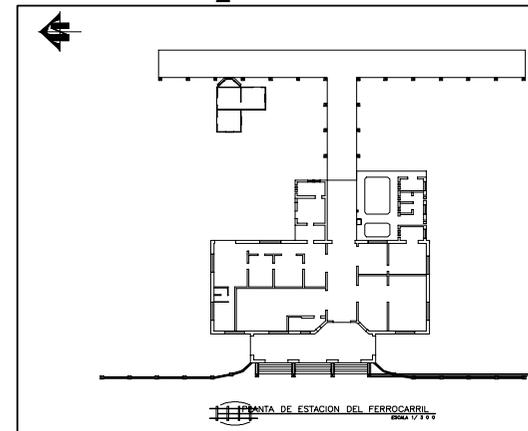
1



2



3



4

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

Índices específicos

No. de foto

Índice de fotos

Pág.

| | | |
|----|---|----|
| 1 | Estación Central de Ferrocarriles de Guatemala, en la década de 1940..... | 44 |
| 2 | Taller de la Estación de Escuintla..... | 46 |
| 3 | Bodega de carga de la Estación Escuintla, Milla 245..... | 46 |
| 4 | Conflicto causado por el estacionamiento de buses y vehículos..... | 73 |
| 5 | Edificios contemporáneos a la construcción de los edificios de la estación.. | 73 |
| 6 | Contaminación visual que provoca el área comercial sobre la 6ª. Avenida.... | 74 |
| 7 | Vivienda que se encuentran dentro de la estación del ferrocarril..... | 74 |
| 8 | Casa redonda antes del año de 1,900..... | 75 |
| 9 | Casa redonda después del año de 1,900..... | 76 |
| 10 | El cleristorio en la parte superior como el rosetón, que se encuentra de norte a Sur..... | 76 |
| 11 | Estado actual de la bodega..... | 77 |
| 12 | Vista sur de la bodega..... | 77 |
| 13 | Los detalles de los arcos como las cornisas y capiteles..... | 78 |
| 14 | El estado del pasillo que da al anden de abordaje | 79 |
| 15 | Fachada principal de vivienda..... | 80 |
| 16 | Conformación del techo, y la posición del cleristorio de vivienda..... | 80 |
| 17 | La vivienda del agente de la estación de Santa María..... | 81 |
| 18 | Estructura de cubierta del Taller (casa Redonda)..... | 82 |
| 19 | Falla por corte en la mensula del taller (casa Redonda)..... | 82 |
| 20 | Deterioro de en que se encuentran los muros de mampostería..... | 83 |
| 21 | Invasión en el área llamada EL TORIL..... | 84 |
| 22 | Una vivienda que anteriormente era la bodega de mantenimiento..... | 84 |
| 23 | Ubicación de las champas así como parte de la espuela fuente..... | 85 |
| 24 | Caseta que se encuentra en el derecho de vía del ferrocarril..... | 85 |
| 25 | El derecho de vía se encuentra sin ser invadido..... | 86 |
| 26 | Invasión llamada el Toril..... | 91 |
| 27 | Champas en la invasión el Toril..... | 91 |
| 28 | Intersección de Calle con la Línea del Ferrocarril..... | 91 |
| 29 | Usos que le están dando al derecho de vía..... | 91 |
| 30 | Acceso creado para la circulación de vehículos en el derecho de vía..... | 91 |
| 31 | Colonia la Motorizada..... | 92 |
| 32 | Conservación de la estructura de la línea férrea..... | 92 |
| 33 | Área que utilizan para hacer deporte en la Motorizada..... | 92 |
| 34 | Asentamiento Nuevo..... | 92 |
| 35 | Espuela parcialmente destruida..... | 92 |
| 36 | Destrucción parcial de la vía..... | 92 |
| 37 | Uso de derecho de vía como brecha de comunicación peatonal..... | 93 |
| 38 | Arcos de Acueducto que data del año de 1,900..... | 93 |
| 39 | Abandono que se encuentra el derecho de vía..... | 93 |
| 40 | Utilización del derecho de vía para cultivo..... | 93 |
| 41 | Instalaciones industriales cercanas al derecho de vía..... | 93 |

| | | |
|----|---|----|
| 42 | Puente en la milla 248.12..... | 94 |
| 43 | Derecho de vía sin rieles y durmiente..... | 94 |
| 44 | Uso de estacionamiento de camiones en el derecho de vía..... | 94 |
| 45 | Rotulo de Información de la comunidad de San Juan Mixtan..... | 94 |
| 46 | Estado del derecho de vía en San Juan Mixtan..... | 94 |

No. de mapa

Índice de mapa

Pág.

| | | |
|----|--|-----|
| 1 | Mapa de Guatemala..... | 56 |
| 2 | Mapa departamento de Escuintla con sus Municipios..... | 56 |
| 3 | Municipio de Escuintla. | 58 |
| 4 | Mapa de zonas de vida del Municipio de Escuintla. | 59 |
| 5 | Mapa de Geología del Municipio de Escuintla..... | 59 |
| 6 | Mapa de sismos del Municipio de Escuintla. | 59 |
| 7 | Mapa de División Política del Municipio de Escuintla..... | 67 |
| 8 | Mapa de Vías de Acceso a la Ciudad de Escuintla..... | 68 |
| 9 | Mapa de Vías de Acceso a la Estación de Escuintla..... | 88 |
| 10 | Mapa de uso del Suelo en Área de Estudio..... | 89 |
| 11 | Mapa de Ubicación de Invasiones en Derecho de Vía..... | 90 |
| 12 | Mapa Milla 245-246..... | 91 |
| 13 | Mapa Milla 246-247..... | 92 |
| 14 | Mapa Milla 247-248..... | 93 |
| 15 | Mapa Milla 248-252..... | 94 |
| 16 | Mapa de Intervención de Tramo Ferroviario de Escuintla a San Juan Mixtan.... | 147 |

No. de cuadro

Índice de cuadros

Pág.

| | | |
|-------|---|---------|
| 1 | Diagrama Metodológico..... | 8 |
| 2 | Municipios del Departamento de Escuintla con sus áreas..... | 56 |
| 3 | Centros Educativos del Municipio de Escuintla. | 61 |
| 4 | Síntesis demográfica del municipio de Escuintla..... | 62 |
| 5 | Distribución Urbana de la Ciudad de Escuintla..... | 63 |
| 6 | Construcción Hipotética de la estación del Ferrocarril de Escuintla. | 75 |
| 7 | Nomenclatura de elementos constructivos..... | 87 |
| 8 | Síntesis de participación de la población..... | 118 |
| 9 | Equipamiento Urbano de la Ciudad de Escuintla. | 121 |
| 10 | Déficit en Equipamiento de la Ciudad de Escuintla..... | 121 |
| 12-25 | Premisas particulares para el diseño de la vía verde..... | 125-138 |
| 26 | Matriz de Diagnostico de la Vía Verde..... | 139 |
| 27 | Diagrama General del Conjunto..... | 141 |
| 28 | Matriz de Relaciones de la Vía Verde..... | 142 |
| 29 | Diagrama de Relaciones de la Vía Verde..... | 142 |
| 30 | Diagrama de Flujos de la Vía Verde..... | 142 |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

| No. de plano | <u>Índice de planos</u> | Pág. | | | |
|--------------|---|------|----|--|-----|
| 31 | Diagrama de Bloques de la Vía Verde..... | 142 | 40 | Planta de Propuesta de Bodega..... | 184 |
| | | | 41 | Planta de Distribución de Restaurante..... | 185 |
| | | | 42 | Planta de distribución de Administración..... | 186 |
| | | | 43 | Planta de Distribución de Primeros Auxilios..... | 187 |
| | | | 44 | Planta de Distribución de Área de Taller..... | 188 |
| | | | 45 | Planta de Teatro al Aire Libre..... | 189 |
| | | | 46 | Planta de Kiosco de Servicio..... | 190 |
| 1 | Polígono de la estación..... | 95 | | | |
| 2 | Levantamiento de Materiales estado actual de Bodega (Planta)..... | 96 | | | |
| 3 | Levantamiento de Materiales estado Actual Elevación Su..... | 97 | | | |
| 4 | Levantamiento de Materiales Estado Actual Sección Transversal..... | 98 | | | |
| 5 | Levantamiento de Materiales Estado Actual de Caseta de Cobro..... | 99 | | | |
| 6 | Levantamiento de Materiales estado actual de la Estación (Planta)..... | 100 | | | |
| 7 | Levantamiento de Materiales Estado Actual de Elevación Sur y Sección Longitudinal Sur de Estación..... | 101 | | | |
| 8 | Levantamiento de Materiales Estado Actual de Elevación Este y Sección Transversal de la Estación..... | 102 | | | |
| 9 | Levantamiento de Materiales Estado Actual de Elevación Oeste y Sección Transversal de la Estación..... | 103 | | | |
| 9 | Levantamiento de Materiales Estado Actual de Elevación Norte y Sección Longitudinal de la Estación..... | 104 | | | |
| 10 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual de Planta de Vivienda..... | 105 | | | |
| 11 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual Elevación Norte de Vivienda..... | 106 | | | |
| 12 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual Elevación Sur de Vivienda..... | 107 | | | |
| 13 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual Elevación Oeste de Vivienda..... | 108 | | | |
| 14 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual de Casa Redonda (taller)..... | 109 | | | |
| 15 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual Elevación Oeste..... | 110 | | | |
| 16 | Levantamiento de Materiales y Estado Actual Elevación Norte..... | 111 | | | |
| 17 | Planta de Conjunto de Área de Descanso de Vía Verde..... | 148 | | | |
| 18 | Sección Típica de la Traza de la Vía Verde y sección típica de derecho de Vía.. | 149 | | | |
| 19 | Planta de Servicios Sanitarios de la Vía Verde y Elevaciones y Secciones..... | 150 | | | |
| 20 | Planta de Alquiler de Bicicletas y Garita de Control de Vía Verde..... | 151 | | | |
| 21 | Planta de Fuente de Soda y Detalles en Vía Verde..... | 152 | | | |
| 22 | Detalles de Pasarelas para Vía Verde..... | 153 | | | |
| 23 | Planta de Intervención de la Bodega de la Estación de Escuintla..... | 157 | | | |
| 24 | Elevación de Intervención de la bodega..... | 158 | | | |
| 25 | Sección de Intervención de la Bodega..... | 159 | | | |
| 26 | Planta de Intervención de Caseta de Control de la Estación..... | 160 | | | |
| 27 | Planta de Intervención del techo de la estación..... | 161 | | | |
| 28 | Planta de Intervención de Estación de Escuintla..... | 162 | | | |
| 29 | Elevación y Sección de Intervención de estación(norte)..... | 163 | | | |
| 30 | Elevación y Sección de Intervención de Estación (este)..... | 164 | | | |
| 31 | Elevación sur y Sección longitudinal Sur de estación a Intervenir..... | 165 | | | |
| 32 | Elevación Oeste y Sección Transversal de Estación a Intervenir..... | 166 | | | |
| 33 | Planta de Vivienda a Intervenir..... | 167 | | | |
| 34 | Elevación Oeste de Intervención de Vivienda..... | 168 | | | |
| 35 | Elevación Norte de Intervención de Vivienda..... | 169 | | | |
| 36 | Elevación Sur de Intervención de Vivienda..... | 170 | | | |
| 37 | Planta de Intervención del Taller o Casa Redonda..... | 180 | | | |
| 38 | Elevación de Norte y Este de Intervención de Casa Redonda..... | 181 | | | |
| 39 | Planta de Conjunto Propuesta de la estación de Escuintla..... | 183 | | | |

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTÁN



BIBLIOGRAFÍA



CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

FUENTES DE CONSULTA

PRIMARIAS

Entrevistas:

- Sr. Jorge Ramírez, Jubilado de FEGUA, estación de Escuintla
Noviembre 2004
- Jorge Senn, Gerente General Compañía Desarrolladora
Ferroviaria, S.A. Ferrovias de Guatemala, Abril 2005

Hemerograficas:

- El Diario de Centroamérica, 21 de Agosto de 1884
- La Nación, 30 de Junio de 1980
- Prensa Libre 2 de Junio de 1996.

Leyes:

- Constitución Política de la Republica de Guatemala, Decretada
por Asamblea Nacional constituyente 1985.
- Congreso de la Republica de Guatemala, decreto 26-97 y sus
reformas decreto 81-98.
- Código Civil, Leyes de Guatemala, Ayala Jiménez, Mayo 1985.
- Ley de Áreas Protegidas títulos 1 2 capitulo 2
- Ley Preliminar de regionalización Decreto 70-86

- Lujan Muñoz, Luis, Legislación protectora de los bienes
culturales de Guatemala, año 1996.
- Álvarez Arévalo, Miguel, Legislación Protectora de los bienes
culturales de Guatemala, Dirección General de Antropología e
Historia de Guatemala, 1980.

SECUNDARIAS

Folleto y revistas:

- Asociación Europea de Verdes Verdes. guía de Buenas Practicas
de Vías Verdes en Europa, España 1995
- Apuntes del Curso de Conservación de Monumentos. FARUSAC.
- Concejo Nacional de Planificación Económica. Historia de los
Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica. Folleto impreso
marzo 1969.
- folleto: Definiciones y conceptos Generales. Análisis Urbano.
Proporcionado por Arq. Rodolfo Godinez O. Facultad de
arquitectura. USAC.

Bibliograficas:

- Álbum del Ferrocarril Interoceánico de Guatemala. Guatemala.
Tipografía Nacional, 1908. Administración Estrada Cabrera.
- Alma Ferrocarrilera, Memoria de una vida Ferrocarrilera, Isidro
(Morales, Maria, Guatemala Abril de 1993)
- Arrecis Chew, Erick Fernando. La Construcción del Ferrocarril del
Sur de Guatemala. 1998.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

- Asociación de Amigos del País. Historia General de Guatemala. Tomos IV y V.
- Bazant S. Jan. Manuel de Criterios de Diseño Urbano. Editorial Trillas.
- Bomfil, Ramon, apuntes sobre Restauración de Monumentos México 1971
- Chanfón Olmos, Carlos, Fundamentos teorías de la Restauración. coord. General de estudios de postgrado. Universidad Autónoma de México, facultad de Arquitectura. México.1988. Colonizaciones en la Costa Atlántica. Tipografía Nacional de Guatemala, 1956. Guatemala, Guatemala.
- Diaz, Salvador – Berrio Fernández “Protección del Patrimonio Cultural Urbano. México 1985
- Diccionario razonado de la arquitectura francesa de los siglos IX y XVI año 1866
- Diccionario Geográfico Nacional de Guatemala.
- El Sistema de Transporte Ferroviario. Departamento de Practicas estudiantiles en la Comunidad y Experiencias Docentes-PECED- de la Facultad de Ciencias Económicas, USAC. Edición primera, Pág. 272-277.
- Estrada Cabrera, Manuel. Libro Azul de Guatemala Historia Condensada de la República,
- Heritage, Minino & Mines, Clousure. El Patrimonio Histórico, grupo de hidrogeología y Medio Ambiente. IPICAM. Tomo 1, Pág. 509.
- Jaume Font, Roma Pujadas. Ordenamiento y Planificación Territorial. Pág. 293,322
- López García, Mercedes y Candela, Paloma. Patrimonio, cultura y Sostenibilidad. EL EPICAM
- M. Bow, A. Carta Internacional de la conservación y restauración de monumentos. Venecia. 1982-84; Pág. 10
- McCreery, David J. Desarrollo Económico Político Nacional. El Ministerio del Fomento en Guatemala 1871 – 1885. Antigua Guatemala, Guatemala, CIRMA 1981.
- Microsoft, Encarta 2005
- Molina, Diego. Cuando Hablan las Campanas. 1,989
- Muñoz Lujan. Amigos del País, Historia General de Guatemala Tomos IV y V 1,999.
- Neufert, Ernest. Arte de Proyectar en Arquitectura. Ultima edición. Pág. 312-317.
- Ponce, Pablo. Teoria y Practica de un Monumento, Ex Convento de Tecamachalco, Puebla, Colección Científica, México, D.F. Instituto Nacional de Antropología e Historia. Dirección de Restauración de Conservación, Restauración y Museografía Manuel Castillo Negrete. 1982

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

- Roma Pujadas Jaume Font. Ordenación y Planificación Territorial. Editorial Síntesis
- Schjetnan, Mario. Principios de Diseño Urbano Ambiental. México marzo de 1984. Pág. 50-85.
- Secretaría de Fomento, Ferrocarril de la Antigua Guatemala; Contrato Aguirre – Fernández, de 17 de junio del 1885, Guatemala: Tipografía “El Progreso”, año 1885.
- Sin Autor. Historia General de Guatemala. Tomo No. 5 y tomo No. 6
- Solís, César G. (Secretario General de la Presidencia. Los Ferrocarriles en Guatemala (Marcos Legales. 2do. Gobierno de la Revolución, Guatemala, 1952.
- Toussaint, Mónica. Guatemala, Textos de su Historia. México, México. Instituto de Investigación Dr. José María Luis Mora, Universidad de Guadalajara. 1,988.
-

Recomendaciones Internacionales:

- Carta de Venecia, carta internacional de la restauración. Documento USAC Fac. de Arquitectura, 1964.
- Carta de Paris, Aracelly Monterroso, Tesis de graduación USAC Fac. de Arquitectura, 1996

- Carta de Veracruz, Criterios para una política de actuación de los centros históricos de Ibero América, México. 1992.

Tesis:

- Ayala, Carlos. La teoría e Historia Crítica de la Arquitectura en Latinoamérica, Los Estudios de Lopez Rangel y Roberto Segre, Tesis de la Facultad de Arquitectura USAC
- García Cabrera, José Guillermo. Propuesta de Conservación del Gran Hotel Ferrocarril de la Antigua zona Hotelera de la Ciudad de Escuintla
- Ríos Rosales, Claudia Margarita. Restauración y Reciclaje de la Antigua Estación del Ferrocarril de Escuintla, Escuintla. Universidad de San Carlos de Guatemala, 2001. Tesis

TERCIARIAS:

- <http://www.-viasverdes.com.org>
- patrimonio Mundial de la UNESCO www.guiarte.com
- Vías Verdes, fundación de los ferrocarriles Españoles. <http://wwwffees/viasverdes/programa.htm>.
- WWW.aevv-egwa.org.
- www.asafel.com
- WWW.cfg.uchile.cl
- www.cinterac.com
- WWW.fundacionbahiadecadiz.org/patrimonio/cartas/cracovia.htm
- WWW.guiarte.com
- www.lcomos.org.
- WWW.mec.gubuy.com
- www.petitiononline.com
- WWW.railtrails.org.

CENTRO DE LA CULTURA EN LA ANTIGUA ESTACIÓN DE ESCUINTLA Y VÍA VERDE A SAN JUAN MIXTAN

- www.renfe.es
- www.sustainable.doe.gov/espanol/landuse/lugreenway.shtml
- WWW.sustrans.org.uk
- WWW.ub.es/gocrit
-

INSTITUCIONES CONSULTADAS:

- Academia de Geografía e Historia
- Archivo General de Centro América
- Biblioteca Facultad de Agronomía, Universidad de San Carlos de Guatemala
- Biblioteca Facultad de Arquitectura, Universidad de San Carlos de Guatemala
- CIRMA
- Congreso de la República
- FEGUA (Ferrocarriles de Guatemala)
- Ferrovías, S.A.
- Hemeroteca Nacional
- INSIVUMEH
- Instituto de Antropología e Historia (IDAEH)
- INGUAT
- Instituto Nacional de Estadística
- Ministerio de Medio Ambiente

Imprimase


Arq. Carlos Valladares Cerezo
Decano


Arq. Mabel Hernández
asesora


Juan Tomás Mejicanos Jol
Sustentante


Jorge Eduardo Xiquín Mejía
Sustentante

