



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



“IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL DEL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE”

FREEMY GABRIEL DE PAZ GALINDO

GUATEMALA, JUNIO DE 2007.

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
TESIS PRESENTADA:



***“IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR
PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL DEL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE”***

AL SEÑOR DECANO Y TRIBUNAL EXAMINADOR
POR: FREEMY GABRIEL DE PAZ GALINDO
AL CONFERIRLE EL TÍTULO DE ARQUITECTO
EN EL GRADO DE LICENCIATURA.

GUATEMALA, JUNIO DE 2007.

Junta Directiva de la Facultad de Arquitectura

Decano: Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo

Vocal I: Arq. Jorge Arturo González Peñate

Vocal II: Arq. Raúl Estuardo Monterroso Juárez

Vocal III: Arq. Carlos Enrique Martini Herrera

Vocal IV: Br. Pooll Enrique Polanco Betancourt

Vocal V: Br. Eddy Alberto Popa Ixcot

Secretario: Arq. Alejandro Muñoz Calderón

Tribunal Examinador

Decano: Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo

Examinador: Arq. José David Barrios Ruiz

Examinador: Arq. Sergio Mohamed Estrada Ruiz

Examinador: Arqta. Giovanna Maselli Loaiza

Secretario: Arq. Alejandro Muñoz Calderón

Asesor: Arq. José David Barrios Ruiz

Sustentante: Freemy Gabriel De Paz Galindo

Dedicatoria

A Dios:

Por ser el guía de mi vida y la fuerza en mi debilidad. Gracias Diosito por permitirme concretar esta ansiada meta y seguir avanzando conforme a tu disposición...

A Mis Papás:

Fredy y Ady, por su incondicional apoyo y ayuda, y porque han marcado mi existencia de por vida con sus sabias enseñanzas e infinito amor.

A Mis Hermanos:

Alex y Katty, porque son parte fundamental en mi vida; gracias por todo lo vivido y por lo que aún nos falta.

A Mis Abuelitos y Tío:

Papá Llemo y mamá Tita, porque han sido como mis papás durante el tiempo que ellos físicamente no han estado cerca. Gracias por su amor y por estar pendientes de mí; y a mi tío Willy, porque es importante para mí y parte de mi familia.

A Ti:

Por ser la mujer con quien compartiré mi vida, y por todo lo que ello representa...

Agradecimientos

A la Facultad de Arquitectura:

Por haber sido la formadora de mi profesión y por tantas gratas vivencias que perdurarán en mi memoria.

Al Asesor:

Arq. David Barrios, por su amistad, por sus buenas recomendaciones para mejorar mi trabajo y por su disponibilidad para hacerlo.

A los Consultores:

- Arq. Mohamed Estrada, por las observaciones realizadas a mi trabajo y por el tiempo otorgado a mi persona en momentos de mucha importancia y ocupación en su vida.
- Arqta. Gioavanna Maselli, por las observaciones y recomendaciones a mi trabajo y por sus palabras de aliento y apoyo en momentos de nerviosismo para mí.

A Todas las Instituciones Visitadas y Consultadas:

Ya que sin la ayuda, aporte y colaboración de ellas, este trabajo no hubiera sido posible.

ÍNDICE TEÓRICO

	Pág.
I. MARCO CONCEPTUAL	
I.I. INTRODUCCIÓN.....	1
I.II. ANTECEDENTES	
I.II.I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	2
I.II.II. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA.....	3
I.III. JUSTIFICACIÓN.....	3
I.IV. OBJETIVOS	
I.IV.I. OBJETIVO TERMINAL.....	4
I.IV.II. OBJETIVOS COMPLEMENTARIOS.....	4
I.V. DELIMITACIÓN DEL TEMA.....	5
I.VI. LIMITACIONES.....	9
I.VII. MÉTODO.....	9
II. MARCO HISTÓRICO.....	10
II.I. PERIODO ANTIGUO (1,775 – 1955).....	11
II.I.I. ASPECTOS URBANOS.....	14
II.II. PERÍODO RECIENTE (1955 – ACTUALIDAD).....	27
II.II.I. CRONOLOGÍA.....	29
II.II.II. CUADRO DE ENFRENTAMIENTO MUNICIPALIDAD VRS. VENDEDORES.....	40
II.II.III. CUADRO DE LOCALES COMERCIALES EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE.....	46
II.II.IV. GRÁFICA DE ACTIVIDADES COMERCIALES.....	50
II.II.V. CUADRO DE FODA PARA EL AMG.....	52
II.II.VI. CUADRO DE FODA DEL SECTOR EN ESTUDIO EN EL PRESENTE.....	53
II.II.VII. ROLES POTENCIALES PARA EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE.....	54
II.II.VIII. “FODA – SECTOR CULTURAL Y DE RECREACIÓN”.....	55
II.II.IX. “FODA – SECTOR TURÍSTICO”.....	56
II.II.X. “FODA – SECTOR COMERCIAL, FINANCIERO Y DE SERVICIOS”.....	57
II.II.XI. “FODA – SECTOR VIVIENDA”.....	58
II.II.XII. CONCLUSIÓN: DETERMINACIÓN DEL ROL PREDOMINANTE.....	59
III. MARCO LEGAL	60
III.I. LEYES	
III.I.I. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.....	60
III.I.II. CÓDIGO MUNICIPAL.....	61
III.I.III. LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE.....	61
III.II. REGLAMENTOS	
III.II.I. REGLAMENTO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIA.....	62
III.II.II. REGLAMENTO DE LA ZONA DE RÉGIMEN ESPECIAL “CANTÓN EXPOSICIÓN”.....	63
III.II.III. DECLARATORIA DE ÁREAS RESIDENCIALES DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA.....	64
III.II.IV. REGLAMENTO DE LOCALIZACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS ABIERTOS AL PÚBLICO.....	64
III.III. PLANES:	
III.III.I. PLAN METRÓPOLIS 2010.....	65
III.III.II. PLAN GUATEMALA 2020.....	65
IV. MARCO TEÓRICO.....	66
IV.I. IMAGEN URBANA	
IV.I.I. ÁREA HOMOGÉNEA (SUB – SECTOR).....	67
IV.I.I.I. VIALIDAD PRINCIPAL	
IV.I.I.II. BAJA DENSIDAD EDIFICATORIA.....	68
IV.I.I.III. FUERTE PRESENCIA DE LOS USOS DEL SUELO DE COMERCIO Y RESIDENCIAL	
IV.I.I.IV. TRAZA URBANA	
IV.I.I.V. MAYOR PRESENCIA DE INFRAESTRUCTURA Y MOBILIARIO URBANO	
IV.I.II. COMPONENTES DE LA IMAGEN URBANA.....	69
IV.I.II.I. EL MEDIO FÍSICO NATURAL.....	69
IV.I.II.I.I. RELIEVE	
IV.I.II.I.II. TEMPERATURA.....	70
IV.I.II.I.III. PRECIPITACIÓN PLUVIAL.....	71
IV.I.II.II. LAS MANIFESTACIONES CULTURALES.....	77
IV.I.II.II.I. DEMOGRAFÍA.....	78
IV.I.II.II.I.I. POBLACIÓN	
IV.I.II.II.I.II. ASPECTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES...80	
IV.I.II.II.I.II.I. CUADRO DE ALFABETISMO, ESCOLARIDAD Y POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA EN LA ZONA 4	
IV.I.II.II.I.III. VIVIENDA Y SERVICIOS BÁSICOS.....81	

IV.I.II.II.II. USO DEL SUELO.....	83
IV.I.II.II.II.I. ASPECTOS DEL USO DEL SUELO EN LAS REGULACIONES	
IV.I.II.II.II.II. USO RESIDENCIAL O HABITACIONAL	
IV.I.II.II.II.III. USO COMERCIAL Y SERVICIOS.....	84
IV.I.II.II.II.IV. USO INDUSTRIAL	
IV.I.II.II.II.V. USO INSTITUCIONAL	
IV.I.II.II.II.VI. TRANSPORTE	
IV.I.II.II.II.VII. USO MIXTO	
IV.I.II.II.II.VIII. DIAGNÓSTICO.....	84
IV.I.II.II.III. CONTAMINACIÓN.....	105
IV.I.II.II.III.I. CONTAMINACIÓN DEL SUELO	
IV.I.II.II.III.I.I. DIAGNÓSTICO.....	106
IV.I.II.II.III.II. CONTAMINACIÓN DEL AIRE.....	107
IV.I.II.II.III.II.I. PRINCIPALES CAUSAS DE CONTAMINACIÓN DEL AIRE	
IV.I.II.II.III.II.II. CUADRO DE ENVENENAMIENTO POR MONÓXIDO DE CARBONO (CO)	
IV.I.II.II.III.II.III. DIAGNÓSTICO.....	108
IV.I.II.II.III.III. CONTAMINACIÓN POR RUIDO	
IV.I.II.II.III.III.I. PRINCIPALES CAUSAS DE CONTAMINACIÓN POR RUIDO.....	109
IV.I.II.II.III.III.II. DIAGNÓSTICO	
IV.I.II.II.III.IV. CONTAMINACIÓN VISUAL.....	110
IV.I.II.II.III.IV.I. DIAGNÓSTICO	
IV.I.II.III. EL MEDIO FÍSICO ARTIFICIAL.....	117
IV.I.II.III.I. LA EDIFICACIÓN	
IV.I.II.III.I.I. DIAGNÓSTICO.....	117
IV.I.II.III.II. DENSIDAD EDIFICATORIA.....	132
IV.I.II.III.II.I. DIAGNÓSTICO.....	133
IV.I.II.III.III. VIALIDADES Y ESPACIOS ABIERTOS.....	137
IV.I.II.III.III.I. ESPACIOS ABIERTOS	
IV.I.II.III.III.I.I. PEATONALIZACIONES.....	138
IV.I.II.III.III.I.II. DIAGNÓSTICO.....	139
IV.I.II.III.III.II. VIALIDAD.....	142
IV.I.II.III.III.II.I. CLASIFICACIÓN FUNCIONAL DE LA RED VIAL EN GUATEMALA	
IV.I.II.III.III.II.II. ANCHO DE CARRILES	

IV.I.II.III.III.III. CUADRO DE FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS VIALES.....	143
IV.I.II.III.III.IV. DIAGNÓSTICO.....	144
IV.I.II.III.IV. MOBILIARIO URBANO.....	159
IV.I.II.III.IV.I. DIAGNÓSTICO	
IV.I.II.III.V. LA SEÑALIZACIÓN.....	159
IV.I.II.III.V.I. DIAGNÓSTICO	

V. PROPUESTA.....	162
V.I. USO DEL SUELO	
V.I.I. LINEAMIENTOS GENERALES DEL USO DEL SUELO	
V.I.II. ASPECTOS PUNTUALES EN LA PROPUESTA DE USO DEL SUELO....	164
V.I.II.I. USO DEL SUELO COMERCIAL	
V.I.II.II. USO DEL SUELO RESIDENCIAL	
V.I.II.III. USO DEL SUELO MIXTO	
V.I.II.IV. USO DEL SUELO MIXTO CONDICIONADO.....	165
V.I.II.V. 1ª. CALLE DE LA ZONA 9.....	167
V.I.II.VI. 9ª. CALLE DE LA ZONA 4	
V.I.II.VII. 8ª. CALLE DE LA ZONA 4.....	168
V.I.II.VIII. 7ª. CALLE DE LA ZONA 4	
V.I.II.IX. 6ª. CALLE "A" DE LA ZONA 4	
V.I.II.X. CALLEJÓN "3".....	169
V.I.II.XI. 5ª. AVENIDA "A"	
V.I.II.XII. CALLEJÓN 1 Y 2	
V.I.II.XIII. 5ª. AVENIDA	
V.I.II.XIV. RUTA 8 Y VÍA 5.....	170
V.I.II.XV. 6ª. AVENIDA.....	171
V.II. ARBORIZACIÓN PROPUESTA.....	171
V.II.I. ARBORIZACIÓN PROPUESTA SOBRE LA 5ª. AVENIDA	
V.II.II. OTRA ARBORIZACIÓN PROPUESTA	
V.III. LA EDIFICACIÓN.....	174
V.III.I. MEJORAMIENTO DE FACHADAS ACTUALES	
V.III.II. DENSIDAD EDIFICATORIA.....	174
V.IV. VIALIDAD.....	197
V.IV.I. SEMAFORIZACIÓN Y JERARQUÍA VIAL	
V.IV.II. GABARITOS PROPUESTOS	
V.IV.III. REPAVIMENTACIÓN	
V.IV.IV. SENTIDO DE VÍAS.....	197
V.IV.V. TRANSPORTE PÚBLICO.....	204
V.IV.VI. TRANSPORTE DE CARGA Y DESCARGA	

V.IV.VI.I. ¿POR QUÉ EL DESEMBARCO DE LA MERCADERÍA AL CENTRO DE LA CALLE?.....	205
V.IV.VI.II. FUNCIONAMIENTO DE LAS ISLAS DURANTE HORARIO HÁBIL	
V.IV.VII. PERMISIÓN DE ESTACIONAMIENTO.....	205
V.V. MOBILIARIO URBANO.....	207
V.V.I. TABLA DE ASPECTOS GENERALES DEL MOBILIARIO URBANO	
V.V.II. FAROL PARA ILUMINACIÓN TIPO “1”.....	208
V.V.III. FAROL PARA ILUMINACIÓN TIPO “2”	
V.V.IV. BANCA TÍPICA	
V.V.V. CABINA TELEFÓNICA	
V.V.VI. BASURERO.....	208
V.VI. PRESENTACIÓN VOLUMÉTRICA.....	225
V.VII. ORGANIZACIÓN SOCIAL.....	230
VI. PRESUPUESTO.....	234
VII. CRONOGRAMA DE EJECUCIÓN.....	236
VIII. CONCLUSIONES.....	237
IX. RECOMENDACIONES.....	238
X. BIBLIOGRAFÍA.....	239
XI. ANEXOS.....	245
XI.I. GLOSARIO	

ÍNDICE DE PLANOS

No. DE

Pág.

PLANO

01	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO # 1	6	33	FACHADA B7 (DIAGNÓSTICO)	129
02	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO # 2	7	34	EDIFICACIONES DE 1 NIVEL	130
03	LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO # 3	8	35	VOLUMETRÍA DEL SECTOR	134
04	PENDIENTES EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE	73	36	PLANTA DE IDENTIFICACIÓN DE ALTURAS	135
05	CURVAS DE NIVEL	74	37	ALTURA PERMISIBLE	136
06	CORTES DEL TERRENO # 1	75	38	IMAGEN URBANA # 1	140
07	CORTES DEL TERRENO # 2	76	39	IMAGEN URBANA # 2	141
08	MAPA DE USO DEL SUELO	94	40	SEMAFORIZACIÓN Y JERARQUÍA VIAL	146
09	USO DEL SUELO EN EL SUB-SECTOR	95	41	GABARITOS DE CALLES # 1	147
10	% DE USO DEL SUELO X MANZANA	96	42	GUÍA DE GABARITOS COMPLEMENTARIOS (SUB-SECTOR) # 2	148
11	ÁREA TRIBUTARIA HACIA CALLES	97	43	GABARITOS SUB-SECTOR # 3	149
12	USOS DEL SUELO PREDOMINANTES	98	44	INFRAESTRUCTURA VIAL / MATERIAL DE CALLES	150
13	POSESIÓN DEL SUELO POR SECTORES	99	45	INFRAESTRUCTURA VIAL / ESTADO DE CALLES	151
14	DISTRIBUCIÓN DE PRECIOS DEL SUELO	100	46	SENTIDO DE VÍAS ACTUALES	152
15	ÁREAS DE DETERIORO SOCIAL	101	47	FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO CONEXIÓN ATANASIO TZUL	153
16	OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR PARQUEO VEHICULAR # 1	102	48	TRANSPORTE PÚBLICO – RUTAS Y PARADAS	154
17	OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR PARQUEO VEHICULAR # 2	103	49	AFLUENCIA DE RUTAS URBANAS PERMITIDAS	155
18	OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR COMERCIO	104	50	FLUJO VEHICULAR	156
19	CONTAMINACIÓN DEL SUELO	113	51	PERMISIÓN DE ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA	157
20	CONTAMINACIÓN DEL AIRE	114	52	CONGESTIONAMIENTO VIAL	158
21	CONTAMINACIÓN POR RUIDO	115	53	MOBILIARIO URBANO No. 1	160
22	CONTAMINACIÓN VISUAL	116	54	INFRAESTRUCTURA Y MOBILIARIO URBANO No. 2	161
23	EDIFICACIONES DE INTERÉS	118	55	USO DEL SUELO – PROPUESTA	166
24	CONSTRUCCIONES CON MATERIALES VULNERABLES / EDIFICACIONES RIESGOSAS	119	56	ARBORIZACIÓN PROPUESTA # 1	172
25	EDIFICACIONES ABANDONADAS	120	57	ARBORIZACIÓN PROPUESTA # 2	173
26	GUÍA PARA IDENTIFICACIÓN DE FACHADAS ACTUALES	122	58	MÓDULOS BÁSICOS Y NOTAS GENERALES	175
27	FACHADAS A1 - A2 (DIAGNÓSTICO)	123	59	FACHADAS A1 - A2 (PROPUESTA)	176
28	FACHADAS A3 – A4 (DIAGNÓSTICO)	124	60	FACHADAS A3 – A4 (PROPUESTA)	177
29	FACHADAS A5 – A6 (DIAGNÓSTICO)	125	61	FACHADAS A5 – A6 (PROPUESTA)	178
30	FACHADAS B1 – B2 (DIAGNÓSTICO)	126	62	FACHADAS B1 – B2 (PROPUESTA)	179
31	FACHADAS B3 – B4 (DIAGNÓSTICO)	127	63	FACHADAS B3 – B4 (PROPUESTA)	180
32	FACHADAS B5 – B6 (DIAGNÓSTICO)	128	64	FACHADAS B5 – B6 (PROPUESTA)	181
			65	FACHADA B7 (PROPUESTA)	182
			66	ALTURAS – PROPUESTA	183
			67	NIVEL Y ALTURA PERMISIBLE 5ª. AVENIDA	184
			68	NIVELES MÍNIMO E INTERMEDIOS PERMISIBLES 5ª. AVENIDA	185
			69	RETIROS PARA EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA # 1	186
			70	RETIROS PARA EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA # 2	187

71	RETIROS PARA EDIFICIOS EXISTENTES # 1.....	188
72	RETIROS PARA EDIFICIOS EXISTENTES # 2.....	189
73	SECCIONES BÁSICAS MEDIANTE LA APLICACIÓN DE RETIROS # 1.....	190
74	SECCIONES BÁSICAS MEDIANTE LA APLICACIÓN DE RETIROS # 2.....	191
75	SECCIONES BÁSICAS PARA EDIFICACIONES ACTUALES.....	192
76	ALTURAS PERMISIBLES 1ª. CALLE.....	193
77	ALTURAS PERMISIBLES RUTA # 8.....	194
78	ALTURAS PERMISIBLES 9ª. CALLE.....	195
79	ALTURAS PERMISIBLES 5ª. AVENIDA 'A'.....	196
80	JERARQUÍA VIAL – PROPUESTA.....	198
81	GUÍA PARA GABARITOS PROPUESTOS.....	199
82	GABARITOS PROPUESTOS # 1.....	200
83	GABARITOS PROPUESTOS # 2.....	201
84	PAVIMENTACIÓN.....	202
85	SENTIDO DE LAS VÍAS – PROPUESTA.....	203
86	FUNCIONAMIENTO DE TRANSPORTE PESADO PARA ABASTECER A DEPÓSITOS.....	206
87	FAROL TIPO 1.....	209
88	FAROL TIPO 2.....	210
89	BANCA.....	211
90	CABINA TELEFÓNICA.....	212
91	BASURERO.....	213
92	DISTRIBUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO.....	214
93	AMPLIACIÓN 'A'.....	215
94	AMPLIACIÓN 'B'.....	216
95	AMPLIACIÓN 'C'.....	217
96	AMPLIACIÓN 'D'.....	218
97	AMPLIACIÓN 'E'.....	219
98	AMPLIACIÓN 'F'.....	220
99	AMPLIACIÓN 'G'.....	221
100	AMPLIACIÓN 'H'.....	222
101	AMPLIACIÓN 'I'.....	223
102	AMPLIACIÓN 'J'.....	224

I. MARCO CONCEPTUAL

I.I. INTRODUCCIÓN

Este documento tiene como fin realizar un estudio, el cual se divide en dos partes: la primera abarca un análisis histórico – social del Cantón Exposición Poniente, delimitado como sigue: de la 1ra. Calle de la zona 4 a la vía férrea de la misma zona (eje norte-sur) y de la avenida del ferrocarril a la Gta. Av. de la zona en mención (eje este-oeste) de la ciudad de Guatemala; y en la segunda parte se elaborará una propuesta de solución a la problemática encontrada en un sector específico del Cantón Exposición Poniente.

La investigación y el análisis visto desde una perspectiva histórica – social es imprescindible, ya que develará la importancia del sector, así como las raíces de la problemática del mismo y su desarrollo a través del tiempo. Lo anterior permitirá identificar y establecer que cosas o hechos se hicieron o se dejaron de hacer para que la problemática tenga la envergadura que tiene hoy en día. Por otra parte, es de igual importancia el aspecto social, ya que en la actualidad son muchos los actores que están inmersos en este gran teatro, en esta situación; son muchas personas a las que les atañerán de manera directa o indirecta cualquier cambio que se efectúe en el sector; es por esto que se considera de suma importancia el concepto de justicia social, ya que a través de la misma se encontrará valga la redundancia una solución más justa y equitativa a los problemas que aquejan en la actualidad al Cantón Exposición Poniente. Además del rubro ya mencionado, también se abordarán para el análisis de la situación actual y su diagnóstico, los aspectos de carácter urbano, social, territorial y ambiental, mismos que servirán para determinar y presentar una propuesta en el orden de lo urbano para mejoramiento de las condiciones de caos y

degradación imperantes en la porción (que será delimitada más adelante) del sector que es objeto del presente estudio.

El Cantón Exposición Poniente es de mucha relevancia para la ciudad, ya que la municipalidad de Guatemala ha identificado la problemática y reconoce la importancia estratégica que tiene el sector como tal. Razón por la cual la comuna ha puesto de manifiesto ante nuestra casa de estudios, su interés por revalorizar y rescatar este segmento de la urbe capitalina, puesto que es evidente que el mismo adolece de varios problemas que afectan al resto del área metropolitana, los cuales requieren pronta solución. Lo anterior realmente despierta el interés; saber que se tiene la oportunidad de llegar a una propuesta que solucione la situación actual (aunque únicamente sea para una porción del Cantón Exposición Poniente, pero con la salvedad de que el presente estudio servirá de base para que otros tesisistas hagan sus propias propuestas en el resto del área mencionada), brindando grandes beneficios para la sociedad.

Es sumamente gratificante conocer los hechos y develar el pasado de este sector que a excepción seguramente de algunos, aún se encuentra enterrado entre las páginas perdidas, para muchos del tiempo, para otros de la historia, para unos cuantos de la memoria, pero para la mayoría de la cotidianidad, la costumbre, el conformismo y el desinterés...

Por esta razón es necesaria una propuesta que analice, diagnostique y evalúe de manera objetiva los diferentes aspectos que afectan al sector; para así poder presentar un resultado consecuente y concordante a las diferentes características y condiciones que lo mejoren y por ende, poder generar condiciones más dignas para los habitantes, trabajadores y transeúntes del sector.

I.II. ANTECEDENTES

I.II.I. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA:

En una metrópoli como la guatemalteca, es de importancia el sector que se estudiará, puesto que el mismo está localizado justo en el centro de su extensión urbana; ha quedado inmerso allí a raíz del crecimiento acelerado que ha tenido la ciudad en este único polo de atracción y desarrollo para el país.

En estos momentos de la historia son muchos los inconvenientes que se presentan en el sector; son muchas las razones negativas que existen, nacen, se mezclan y acosan en un vaivén sin fin a la integridad del sector como tal, como un espacio que debe servir para el ser humano y el desarrollo de sus actividades con decoro, con dignidad, con respeto. Entre ellas, las que más envergadura tienen o las que más llaman la atención por las proporciones alcanzadas son eminentemente el gran congestionamiento de tráfico del diario vivir en esta zona, el desarrollo de las actividades comerciales sin ningún orden, sin ningún sitio específico más que cualquier lugar desocupado en la calle, los usos del suelo no deseados y perniciosos para la calidad de vida de la sociedad, la contaminación ambiental en cualquiera de sus expresiones, el irrespeto y en muchos casos la inexistencia de espacios dignos para los peatones, en general, el clima anárquico y de burla a las leyes, etc. Todos estos aspectos están ligados sin lugar a dudas al establecimiento del mercado de La Terminal y a La Terminal de Buses Extraurbanos en el sector de estudio, lo anterior, más la falta de visión por parte de las autoridades municipales para establecer un marco jurídico en el cual se estipulará con reglas claras sus respectivos funcionamientos, la forma y límite de crecimiento y los sistemas o mecanismos de control para los mismos.

Si se permitiera que la situación descrita continúe su proceso natural sin ninguna intervención, se tendrían resultados realmente dramáticos para la ciudad, ya que por una parte el Cantón Exposición Poniente está rodeado por un sistema vial de arterias principales para el funcionamiento de la ciudad, mismas que se verían sin lugar a dudas afectadas por el inminente crecimiento y desbordamiento de las actividades que se desarrollan en el lugar en cuestión; de suceder esto, realmente se paralizaría la ciudad dado el gran flujo vehicular que circula por las mismas y la falta de opciones alternas con la capacidad para suplir dichas vías. Por otro lado, se empeoraría la imagen urbana de la capital, esto puede causar efectos negativos en el turismo y por lo tanto en la economía; además de afectar áreas ya establecidas y bien definidas con otros usos del suelo y en donde se desarrollan actividades de tipo financiero y empresarial (establecido en la zona 9), afectaría proyectos importantes para la ciudad como lo son 4 Grados Norte y el rescate del Centro Histórico de Guatemala; lo anterior conduciría a un desplazamiento y abandono por parte de las empresas y corporaciones citadas en busca de otros sitios en donde se les brinde el clima de tranquilidad, seguridad e imagen urbana saludable para desarrollar esas actividades. Si se dejara continuar esta situación, veríamos como la misma con el paso del tiempo, iría extendiéndose y carcomiendo a la ciudad, cual cáncer por los tejidos y órganos del cuerpo humano; y como conclusión a esto, la destrucción y la muerte para la misma.

No todos los precedentes son negativos, ya que ha habido una identificación por parte de las autoridades de la problemática expuesta y con esto, intentos por darle solución, aunque éstos últimos se han realizado de manera somera y arrebatada, ya que no han sido medidas integrales, que contemplen todos los aspectos del problema; por ello que los resultados no han sido los esperados. Entre estas medidas se encuentra, La Central de Mayoreo (CENMA),

este es un proyecto real y concreto que ya se encuentra funcionando y que está localizado al sur de la ciudad capital, dentro de los límites geográficos del municipio de Villa Nueva. El mismo se originó como un paliativo o intento de solución al caos que genera el mercado de La Terminal de la zona 4, ya que en este se mezclan las funciones de mayoreo y menudeo, en una expansión territorial que al día de hoy desborda y con creces los límites físicos que suponen las cuatro paredes de las instalaciones de dicha edificación.

Además es importante mencionar que se ha puesto en marcha el proyecto de prohibición de ingreso de los buses extraurbanos a la ciudad, por medio de las “Estaciones de Transferencia Regionales”, de las cuales ya ha empezado a funcionar la primera, que es la del lado sur de la metrópoli (contigua al CENMA); se espera que al completar esta medida se mitigue el congestionamiento del tránsito en la ciudad, ya que se estará evitando el ingreso de aproximadamente 5,000 buses extraurbanos a la misma y por lo tanto a su terminal, localizada en la zona 4 de la ciudad. Aunado a lo anterior cabe mencionar que también con este proyecto va integrada la puesta en marcha de otro proyecto llamado “Buses en Vías Exclusivas”, las cuales tendrán como su nombre lo indica su propia vía para circular a través de su ruta; esto representa grandes ventajas ya que al menos en éstas no habrá tráfico vehicular, tendrá sus paradas establecidas con infraestructura especial para ingreso y egreso de pasajeros, y en general brindará un mejor servicio.

Asimismo, son de especial interés las tesis de grado de Edwin Taracena de nuestra Alma Máter, que lleva como título: “Proyecto de Revitalización Urbana del Área Inmediata Norte de la Delegación 2, Distrito 9, de la Zona 4, Ciudad de Guatemala”; y la de Oliver Obregón, de la Universidad Rafael Landívar, cuyo título es: “Saneamiento Ambiental + Reordenamiento Urbano Terminal Zona 4”;

ambas pueden ser utilizadas como documentos de apoyo para el presente estudio.

I.II.II. FORMULACIÓN DEL PROBLEMA:

Lo anterior sienta las bases y los precedentes de la magnitud del problema, mismo por el que deviene la formulación del siguiente cuestionamiento: ¿Qué clase de propuesta urbana se debe de poner en marcha en el Cantón Exposición Poniente para curar el estado de caos, deterioro y calamidad del cual es objeto en la actualidad?

I.III. JUSTIFICACION

La sociedad de esta metrópoli se siente identificada con el problema del sector, en realidad este no es un problema aislado para ninguna persona que sea integrante de la misma; el lugar se percibe con desagrado, con apatía, como un lugar de desorden, de caos, de deterioro, como un lugar al que no se desea ir, ni mucho menos estar; en este mismo orden de ideas, por ejemplo, para muchas personas que no tienen relación ni vínculo con el sector de estudio, es sumamente problemático el hecho esporádico o eventual de tener que visitar o transitar por el lugar, dados los sucesos y condiciones negativas que gobiernan en el mismo; como por ejemplo: el gran congestionamiento vehicular vivido día a día, la falta de espacios oportunos para parqueo, caminar y desplazarse con libertad, la falta de salubridad en las calles que evidencia una contaminación ambiental en todo su espectro, los usos del suelo perniciosos y negativos para la sociedad como por ejemplo los prostíbulos, bares y cantinas, los cuales denotan el deterioro social del sector y puesto que el mismo no está aislado en el centro del océano, afecta directamente esta sociedad, ya que por el contrario,

está asentado en el corazón de la gran mancha urbana que hoy día es la metrópoli guatemalteca.

Es importante para la ciudad y sus habitantes la toma de decisiones y la puesta en marcha de acciones que estén orientadas a la resolución del problema en cuestión, ya que mientras esto para algunas personas son padecimientos esporádicos a otros los afecta diaria y continuamente; éstos últimos son las personas que viven, laboran, se desplazan o transitan por el sector; es este grupo el que siente y experimenta en carne propia, los estragos de convivir con el problema. De manera pues, que es a estas personas a las que se les brindará un mejor entorno urbano, con mejores condiciones ambientales y sociales para desarrollar sus vidas.

La intervención del sector en estudio es de relevancia para el Área Metropolitana de Guatemala (AMG), ya que es un sector que se encuentra enmarcado dentro de las políticas expresadas en el Plan Metrópolis 2010 de la revalorización de las áreas económico productivas para el AMG. Los aspectos que hacen que este sector tenga este potencial son varios, entre los cuales podemos mencionar: Su localización (en el corazón de la metrópoli) comparte muchas de las fortalezas del AMG, expresados en el Plan de Desarrollo Metropolitano, 1995, infraestructura valiosa en la Gta. Avenida, traza urbana, importantes vías de acceso, sector de bodegas tiene un amplio potencial para ser reconvertido o transformado en otro uso que brinde mejores condiciones y ventajas en el mismo y la metrópoli, etc.

Se conocerá de manera más profunda al problema, abordándolo desde una perspectiva histórica – social, ya que se considera que es bajo este punto de vista que se logrará brindar una propuesta más justa, y de igual forma, lograr que la población

perciba al sector sin los vicios que hoy la aquejan y por ende pase a ser un lugar más atractivo para vivir, laborar o transitar.

I.IV. OBJETIVOS

I.IV.I. Objetivo Terminal:

- Presentar una propuesta de solución en el rubro urbano a la problemática específica que se encuentre en un sub-sector del Cantón Exposición Poniente (delimitado posteriormente).

I.IV.II. Objetivos Complementarios:

- Identificar mediante un análisis histórico – social, qué clase de propuesta urbana tiene la facultad de solventar la situación de caos, deterioro y calamidad en el Cantón Exposición Poniente.
- Elaborar un diagnóstico general del Cantón Exposición Poniente que contenga las variables sociales, urbanas y ambientales, para que pueda servir de base a investigadores interesados en el tema, para que elaboren sus propuestas de solución, apoyados en el presente enfoque o en sus propios criterios, perspectivas y puntos de vista.

I.V. DELIMITACION DEL TEMA

El análisis histórico – social será presentado desde la fundación del “Cantón Exposición” en 1891 hasta 1956 (aspectos generales de la ciudad) y de 1956 a la fecha dónde se abarcará de manera más específica la problemática actual del Cantón Exposición Poniente dado por las razones que veremos en este apartado; dicho análisis abarcará geográficamente además de aspectos generales de la ciudad que se consideran importantes para brindar un marco histórico de mayor amplitud, al “Cantón Exposición Poniente”, definido por el presente estudio de la siguiente manera: de la 1era. Calle de la zona 4 a la vía férrea de la misma zona (eje norte-sur); y de la Gta. Av. de la zona 4 para la Avenida del Ferrocarril de la zona en mención (eje este-oeste) – ver planos de localización del sector No. 1, 2 y 3 en páginas siguientes.

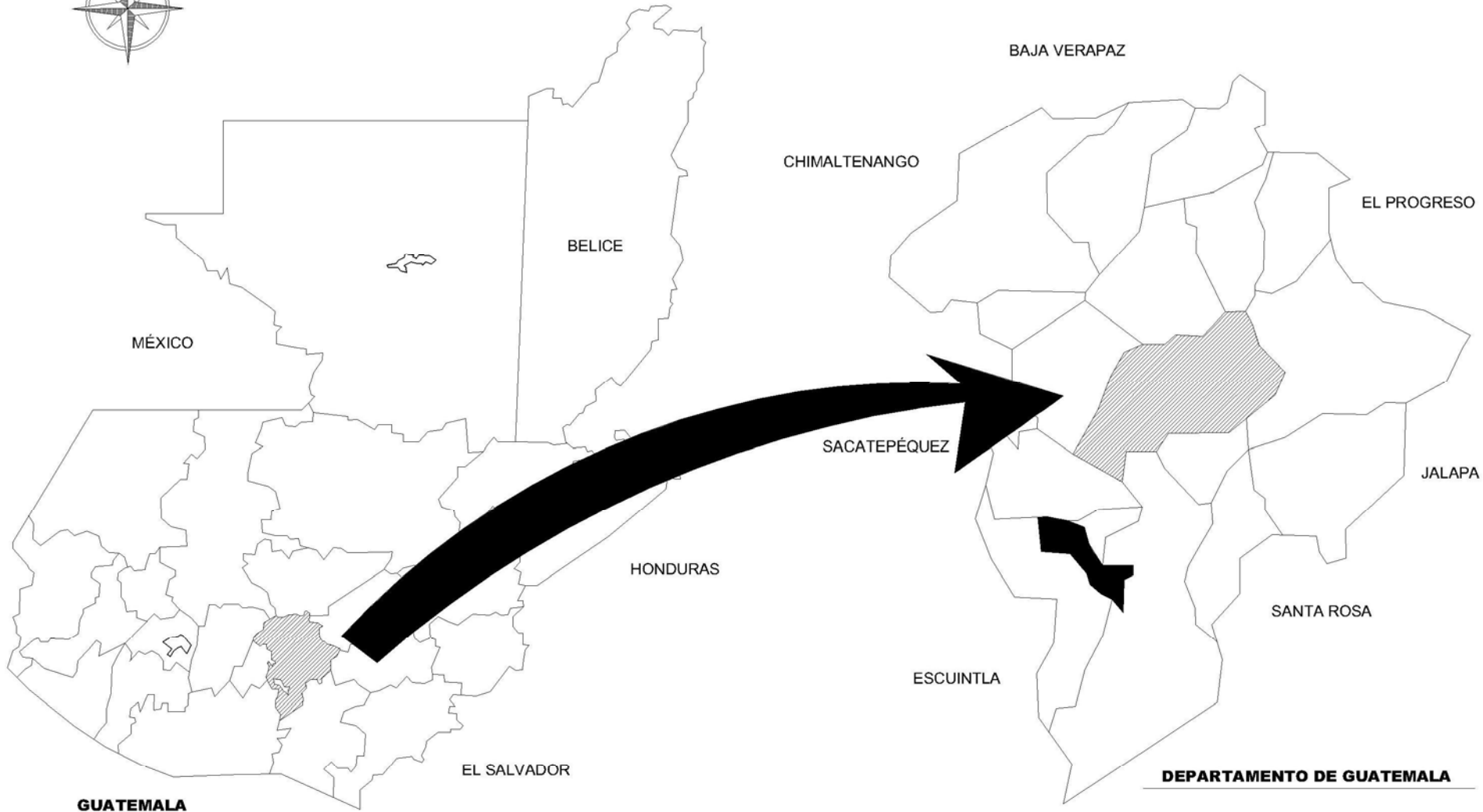
Se presentará un diagnóstico que contendrá las variables sociales, urbanas y ambientales del Cantón Exposición Poniente, aunque se hará especial énfasis en el sub-sector definido en el próximo párrafo, sobre el cual será presentada la propuesta de mejoramiento.

En la fase final de este documento se presentará una propuesta de solución a la problemática específica encontrada en un sub-sector del Cantón Exposición Poniente (que se ha definido mediante la identificación de áreas homogéneas en este sector), mismo que se delimita así: de la 1era. Calle de la zona 4 hasta

encontrarse con las rutas de la misma zona (eje norte-sur); y de la Gta. Av. de la zona 4 para la 5ta. Av. de la zona en mención (eje este-oeste); ver plano de localización del sector No. 3 en pág. # 8. Con base en estas áreas homogéneas, dentro del sector también se distinguen 2 usos del suelo mayoritarios y predominantes, los cuales son: uso del suelo residencial y uso del suelo comercial. Se ha determinado que son de especial interés para la presente propuesta, las áreas comerciales dado la vocación natural que tiene en la actualidad la zona en este aspecto y por ende serán estas las áreas a las que se les prestará mayor atención puesto que igualmente son las áreas que tienen mayores problemas urbanos; esto debido a la falta de reglamentos o normas que estipulen parámetros o criterios urbanos que contribuyan a la mejora de la imagen urbana del sector.

Como aclaración, la Gta. Av. no se intervendrá dado que es un corredor comercial y de servicios consolidados, que posee condiciones y características especiales y discordantes entre sí, esto si comparamos las dos partes de la calle de la Gta. Av.; la del Cantón Exposición Poniente, que generalmente mantiene una densidad edificatoria menor a la del Cantón Exposición Oriente (al menos estas condiciones se dan a lo largo de la zona 4); la intensidad en el tráfico vehicular, por ser arteria principal para la ciudad, comercios anclas en ambas partes y edificios corporativos y de servicios financieros que afianzan a este corredor en este tipo de usos. Éstos por citar algunos aspectos que hacen que esta avenida tenga especial interés en su tratamiento por lo que se considera pertinente sea abordada de manera específica por otro estudio.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO

PLANO # 1

SIN ESCALA



USAC

Arquitectura

FASE:

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

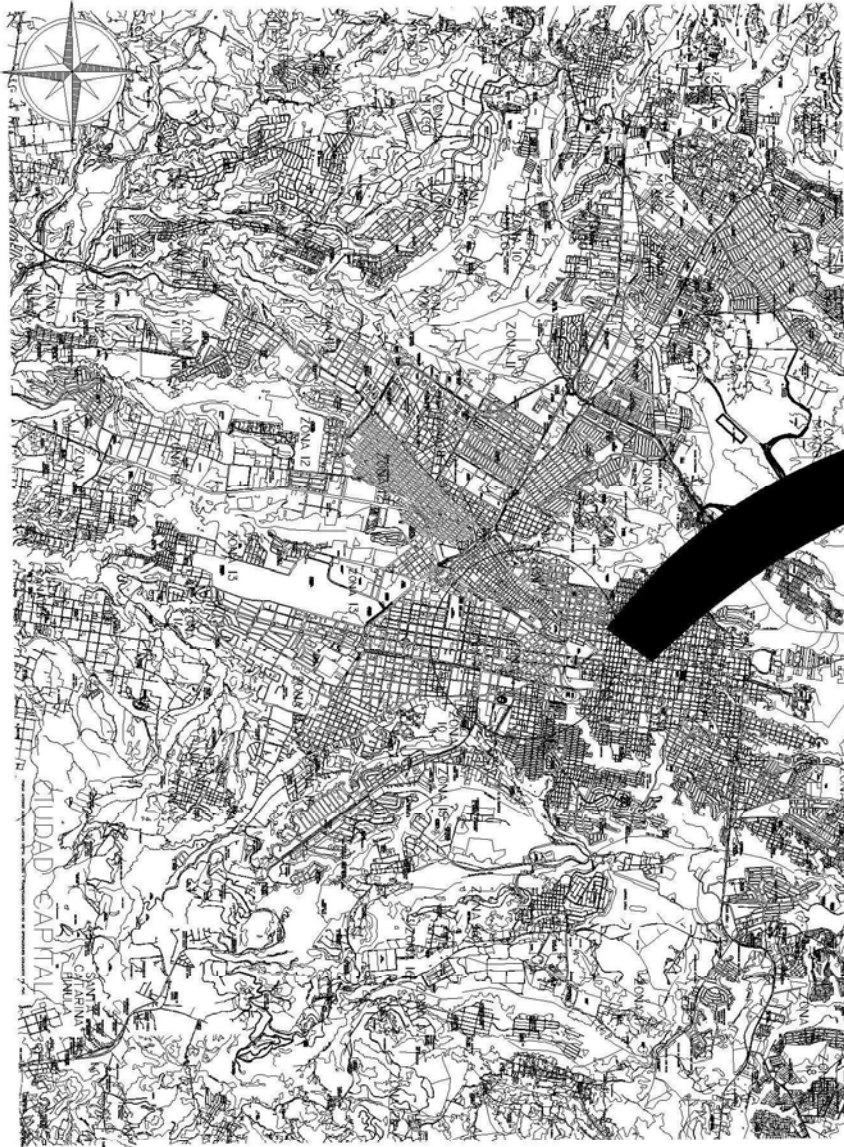
NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
1

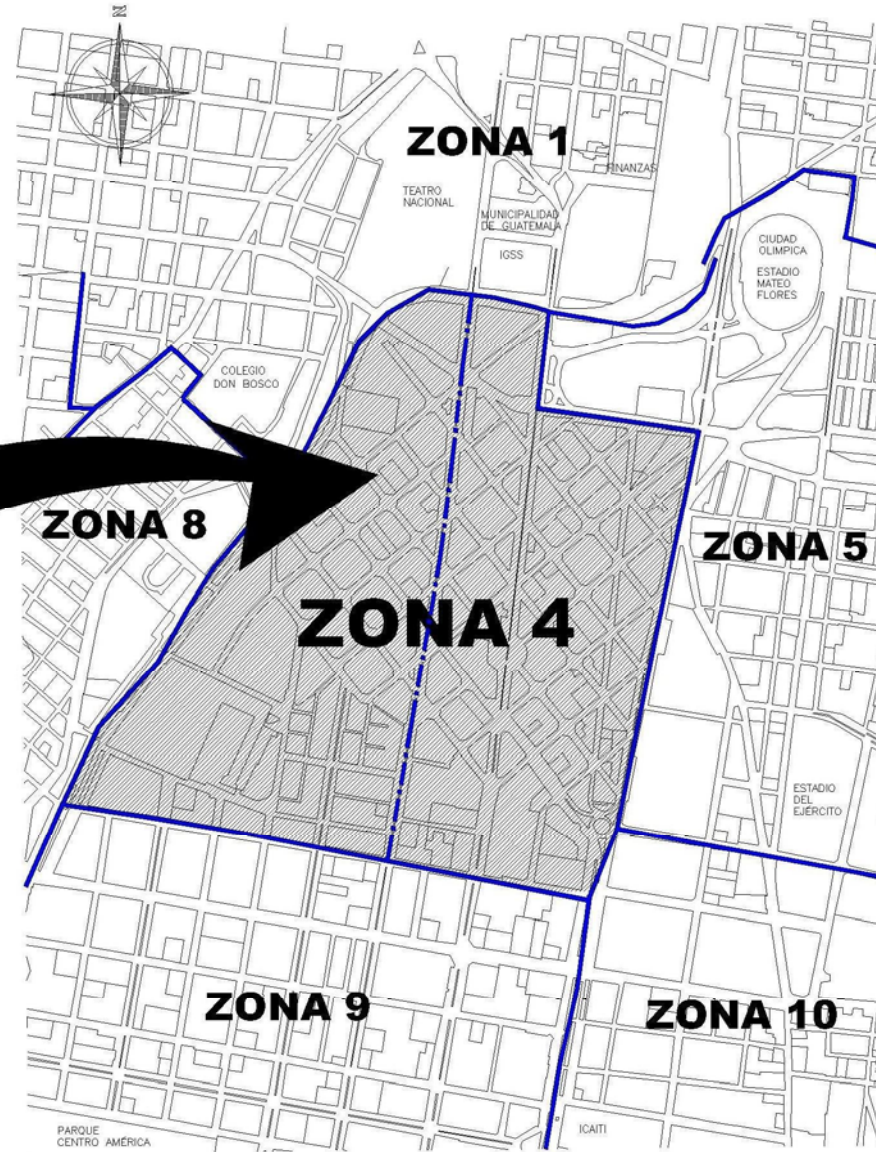
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



CIUDAD DE GUATEMALA



ZONA 4 = CANTÓN EXPOSICIÓN (DELEGACIONES 1 Y 2 DEL DISTRITO 9)

- DELIMITACIÓN MUNICIPAL DE LA ZONA # 4 DE GUATEMALA
- - - - - DELIMITACIÓN MUNICIPAL DE LAS DELEGACIONES 1 Y 2

LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO

PLANO # 2

SIN ESCALA



USAC

Arquitectura

FASE:

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

2

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E



I
N
D
I
C
A
D
O**

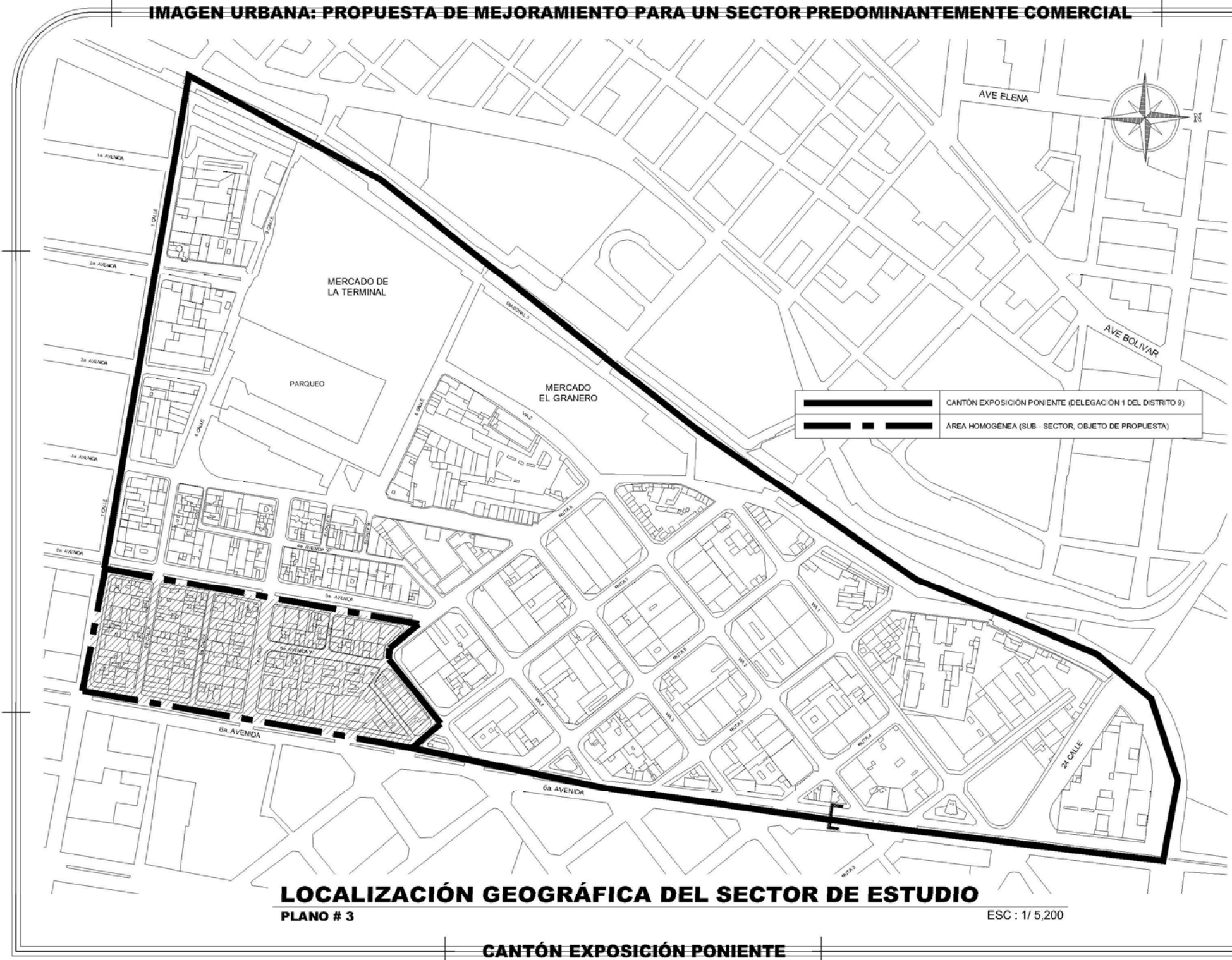
PLANO No.
3

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



 CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE (DELEGACIÓN 1 DEL DISTRITO 9)
 ÁREA HOMOGÉNEA (SUB - SECTOR, OBJETO DE PROPUESTA)



LOCALIZACIÓN GEOGRÁFICA DEL SECTOR DE ESTUDIO

PLANO # 3

ESC : 1/ 5,200

I.VI. LIMITACIONES

- Que la obtención de la información documentada sea torpe y lenta, ya que gran parte de ella se encuentra en pocas instituciones o entidades públicas con sistemas obsoletos de transferencia de datos y conocimientos.
- Que se presenten inconvenientes para obtener la información primaria; con respecto a levantamientos fotográficos, gabaritos de las calles, identificación de áreas marginales y en general al proceso de observación que conducirá a la determinación y elaboración del diagnóstico del sector; ya que todo esto conlleva el empleo de grandes raciones de tiempo y de estadías prolongadas en el lugar, situación que agranda las probabilidades de ser susceptible de percances contra la integridad física y mental, dados los antecedentes de crimen, delincuencia y desconfianza hacia los extraños en el sector.
- Que no se pueda tener contacto personal con las autoridades municipales, para consultas o concesión de entrevistas que brinden una perspectiva más amplia de cómo ellos perciben este problema y que planes, gestiones o proyectos tienen en cartera al respecto.

I.VII. MÉTODO

Es necesario acotar que el presente estudio se realizará por ser línea temática de Urbanismo del Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura (CIFA), básicamente en dos partes; la primera: un trabajo grupal en el que se hace un sondeo y recopilación de material base para el proceso de conocimiento del sector, de igual manera, es aquí donde se identifica mediante un análisis, a las áreas homogéneas del Cantón Exposición Poniente. De este proceso surge el sub-sector específico y se pasa a la segunda parte del estudio (punto número 4 del siguiente esquema):

1. Visitas de campo.
2. Levantamiento fotográfico del sector.
3. Investigación y recopilación de material base.
4. Elaboración del punto de tesis.
 - i. Delimitación del tema de estudio.
 - ii. Propuesta de área a estudiar.
 - iii. Marco teórico preliminar.
5. Fase I: Análisis y diagnóstico.
 - i. Marco histórico.
 - ii. Marco legal.
 - iii. Marco teórico.
 - iv. Mapa base.
 - v. Mapas temáticos.
 - vi. Entrevistas.
6. Fase II: Propuesta.
 - i. Mapas temáticos.
 - ii. Presupuesto.
 - iii. Cronograma de ejecución.

II. MARCO HISTÓRICO

Como introducción a esta primera parte, es prudente indicar que la misma busca tener un acercamiento y conocimiento general del sector de estudio y generar un concepto o una idea clara y completa en el lector acerca de las condiciones y hechos que han originado la situación actual del mismo.

La historia es importante e imprescindible en cualquier proceso del conocimiento, puesto que para todas las cosas que sabemos hoy en día tenemos la certeza de que en algún momento del pasado se desconocían o ignoraban, al mismo tiempo también se tiene la certeza de que en algún período histórico posterior a ese desconocimiento surgió el descubrimiento de ese algo que nos permite en la actualidad poder proyectar ese conocimiento hacia un nivel más elevado del mismo; es aquí donde radica la importancia de la historia, ya que nos brinda las herramientas o conocimientos para poder descubrir los porqués del presente y de esta manera poder proyectar alguna solución viable a la problemática que se esté abordando y consecuentemente a esto poder elevar dicho conocimiento; en este sentido se cita la siguiente frase de mi autoría: “Los misterios y problemas del presente son consecuencia de los hechos y verdades del pasado.”; es por ello, que se debe buscar en el pasado para comprender el presente y proyectar de mejor forma la planificación del futuro.

Es con el propósito de establecer un concepto de mayor amplitud o espectro, que se hará un pequeño recorrido por la historia a través de los sucesos de mayor envergadura o relevancia para el sector en estudio; para lo anterior se pondrá especial énfasis y atención a partir de la toma de posesión de la Alcaldía de Guatemala

por el Ing. Obiols en 1955, ya que fue idea suya la creación e instauración de La Terminal, que finalmente se vio inaugurada en el año de 1958; como se verá adelante, es a partir de este hecho que se empieza a generar una serie de acontecimientos que están especialmente vinculados a la problemática que se vive en la actualidad en el sector. Como preámbulo a esta parte descrita, también se darán a conocer aspectos históricos de mayor antigüedad, más específicamente a partir de la fundación de la última y actual capital de la ciudad de Guatemala (1775), ya que no tendría ningún sentido práctico regresar más allá de ese suceso, puesto que la problemática que se estudiará está situada físicamente en esta capital y temporalmente es un problema contemporáneo; con lo anterior, se pretende generar una idea general de cómo fue que se formó el sector en estudio y conocer aspectos importantes en la conformación de nuestra ciudad que incidieron en nuestro sector o que le dan fuerza conceptual e histórica al presente trabajo.

Para ninguna persona que viva en la capital es un misterio que el sector que se está estudiando en la actualidad funge como un núcleo eminentemente comercial y de servicios y que el mismo está localizado en el centro de la gran mancha urbana que en la actualidad ocupa la metrópoli, razón por la cual, parte del objetivo del marco histórico es conocer cómo este sitio evolucionó a este uso o si desde un principio se estableció como tal; por lo anterior, se revisarán y se le dará énfasis a los aspectos relacionados con esta actividad.

Importante es delimitar que se abordarán los hechos históricos bajo un enfoque o perspectiva social, ya que lo que pretende este estudio es brindar un mejoramiento en aras de un bien común; por ejemplo, de nada serviría una propuesta urbana que contenga los lineamientos en boga de esta rama de la arquitectura,

que sea de innovación para nuestra sociedad y que además sea estupenda a los ojos de arquitectos, urbanistas y demás profesionales, si la misma no contempla como eje principal la realidad social y cultural del sector como tal, especialmente tratándose de un sector como La Terminal de la zona 4, ya que se tienen los hechos y sucesos de carácter conflictivo ocurridos en su historia como su principal carta de presentación.

Es sumamente pertinente indicar que de aquí surgirá un razonamiento lógico y coherente respecto a qué uso del suelo se enfocará el presente trabajo de grado, ya que como se verá a continuación, los hechos históricos tienen en este caso en particular, un peso de mucha valía para la definición de este aspecto, es a través de éste por el cual podremos avanzar en el cumplimiento de los objetivos planteados. Teniendo como marco de referencia lo anterior, pasamos a los hechos:

II.I. PERIODO ANTIGUO (1775 – 1955).

Por lo que se puede apreciar en el tema del comercio, desde hace muchos años ha significado problemas para las autoridades municipales, ya sean los mismos por falta de recursos, falta de reglamentación al respecto o por comodidad para las mismas autoridades; en este sentido ya desde 1860 aparece una descripción de cómo era el comercio en aquel entonces, misma que nos da una idea preliminar de esta situación aquí en la capital: “...por el año de 1860, todo el comercio era raquítico, apenas había en esta ciudad dos o tres tiendas pequeñas con mantas y géneros europeos, que venían de Inglaterra. Además, en el Portal de Aycinena hubo también una que otra tienda, con géneros ordinarios y otras mercaderías. Tiendas de moda y almacenes de lujo no se conocían en

Guatemala... Lo que había en medio de la Plaza Mayor era unos cajones o covachas primitivas en que se vendía jarcia, cordeles, balas, pólvora, azufre, canastos, etcétera.” (2:307) Además en estos años también era expreso el sentimiento de malestar de los ciudadanos con respecto al comercio, especialmente al que se asentaba en la Plaza Mayor, ya que el mismo ensuciaba e impedía la buena apreciación de su arquitectura. Estas ventas desempeñaban el papel de mercado debido a que en esos tiempos aún no existía edificio alguno para esta actividad: “Las muchas quejas de los vecinos, provocadas por los cajones de la Plaza Central que se utilizaba como mercado, obligaron a que se construyera un edificio propio para mercado central, en el solar del antiguo cementerio, después Plaza de El Sagrario, situada atrás de la Catedral, el cual se inauguró en 1871.” (:307)



Mercado Central de Guatemala, construido entre 1866 y 1870, por el Arquitecto Julián Rivera Maestre. (1:644)

Ya para finales del siglo XIX en la ciudad de Guatemala, se podían apreciar varios edificios destinados para el comercio, algunos de ellos para mercados; esto se dio como consecuencia del crecimiento y expansión de la ciudad a finales de este siglo. Un rasgo muy importante que se presentaba y conservaba en estos años era la localización espacial de las viviendas y consecuentemente de los

comercios siguiendo el patrón centro-periferia, según el status social y económico de los pobladores; donde los del centro o de mayor cercanía con la Plaza Mayor, son los más privilegiados y los más lejanos a la misma, los más pobres y de menor status social (herencia dejada por los colonizadores). Referente a esto se encuentra la siguiente cita: *“En relación con el final del siglo XIX, Theodore Caplow subraya lo siguiente: La estructura espacial de la población, según el estatus, conservó el tradicional patrón centro-periferia,... En el comercio y las actividades artesanales se observa la misma tendencia: expansión dentro del sector central, en especial hacia el sur y el este.... En el área del costado sur y este de la plaza principal, exactamente atrás de la Catedral, se construyó el edificio del Mercado Central, inaugurado en 1871. El Portal de Comercio, con sus negocios modernizados, y el Pasaje Aycinena, contiguo a la plaza y terminado en 1894, constituían el centro comercial de la ciudad,... En la 18 Calle se construyeron dos nuevos mercados: La Placita, entre la 4ª. Y la 5ª. Avenida sur; y El Calvario, entre la 5ª. Y la 6ª. Avenida sur. En los alrededores surgió un centro comercial secundario, para atender a los habitantes de los nuevos barrios colindantes de clase media y baja.” (2:313-314).*

En el siglo XX, para los años 20's y 30's, el comercio tuvo un cambio positivo, primordialmente a nivel interno, ya que en este tiempo se amplió la red de caminos, situación que facilitó el transporte y comercialización de los productos agrarios y de la canasta básica. (6:424).

Es lógico que el crecimiento comercial que se evidenció en esta época fuera inherente y dependiente del crecimiento poblacional que se dio en la ciudad. Gran parte de este crecimiento fue estimulado por las autoridades municipales a través de la anexión de poblados cercanos a la capital, mismos que fueron añadidos con el

objetivo de servir al núcleo funcional; tal y como lo relata el siguiente extracto: “Además de los nuevos barrios, proyectados por el gobierno central dentro del límite del municipio de Guatemala, la ciudad capital se ensanchó también por medio de la anexión de municipios vecinos. El primer caso fue Jocotenango, uno de los pueblos indígenas que había sido trasladado en 1776 para el servicio de la nueva capital.” (2:312).

El crecimiento poblacional en la nueva ciudad capital, Guatemala de la Asunción, tardó 50 años en recuperar el número de habitantes con la que contaba hasta antes de la destrucción y abandono de la última ciudad (Santiago de Guatemala en 1773); esto aconteció en el año de 1824 en que logró alcanzar la cifra de 28,000 habitantes. Según otras fuentes contemporáneas a esta época, la capital contaba para el año de 1829 con 40,000 vecinos, dicha cifra al parecer ha tomado en cuenta a los pobladores de los pueblos vecinos, mismos que son dependientes de la capital y de su núcleo central. En el año de 1880, según el censo de este mismo año, el municipio de Guatemala contaba con una población de 57,928 habitantes, de los cuales 2,200 personas fueron clasificadas como rurales. (2:305).

Comenzando el siglo XX, precisamente para el año 1900 la ciudad de Guatemala estaba poblada por unos 70,000 habitantes, mientras que para el año de 1921, según censo de ese año, esta cifra aumentó a 112,086 habitantes; en parte este incremento se debió a la elevada inmigración originada en el interior del país, así como en el extranjero. (8:465); Para el año de 1940, la población capitalina aumentó a 174,868 habitantes (3:161); en 1944 el crecimiento de la población fue bastante notorio, ya que para este año la misma era ya de 250,000 habitantes aproximadamente (8:465); ya para finalizar el período que estamos analizando, en el año de 1950 la población de la capital había aumentado a 284,276

habitantes (4:213), es evidente la diferencia del aumento poblacional si relacionamos ésta con el año de 1944 en comparación al aumento que se dio en el período comprendido entre 1940 y 1944, en donde hubo un aumento de 75,132 personas, mientras que para este último período fue de 34,276 personas (ambos períodos similares en tiempo).

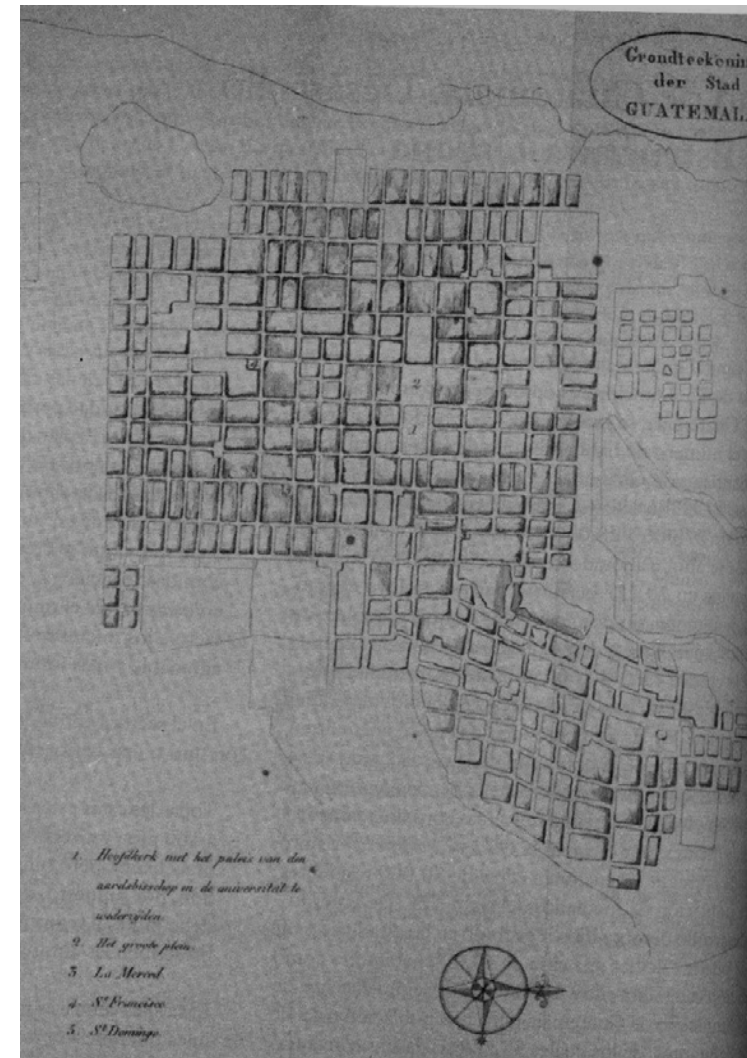
POBLACIÓN	AÑO
28,000 Habitantes	1824 (tardó 50 años en recuperar la cantidad poblacional con la que se abandono la anterior capital).
40,000 Habitantes	1829 (parece incluir a los vecinos de los cercanos pueblos dependientes de la capital)
57,928 Habitantes	1880 (2,200 personas fueron clasificadas como rurales).
70,000 Habitantes	1900
112,086 Habitantes	1921 (la diferencia tan marcada entre el censo anterior y este se debe en parte al resultado de una elevada inmigración originada en el interior del país, así como en el extranjero).
174,868 Habitantes	1940
250,000 Habitantes	1944
284,276 Habitantes	1950
572,671 Habitantes	1964
700,504 Habitantes	1973
1,076,725 Habitantes	1990

FUENTE: HISTORIA GENERAL DE GUATEMALA, TOMOS IV, V Y VI.

II.1.1. ASPECTOS URBANOS:

Todas las cosas y hechos que ocurren, suceden en algún sitio específico; debe existir un lugar natural o artificial, creado o construido para que ocurran los sucesos. Es por ello la importancia de conocer acerca del aspecto físico del lugar del problema, ya que probablemente el mismo revele cuales investigaciones policiales y criminológicas, pistas de suma importancia para la resolución de cualquier caso, como por ejemplo huellas, manchas, objetos o elementos olvidados, detalles no pensados o contemplados, etc. (todos ellos en la escena del crimen, que nos habla de un “lugar”); de esta misma manera al regresar en el tiempo en el preciso punto geográfico de análisis, posiblemente encontremos esas huellas, manchas, objetos o elementos olvidados en el tiempo, y los detalles no contemplados que nos ayuden a comprender y explicar de manera más precisa el porqué del comportamiento de un lugar o de esas personas que conviven en el mismo y que tarde o temprano pasan a ser parte integral, formando un único ente, un solo organismo funcional o disfuncional, según como desee verse, en el que suceden las cosas y pasan porque todo está interconectado e interrelacionado física y temporalmente. En este sentido se hace sumamente primordial el conocimiento de cómo surgió el Cantón Exposición, que dicho sea de paso es el punto geográfico álgido de este trabajo puesto que allí están asentados los problemas por los que ha surgido esta investigación; para esto se debe abordar el tema de “lo urbano”, y es un buen punto de partida para el cronómetro temporal, los inicios del siglo XIX, ya que en estos años aún se conservaba el trazo original de la ciudad de Guatemala conocida como Guatemala de la Asunción; así lo indica Gisella Gellert en el siguiente fragmento: “... A mediados del siglo XIX el plano urbano mostraba todavía las dimensiones del trazado original: 17 cuadras de norte a sur y 11 de oriente a poniente. La Calle Real, después

llamada 6ª. Avenida sur, constituía el eje entre la Plaza Central y el Calvario, en el límite sur de la ciudad, o sea en la actual 18 calle de la zona 1.” (2:305- 306).



Plano de la ciudad de Guatemala, publicado J. Haefkens, 1830. (2:306)

El plano muestra como lucía la ciudad capital en el año de 1830, en donde aún se mantenía la morfología urbana original. Es por éstos años, más precisamente en el año de 1826 cuándo surgió una descripción del aspecto de la ciudad: *“Por falta de fondos públicos, las mejoras en la infraestructura de la ciudad fueron insignificantes. Las calles céntricas fueron descritas de la siguiente manera, alrededor de 1826: ...pavimentadas con piedras y más generalmente con un mármol veteadado de gris, lo que las hace muy resbaladizas y muy peligrosas para andar a caballo o en coche. Tienen una doble inclinación hacia el centro, por el cual discurre un arroyo de agua clara, cuyos bordes cubiertos de yerba dan a la ciudad un aspecto pintoresco pero desierto.”* (2:307); algo que llama poderosamente la atención es el hecho de que en aquel tiempo, al igual que en el de ahora se han dejado de hacer cosas por falta de fondos públicos, al parecer es un patrón que se ha venido repitiendo en nuestra historia que no se ha podido frenar. Además es interesante y llamativa la descripción en el sentido de que nos muestra un aspecto positivo y que realmente sería magnífico poder alcanzarlo en estos días, esto es referente al aspecto natural con el que se asociaba a las calles de aquel entonces, resulta enriquecedor imaginar dicha descripción (sugiere frescura y naturaleza, las cuales se han ido perdiendo con el paso de los años en la ciudad). Es de subrayar el énfasis que el autor de dicho fragmento hace con respecto a la pobreza de las arcas municipales, ya que no se tienen recursos para el mantenimiento de las calles cuando en el final de la cita refiriéndose a la yerba dice: *“...dan a la ciudad un aspecto pintoresco pero desierto”*.

En el año de 1835, hubo una innovación en cuanto al sistema de alumbrado público en la ciudad, ya que en ese año se introdujo para la alimentación de los faroles el petróleo en lugar de las tradicionales velas de sebo (2:307). En la línea infraestructural, fue

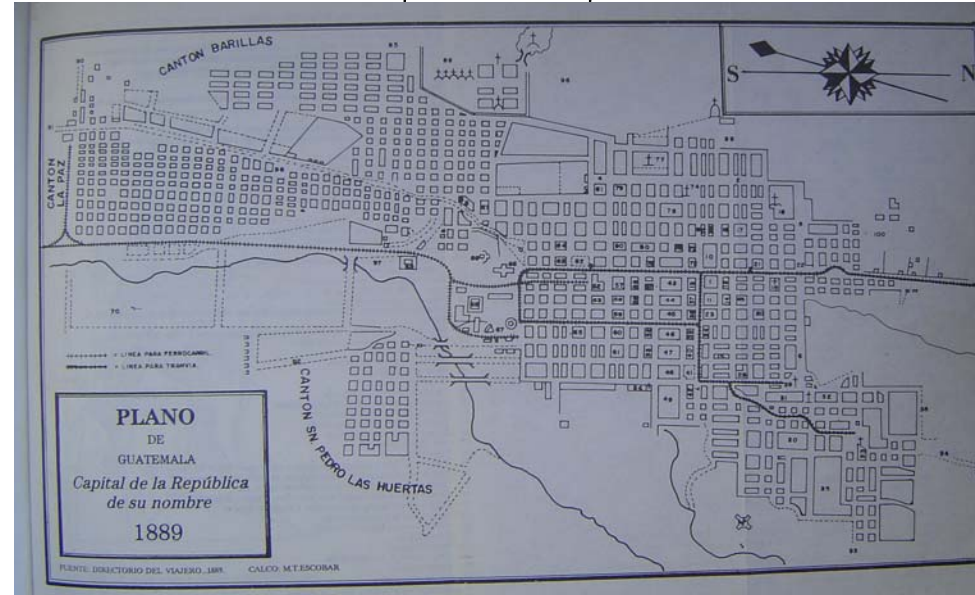
hasta el año de 1871 (cuando tomaron posesión los gobiernos liberales), que la ciudad de Guatemala entró en su primera fase de urbanización, las políticas empleadas por estos gobiernos dieron como resultado los siguientes beneficios: *“... La reorientación de la economía nacional hacia el cultivo y comercialización del café, y cierto estímulo a la inmigración europea, crearon las condiciones financieras que permitieron introducir en la capital guatemalteca algunas novedades infraestructurales propias de la vida urbana europea del siglo XIX, como el alumbrado de gas y después el eléctrico, el servicio telefónico y telegráfico, la apertura de nuevas calles y el adoquinamiento de las más importantes, el transporte urbano públicos, etcétera.”* (2:309); en cuanto a estas novedades es de notoriedad la velocidad con la que se hicieron algunos cambios, como por ejemplo el cambio en el alumbrado público que de ser a gas en 1879 se cambió al eléctrico en 1885; en cuanto al transporte urbano, el mismo empezó a funcionar en el año de 1882 y consistía de tranvías movidos por tracción animal, poco tiempo después el mecanismo de movimiento evolucionó a “motores de explosión.” (2:315).

Además de los tranvías, ya en aquella época existía una línea férrea que conectaba El Guarda, asentado entonces en la actual sección de El Trébol, con el sur del sector central, que ahora es una porción del Centro Cívico, más específicamente, la porción donde se encuentran los edificios de la Municipalidad y del I.G.S.S. La importancia del transporte urbano en el desarrollo de la ciudad se hizo evidente, ya que a consecuencia del mismo surgieron establecimientos comerciales a lo largo de sus recorridos, por otra parte el ferrocarril contribuyó a urbanizar la periferia sur y este de la ciudad, (2:315). Resulta evidente que a partir de la creación de la infraestructura y de los medios de transporte descritos y por el lugar donde los mismos fueron asentados o programados para

funcionar se privilegió claramente al crecimiento de la sección sur de la ciudad, de hecho la misma ha ido creciendo cada vez más comparativamente a los restantes puntos cardinales, la razón para este comportamiento, fueron las muchas dificultades que ésta tuvo para extenderse en otras direcciones, dados los obstáculos topográficos que se encuentran en nuestra ciudad, como los barrancos y promontorios de tierra que en aquel entonces significaron un fuerte aliciente para que la misma se extendiera hacia terrenos más planos y con menores dificultades para urbanizarse (sección sur); en este sentido habla el siguiente párrafo: *“Se puede decir que las ampliaciones urbanísticas estuvieron condicionadas, en buena medida, por la topografía del valle. Los barrancos que rodean la meseta sobre la cual se estableció la Nueva Guatemala se constituyeron en obstáculos para nuevos ensanches. El primer avance hacia el norte se cortó de esa manera. Lo mismo puede decirse del poco crecimiento hacia el oriente y poniente, y su avance longitudinal al sur, cuando se superó el obstáculo que representaba el pequeño barranco en la actual 7ª Avenida, donde hoy está la Ciudad Olímpica. Fue así como la ciudad se ensanchó en las llanuras que después formaron las zonas 9 y 10.” (1:638).*

En 1886, El Directorio de la Ciudad de Guatemala, ya ofrecía información acerca de la conformación de los barrios, cantones y extensión territorial que ocupaba la creciente ciudad; esta información fue recabada por la Dirección General de Estadística; en el Directorio aparece la siguiente descripción: *“La Ciudad, con sus barrios y cantones anexos, ocupa una extensión de terreno como de 1580 hectáreas, clasificadas del modo siguiente: parte principal o centro; dos barrios: Candelaria y Jocotenango; siete cantones: Elena, Barrios, Libertad, Recreo, Barillas, La Paz y la Independencia” (2:310).* En 1889, a través de un plano del Directorio del Viajero, se podía constatar el crecimiento de la ciudad:

PLANO DE GUATEMALA, Capital de la República, 1889



(1:1 Anexos); Fuente original: DIRECTORIO DEL VIAJERO... 1889.

En el mismo ya son identificables algunos Cantones, aunque la mayoría de los que se mencionan en el Directorio de la Ciudad de Guatemala del año de 1886 no aparecen identificados en este plano; más adelante, en el año de 1894, a través del Directorio de la Capital (1894), ya se citan 10 cantones, así lo refiere la siguiente cita:

- “CANTÓN CENTRO: parte central de la actual zona 1,...*
- CANTÓN CANDELARIA: ...sector histórico de la zona 6.*
- CANTÓN JOCOTENANGO: núcleo histórico de la actual zona 2.*
- CANTÓN LIBERTAD: parte meridional de la actual zona 1, al pie del antiguo Fuerte de San José.*
- CANTÓN ELENA: parte central de la actual zona 3.*
- CANTÓN BARRIOS: también parte de la actual zona 3.*

CANTÓN BARILLAS: parte más meridional de la actual zona 3.

CANTÓN LA PAZ: la actual zona 8.

CANTÓN INDEPENDENCIA: parte sur de la actual zona 5 y la sección de la zona 10 hasta la 2ª. Calle.

CANTÓN EXPOSICIÓN: la actual zona 4, al sur del cantón Libertad. Fue creado con el nombre de Barrio Recreo, en terrenos de la finca estatal del mismo nombre, también llamada La Primavera. Hasta 1886 contaba solamente con 40 casas. En 1890 el propio Presidente Barillas decretó la formación del cantón Exposición, para ubicar, en su parte central, el pabellón guatemalteco de la Exposición Mundial de París, de 1889. Allí se hizo, bajo la dirección del Ingeniero Claudio Urrutia, el primer diseño de la ciudad, con las diagonales, que hoy constituyen las 'rutas' y 'vías' de la zona 4." (2:310-311).

Un aspecto por resaltar es que del nombre con que fue creado el lugar de estudio, 'CANTÓN EXPOSICIÓN', surge el que se le ha dado al sector general de estudio, ya que el mismo ocupa actualmente la parte poniente de la zona 4, de allí que este sea "Cantón Exposición Poniente"; claramente busca afianzar y distinguir al sector de estudio como una porción de nuestra ciudad con suficientes méritos históricos como para tomarlos en cuenta para el presente y reconvertir ese lugar que en un principio fue creado como un sitio para exposiciones internacionales y que en la actualidad es uno de los sectores que más conflicto presenta en nuestra ciudad, a ese lugar digno, retomando ese concepto de exposición, en el sentido de que sea un lugar en donde valga la pena estar, pasar, 'exponer', etc. Otro aspecto importante es el hecho de que para el evento descrito en la cita anterior fue que por primera vez, la ciudad

de Guatemala vio un diseño para sí misma, concebido por el ing. Claudio Urrutia; es sumamente interesante el descubrir que el sector que se está trabajando formó parte del primer diseño elaborado para la actual ciudad de Guatemala.

A finales del siglo XIX, la parte sur de la ciudad casi no estaba poblada, ya que solamente existían los pueblos de Ciudad Vieja y Villa de Guadalupe, además de algunas fincas particulares. La única vía de comunicación con la ciudad era una vieja vereda, correspondiente a la actual prolongación de la 10ª. Avenida sur y con el objetivo de mejorar esta comunicación se hizo lo siguiente: "...en 1893 se niveló una prominencia conocida como El Cielito, en la 17 Calle oriente. Se prolongó la 7ª. Avenida hacia el sur, donde cortó las diagonales del Cantón Exposición, hasta terminar en una placita llamada luego Once de Madrid. (2:313); de esta manera estaba planificada la ciudad según el plano que aparece a continuación, elaborado por Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores, en el cual ya aparecen identificados los diez cantones a los que hace alusión el Directorio de la capital de 1894:



Plano de la ciudad de Guatemala, hecho en 1894 por los ingenieros Claudio Urrutia y Emilio Gómez Flores. Nótese que incluye partes de la ciudad, todavía en proyecto, que no llegaron a realizarse. (1:637)

Como puede observarse en el plano, la 7ma. Avenida sí estaba planificada, pero igualmente podemos darnos cuenta de que en el mismo no aparece la actual 6ta. Avenida y que la prolongación de las diagonales (hoy llamadas vías y rutas), nunca se llegaron a concretar, puesto que estaban proyectadas en una extensión mucho mayor a la que ahora ocupan.

El último eje urbanístico del siglo XIX, se trazó durante el gobierno del Presidente José María Reina Barrios, resaltando la influencia del urbanismo francés en el nuestro; este proyecto, estuvo relacionado desde un principio a la Feria Internacional, que se celebró en el año de 1897; para este propósito se tomaron como ejes de ensanche a la prolongación de la actual 7ª. Avenida y de la actual Avenida Reforma, antes llamada Bulevar 30 de Junio, en donde se colocó el parque de exposiciones, precisamente a los lados de ambos ejes; previamente a este proyecto se trazó el Cantón Exposición (1:635-636). Como puede evidenciarse, nuevamente el sector de estudio, estuvo asociado a otra exposición, en este caso fue la Feria Internacional de 1897; dicha feria se dispuso desde el año de 1894 para la celebración de una Exposición Centroamericana, similar a la realizada por París en 1889, aunque la misma no llegó a tener el éxito que se esperaba y a consecuencia de su costo, dejó en bancarrota las finanzas estatales (2:313). Con lo anterior se refuerza el hecho de que el sector estuvo asociado desde su concepción a ser una parte de suma importancia dentro de la ciudad, misma que se pretendía tuviese una proyección internacional y que fuera la carta de presentación de la cultura guatemalteca y de la reminiscencia del urbanismo y arquitectura de origen europeo, principalmente francés aplicado en nuestra ciudad, tal como lo refiere el siguiente texto: “La etapa comprendida entre los años 1892 y 1898 marca el inicio del desarrollo más notorio del siglo XIX en la arquitectura y el urbanismo, con marcada influencia europea,

principalmente francesa.” (1:645). Es necesario hacer notar que justo en este período estuvo como gobernante el Presidente José María Reina Barrios y que fue él quien propició e impulsó la arquitectura y urbanismo de este estilo, “siendo un típico imitador de la oligarquía de la Europa Central que se empeñó en ornamentar la ciudad al estilo parisién, como se hacía en muchas metrópolis latinoamericanas de la época.” (2:313); por lo que, al igual que en París, la ciudad necesitaba de “anchos bulevares, zonas verdes, o sea parques, jardines y paseos, todos con monumentos,…” (1:638). En consecuencia de los sucesos descritos, la ciudad empezó a cambiar, originándose con ello “zonas ajardinadas, con árboles, arriates y el infaltable quiosco para funciones musicales. Poco a poco todas las plazas de la capital se convirtieron en parques, la Plaza Mayor o de Armas pasó a llamarse Parque Central y lo mismo sucedió en todas las poblaciones del país.” (1:639).



Palacio de la Reforma, bella obra que dejara el gobierno de José María Reyna Barrios a finales del siglo XIX. Dicha obra fue destruida por los terremotos de 1917 y 1918.

(<http://www.lexenesis.com/lexenesis/Paginas/historia/pre24.htm>)

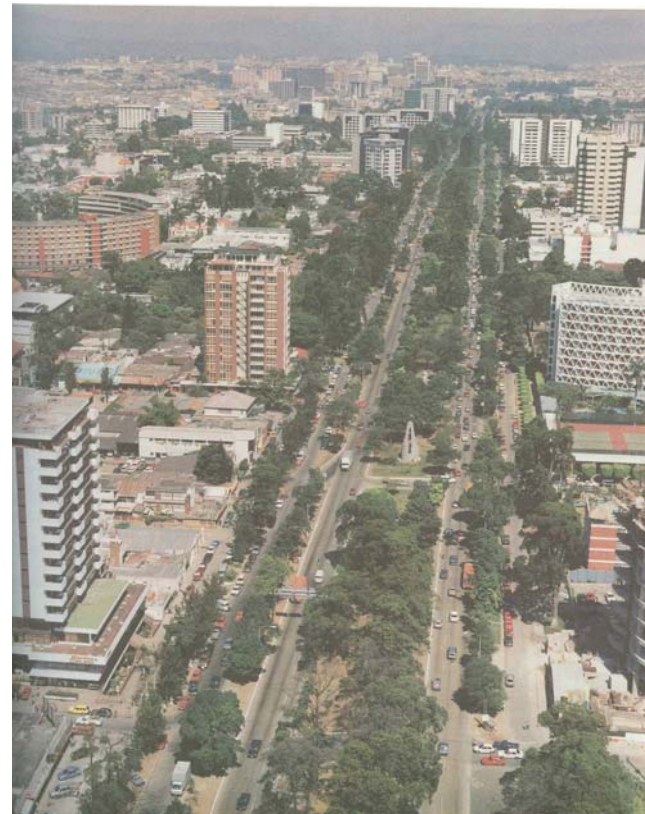


Fotografía de la Avenida la Reforma a principios del siglo XX.
Obra del gobierno de José María Reyna Barrios.
(<http://www.lexenesis.com/lexenesis/Paginas/historia/pre24.htm>)

Es inevitable el preguntarse ¿qué sucedió con todos esos espacios y con esa política de áreas amplias y verdes que se había comenzado a finales del siglo XIX?, ya que en la actualidad son pocos los ejes que aún permanecen con esas características, como por ejemplo la Avenida Reforma, al igual que la Avenida de Las Américas (que en realidad es una extensión de la primera), y algunos espacios más; en la actualidad la realidad urbana es absolutamente discordante a los principios fijados en aquella época, ya que nos encontramos en una ciudad que ha perdido con el paso de los años y con un crecimiento urbano desatinado y sin visión, prácticamente la gran mayoría de sus áreas verdes. A decir verdad se puede decir que junto con la muerte de José María Reina Barrios y su mandato (1898), murieron los lineamientos y políticas de embellecimiento para

la ciudad, ya que después de este suceso se dio una planificación urbana sin respetar lo ya planeado, a esto mismo se refiere el siguiente fragmento: *“Infortunadamente, la política de planificación urbana que se desarrolló en la capital a finales de siglo no se continuó en la primera mitad del siglo XX, ya que lo único que se hizo fue aprovechar lo ya trazado, pero sin respetar las áreas verdes planeadas, ni desarrollar otras sino, por el contrario, se llenaron espacios previstos para viviendas. Así se perdió la posibilidad de un gran parque público, el de La Reforma, al sur de la capital, donde hoy se encuentra, en una pequeña sección, el zoológico. Lo demás se urbanizó o se usó para el aeropuerto y otras instituciones. Por eso, se puede decir que lo que podría haber sido el inicio de un buen desarrollo urbanístico en toda la república, de haberse seguido los criterios de fin de siglo anterior, no fructificó.”* (1:639). Es de resaltar el asunto del parque público (ver plano de 1894, la sección de color verde olivo que se encuentra en la parte inferior del mismo, sería en estos momentos el “Parque Reforma”), ya que de haberse realizado, en la actualidad la ciudad de Guatemala contaría con un parque de grandes proporciones (450 manzanas era la extensión de la antigua finca “La Aurora”, lugar donde se diseñó el parque en mención; El mismo “abarcaba desde el zoológico hasta las colonias Aurora, incluyendo el aeropuerto”. (52:1) y (81:1), tal como lo tienen las grandes ciudades del mundo como por ejemplo, el Central Park en Nueva York, E.E.U.U. (840 hectáreas), el parque Hyde en Londres, Inglaterra (630 hectáreas), el parque de Chapultepec en la ciudad de México (551 hectáreas), etc. (39:14); curiosamente éstas áreas existen desde el siglo XIX o antes (período similar en que se dieron estos lineamientos en la ciudad de Guatemala); aquí podemos inferir que en estos países ha existido una política de este tipo y que de alguna manera se le ha dado seguimiento y prioridad a la misma, ya que se han concretado proyectos de gran envergadura y monumentalidad que ahora son pulmón de oxígeno y fuente de

esparcimiento para los habitantes de esas ciudades. Es necesario reconocer que en la actualidad la ciudad capital mediante las autoridades municipales, se encuentra en un proceso de revalorización del aspecto ambiental y del embellecimiento de la ciudad, pero el mismo es más de mantenimiento y rescate de las pocas áreas que aún son susceptibles de ello, puesto que ya la mayor parte de la capital está envuelta en un bosque de concreto que en la actualidad abarca aproximadamente un área de 80 kilómetros cuadrados. (44:19).



Vista de Avenida La Reforma, Ciudad de Guatemala en 1996. (4:217)

Traspassando la frontera del siglo XIX y entrando al siglo XX, más puntualmente a finales del año de 1917 y principios de 1918, cuando ocurrieron los terremotos que destruyeron casi en su totalidad a la ciudad, se dieron algunas actitudes por parte de las autoridades estatales con respecto a la reconstrucción de las viviendas y en general de la ciudad, que provocaron el descontento entre los habitantes, el siguiente testimonio es prueba de ello: *“Los terribles terremotos de fines de 1917 y principios de 1918 arruinaron casi totalmente la ciudad. Una vez resuelto que no se trasladaría a otra parte, era muy natural y muy debido que se comenzase inmediatamente a quitar escombros y reconstruir o reparar los edificios. En otros países se habría sacado de ese mal la ventaja de mejorar la ciudad, al reconstruirla, corrigiendo defectos e introduciendo adelantos, para que las nuevas construcciones tuviesen aspecto más agradable, más comodidades y mejores condiciones de higiene. Aquí muy lejos de tomar las autoridades alguna parte en ese sentido, se propusieron, según se ha visto, impedir a los particulares todo trabajo de reparación y reconstrucción. Se hizo mucho ruido, se habló mucho de reglamentos, se nombraron empleados, y todo fue contraproducente. En espera de los reglamentos, dejaron de emprenderse muchas obras, no queriendo nadie exponerse a que lo obligasen a deshacer lo que hubiera hecho.” (3:157).* Llama la atención y realmente es de sumo interés el relato los hechos sucedidos; la actitud por parte de las autoridades y el sentir en general de la población. Realmente este testimonio deja evidencia y plasmado en las páginas históricas de la ciudad, la ineptitud de las autoridades de aquella época para tener una respuesta o un plan de acción inmediato, eficiente, lógico y bien estructurado para sacar lo más pronto posible a la población y a la ciudad de todos los escombros y desastres que en ella quedaron; de igual manera llama poderosamente la atención el darnos cuenta que al igual que en antaño, problemas en cuanto a reglamentación urbana, aún en la

actualidad son una realidad palpante, puesto que como lo expresa la Asociación para el Avance de las Ciencias Sociales en Guatemala (AVANCSO): *“Ningún esfuerzo de planificación urbana ha podido incidir de manera notable en los grandes problemas de la ciudad (de hecho, la mayoría de planes de ordenamiento no pasó siquiera de la fase de propuesta (10:xvi).*



La ciudad de Guatemala en 1915; vista desde el norte. (8:465); en esta panorámica es clara la traza ortogonal y apariencia de la ciudad de Guatemala , un par de años antes de los terremotos de 1917 y 1918.



65 Parque Central de la ciudad de Guatemala, antes de 1917

Parque Central de la ciudad de Guatemala, antes de 1917. (5:171); así lucía el parque Central antes de los terremotos. Note como se yergue el quiosco detrás de los árboles, mismo que sirve de fondo ideal por ser un elemento urbano que retrata la apariencia clásica de cualquier parque en aquellos años, puesto que en aquella época era infaltable debido a que servían para eventos musicales.

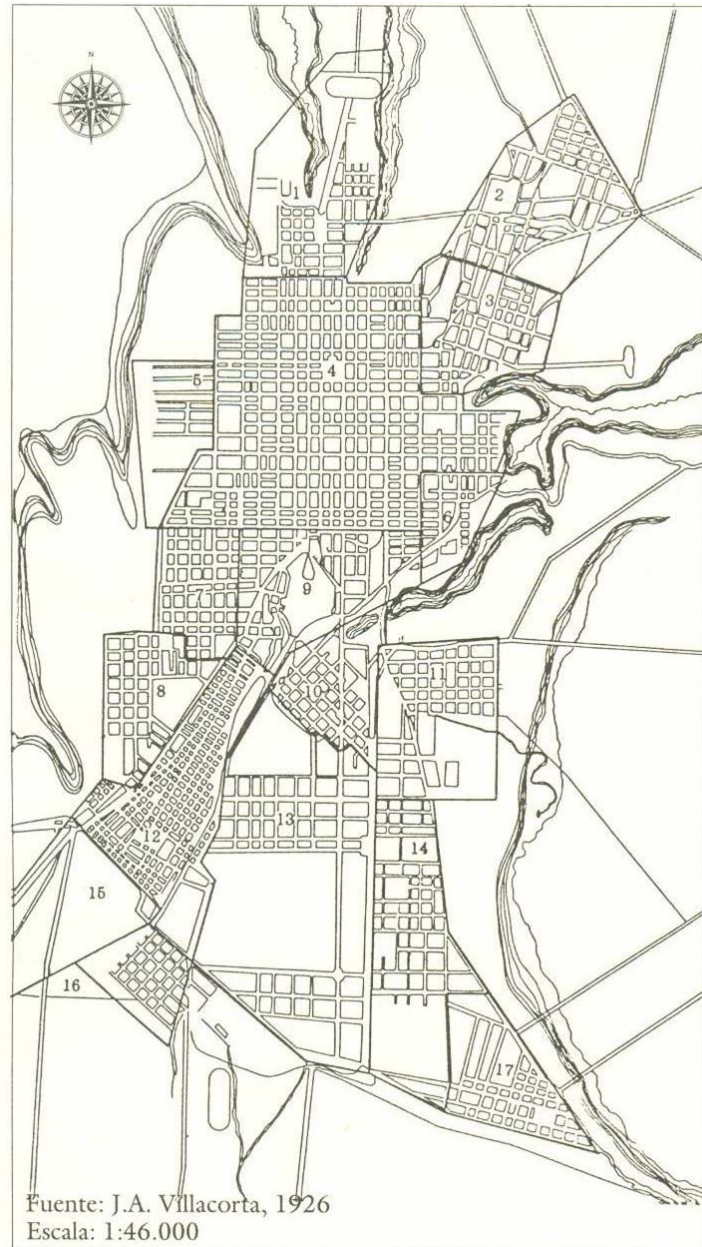
Con respecto al crecimiento y morfología de la ciudad en la primera cuarta parte del siglo XX, se puede decir que ésta se incrementó y como consecuencia de ello, surgieron nuevos cantones o barrios, aunque como ya se anotó con anterioridad no se respetaron los ensanches y proyecciones que se dejaron en la planificación de finales del siglo anterior; en este sentido a través de la comparación del siguiente mapa con el de 1894 se hace evidente el abrupto corte que tuvieron las vías y rutas de la hoy zona 4; aquí ya aparece trazada la actual sexta avenida y de igual manera es tangible como la urbanización ha llegado a bordear el espacio que

estaba destinado para el 'Parque Reforma', al observar el sector denominado en aquellos años como Cantón Pamplona, hoy simplemente Pamplona.

Otro aspecto de relevancia mostrado en el plano es el terreno baldío que se logra apreciar entre las rutas y vías de la actual zona 4 y los entonces Cantón La Paz junto al Cantón Tívoli. Este espacio es nada más y nada menos lo que hoy conocemos como La Terminal de la zona 4; más adelante veremos cuales fueron las causas y razones para su instauración en dicho lugar y de la misma forma veremos como ha sido su evolución para convertirse en el problema urbano y de otras índoles que hoy en día representa para toda la comunidad ciudadina y en general para las personas que transitan por esta zona de la capital. Curiosamente ya se distinguía este espacio para el año de 1925 y morfológicamente hablando casi se percibía de la forma como se hace en la actualidad, se nota el hecho de que se encontraba ya inmerso justo en la parte central de la mancha urbana de la ciudad en aquella época.

A continuación se presenta un mapa de la ciudad de Guatemala en 1925. División administrativa en cantones:

1. Jocotenango; 2. La Parroquia; 3. Candelaria; 4. Central; 5. Elena;
6. La Urbana; 7. Barrios; 8. Barillas; 9. La Libertad; 10. Exposición;
11. Independencia; 12. La Paz; 13. Tívoli; 14. Ciudad Vieja; 15. Las Charcas; 16. Pamplona, y 17. Guadalupe. (5:158)



El Amate (Amatle), 18 calle, Zona 1, al final de la 4ª y 5ª avenidas (1925). (3:157); Un detalle de la vida urbana de estos años: aún es vigente el transporte halado con tracción animal. Aproximadamente un año después entra en la escena urbana de la ciudad, el tranvía motorizado.

Aproximadamente en el año de 1926 se sustituyó a los tranvías halados por caballos por tranvías motorizados, esto dio lugar a un nuevo patrón, ya que después se sustituyó el mismo por buses que originaron un nuevo sistema de transporte colectivo; dicha mejora contribuyó fuertemente a mejorar la comunicación de la ciudad, facilitando su crecimiento. (8:467). Toda la revolución en cuanto al transporte urbano, originó cambios fundamentales y trascendentales en las carreteras guatemaltecas, puesto que los gobiernos de finales de la década de los años 20, prestaron especial interés en la ampliación de la red vial de las mismas (6:418). Fue durante el gobierno del General Jorge Ubico que la construcción de carreteras se vio potenciada mediante la utilización, imposición y

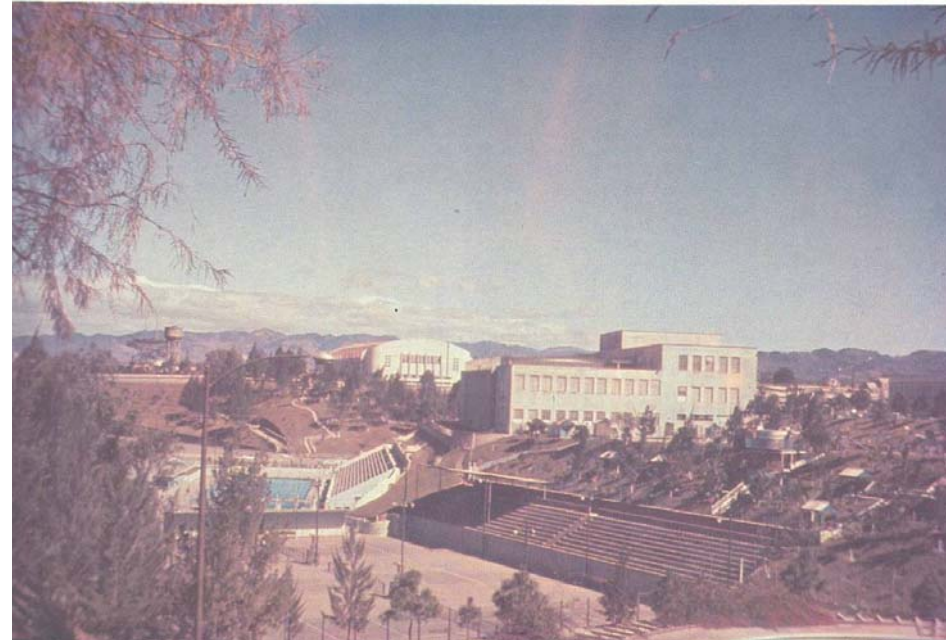
explotación de la mano de obra de campesinos, tal y como se relata a continuación: *“...obligaron a los campesinos a trabajar a cambio de un bajo salario, dos semanas al año, en la construcción de carreteras. Ello hizo posible aumentar el sistema vial de 2,212 km. que existían en 1932, a 10,259 en 1943. Como consecuencia de ello se incrementó la movilidad geográfica...”* (5:170).

Preciso es valorar dos aspectos del fragmento anterior; por un lado se tiene el hecho de que gracias a la ampliación de la infraestructura vehicular, se le da preferencia al uso de este tipo de transporte y que ello influyó directamente en el sistema que se tiene en la actualidad en la ciudad y en el resto del país; aunque eso no significa y no justifica que en el transcurso del tiempo no se hayan tomado otras medidas para velar por la diversificación del mismo generando diferentes opciones y evitando de esta manera la monopolización que se tiene en cuanto a este aspecto, ya que en la actualidad no se cuenta con el ferrocarril que funcionaba en antaño, el transporte marítimo de carácter comercial dentro de nuestras costas no existe, y el transporte aéreo que funciona dentro del territorio nacional es escaso, su cobertura casi nula, y es demasiado costoso como para que sea una opción viable para el común de los coterráneos; y con relación a esto, lo siguiente: *“En los últimos años ha disminuido drásticamente el tráfico aéreo interno, con excepción de los servicios a Petén. Ello ha sido por el aumento en la cobertura y el mejoramiento del transporte terrestre extraurbano...”* (7:435). El segundo aspecto para valorar es lo acontecido con la ampliación de las carreteras, puesto que tal y como se expone en el penúltimo fragmento citado, *“... se incremento la movilidad geográfica.”*; en este sentido es más que palpable y perceptible el llamado que se hace a la población cuando ocurre un mejoramiento o se crea un elemento de este tipo (independientemente a otros factores que pudieron haber contribuido a este movimiento poblacional

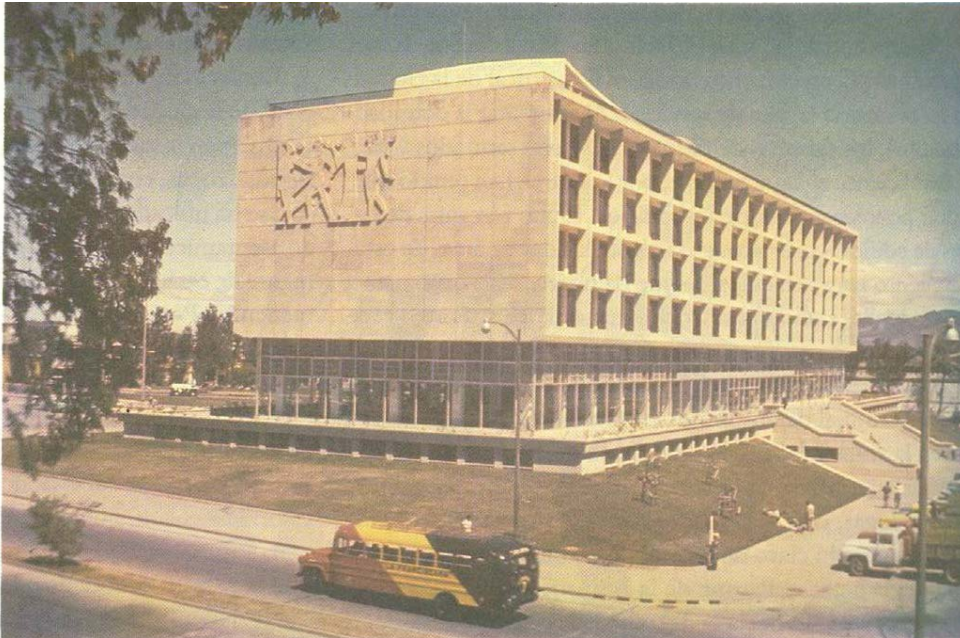
específicamente), el mismo puede ser de infraestructura, de equipamiento urbano, de remozamiento, etc. lo importante de este es que con estos acontecimientos se les abre la puerta a los ciudadanos y se les invita a apreciarlos, a usarlos, a transitarlos, a hacerlos parte suya y de su ciudad (éstos elementos contribuyen en la formación de la identidad ciudadana); es como comprarle un juguete a un niño, lo primero que querrán hacer es jugar con el, descubrir como funciona, que cualidades tiene y como pueden ser usadas para perfeccionar su juego; de ésta misma forma es el comportamiento de los mayores para con los nuevos elementos que encuentran en su ciudad; querrán convivir con ellos, averiguar como funcionan, saber sus cualidades y analizar cual es la mejor forma de sacarles provecho. En este punto se debe ser prudente con éstos nuevos elementos, puesto que si no se toman en cuenta las necesidades, realidad social, aspectos culturales y la interacción que ocurrirá entre éstos elementos y los pobladores, se corre el riesgo de que después de un tiempo en lugar de hacerlos parte suya y generar ese sentimiento de identidad y orgullo por su ciudad, los mismos sean rechazados y abandonados por la población; de igual forma ocurre con los niños; si después de un tiempo de jugar e interactuar con el juguete, descubren que el mismo no les brinda entretenimiento, diversión y no cubre con sus expectativas, será rechazado, tirado y recluido en la caja de los olvidos.

Por otra parte en los años cincuenta del siglo pasado, la ciudad de Guatemala experimentó algunas obras que fueron bastión en el crecimiento y directoras de éste, dada su envergadura e influencia en algunas funciones dentro de la misma. Dentro de estos proyectos públicos, destacan los *“...que fortalecieron el traslado de importantes funciones urbanas hacia el sur: Primero, en un extenso pero poco profundo barranco, se construyó la Ciudad Olímpica, iniciándose luego, a los dos lados de la prolongada 7ª. Avenida sur,*

la construcción de un Centro Cívico.” (4:216). Es precisamente en el año de 1952 que la municipalidad capitalina “...definió las características de un nuevo centro cívico...”, mismo que “...impulsó, además, el asentamiento comercial en las áreas circunvecinas.” (9:507). Lo anterior es sobresaliente, ya que se manifiesta de tal importancia como para ser el ‘impulsador’ del asentamiento de esta función tan importante para la ciudad y para el sector de estudio; es evidente que este último se encuentra prácticamente aledaño al Centro Cívico, por lo cual se hace notorio que esta obra en particular, aunada a la construcción de la Ciudad Olímpica, fue para el comercio, lo que el magneto para el metal, definiendo de esta manera el crecimiento comercial hacia el sur como ya se estableció.



Ciudad Olímpica, Ciudad de Guatemala, construida en 1948-1950, con motivo de la celebración de los VI juegos Centroamericanos y del Caribe. Se aprovecharon terrenos de un céntrico barranco. (4:215)



Fachadas oeste y sur de la Municipalidad de Guatemala (1954-1958), obra de los arquitectos Roberto Aycinena y Pelayo Llarena. Se observa el relieve del escultor Guillermo Grajeda Mena. (9:510)

Por último y a manera de conclusión de este breve período histórico, se puede decir que en el mismo se crearon algunas condiciones de crecimiento en cuanto a los diferentes aspectos tratados a lo largo de este análisis; dicho crecimiento empezó a hacerse evidente a partir de los gobiernos liberales, mismos que favorecieron y crearon condiciones para el desarrollo urbano de la ciudad (aunque sin grandes transformaciones de este tipo (15:56); es a partir de ese momento que la ciudad de Guatemala cual cielo nublado y oscuro, ve por primera vez un destello de luz filtrándose entre esa tempestuosa, gris y espesa capa de condiciones políticas y monótonas actividades que ensombrecían el aspecto de la ciudad y el diario vivir de los ciudadanos de aquella época; en este sentido

habla el siguiente párrafo: “...debido a la suma pobreza de su población trabajadora y al permanente clima político dictatorial, Guatemala no podía ofrecer otra imagen que la de una ciudad triste.” (15:59), en la misma línea de pensamiento, aunado a la observación y percepción que hace Morelet A., cuando describe la desastrosa y penosa situación de algunos europeos que encontró ‘vegetando’ por la ciudad, se expresa lo siguiente: “... he visto a europeos desgraciados vegetar en ella muy tristemente, después de haber disipado sus recursos con los gastos de un inmenso viaje: seducidos por exageradas relaciones, habían creído poseer un tesoro en su industria, ilusión que debía hacer desaparecer una sola mirada dirigida a la ciudad.” (15:59). Retomando, ese ‘destello’ que le dio a la ciudad la instauración de los gobiernos liberales, vale decir que el mismo fue solo en cuanto a aspectos infraestructurales y de expresiones urbanas y arquitectónicas de grandeza por parte de los gobernantes, ya que a pesar de que con estos gobiernos se vivió una etapa de ‘transformación’, ligada principalmente a la reorientación de la economía nacional hacia el café (2:309); la misma fue de “...acomodamiento de la vieja matriz colonial a las nuevas exigencias de la época.”; Tal como lo señala J.C. Pinto Soria, (15:63); por ejemplo, con el asunto de los inmigrantes, la situación seguía siendo similar a los años anteriores, dado el persistente clima político dictatorial y el nulo apoyo por parte de las autoridades liberales, esto según lo observado por Caivano. (15:61). Punto y aparte fue el asunto de la inmigración alemana, ya que el alemán, “...contaba con capitales suficientes y la economía cafetalera tenía alguna similitud con su tradición de gran empresario agrícola tipo junker. El clima político imperante en Guatemala era también similar al de su país y le aseguraba, como a la élite local, un status social privilegiado al disponer de las ventajas decisivas para el éxito económico: abundante mano de obra barata y tierras prácticamente regaladas.” (15:61).

Es con los liberales que se dan ciertos avances como ya se dijo, en cuanto a aspectos urbanos y es de subrayar este punto, ya que con ellos al mando se da la primera fase de urbanización, extendiendo la ciudad su mancha urbana, aunque poblacionalmente hablando no fuera necesario. Fue con el gobierno de José María Reina Barrios (1892 – 1898,) que se creó el primer diseño de la ciudad; esto es importante, ya que en el mismo aparece el trazo de las diagonales que forman hoy en día la zona 4 (Cantón Exposición), además de vías de actual y vital importancia para la ciudad, como la Avenida La Reforma; así que se puede decir que con Reina Barrios y su proyecto de ‘embellecimiento y dignificación de la ciudad’, inicia la historia del sector que ocupa ahora La Terminal y comercios aledaños; claro está que en aquel tiempo no pasaba por las mentes de éstos gobernantes que este lugar creado para exposiciones, tuviese la función que hoy desempeña en nuestra ciudad (comercial y de servicios) y mucho menos que la misma tuviera tantos conflictos como los tiene. En cuanto al comercio por estos años, ya no era raquítico ni insignificante para no tener instalaciones como lo fue por el año de 1860, dado relatos de esa época; por el contrario, ya para finales de siglo, el mismo tenía varias instalaciones destinadas para este uso y para los años 50 del siglo XX, este se vio atraído fuertemente hacia la parte sur de la ciudad por obras públicas de gran valor y envergadura.

Otro aspecto de interés acontecido en este periodo fue la modernización y evolución que se experimentó en el transporte urbano (1926) y consecuentemente a esto, el privilegio de crecimiento que se le dio al mismo al tener una etapa de construcción masiva de carreteras y caminos en el período de Jorge Ubico; lo anterior le dio a este tipo de transporte un fuerte empuje, seguido de un crecimiento potencial hasta la fecha. Estos dos hechos incidieron positivamente en el movimiento de los productos agrarios y

de la canasta básica principalmente a nivel interno (país), situación que, abrió las puertas y creó las condiciones específicas para que este sector pudiera abastecer de mejor manera a la ciudad y obtener mayor diversificación en los productos que se vendían con anterioridad en la misma. Como apunte de interés para la ciudad, también con estos sucesos, se facilitó a la población del interior de la República una mayor interacción con la misma, por ende, la ciudad quedó descubierta, libre y sin barreras de movilización u obstáculos para recibir las fuertes migraciones experimentadas hacia ella en los años posteriores; se puede concluir que estos hechos, realmente fueron trascendentales y de impacto para las condiciones que hoy en día imperan en nuestra ciudad; claro aunado a lo anterior también se encuentra el tema político y de reglamentación que como se ha visto a lo largo de la historia, poco hay de ello y de acciones, menos.

Es con lo anterior que se abre paso y se da marcha adelante a los sucesos del siguiente período que abarcan a partir de 1955 hasta la actualidad, los cuales muestran de manera directa y específica lo acaecido en el Cantón Exposición Poniente, develando la problemática existente en el mismo.

II.II. PERÍODO RECIENTE (1955 – ACTUALIDAD)

Tal y como se plasmó al principio de este trabajo, se han establecido determinados sucesos de diversa índole a maneja de extensión y comprensión de una realidad que se palpa y vive en la actualidad por los pobladores de esta gigantesca ciudad, si la comparásemos por ejemplo, con la de fines del siglo XIX; pero es justo en este punto histórico donde nos desligaremos de este tipo de descripciones, ya que es a partir de este momento en que la historia nos entrega hechos puntuales del sector en estudio y que

para el objetivo de esta investigación son mucho más importantes e imprescindibles de analizar y estudiar que sucesos ajenos a esta realidad, aunque bien pudieran ser estos últimos de gran valor e importancia para comprender otros fenómenos o problemas que se presenten en la actualidad, no sólo de carácter urbano, sino de cualquiera de las diferentes ramas y disciplinas existentes del conocimiento; se tratará de evitar el abordarlos en lo máximo, a menos que dicho suceso tenga implicaciones, relación, o sirva para aclarar algún punto que se estime complicado o como ampliación para la comprensión de algún hecho suscitado en el Cantón Exposición Poniente.

Es preciso hacer una breve aclaración y descripción de la forma en que se tocarán algunos aspectos en este apartado, puesto que los mismos, como ya se dijo son más puntuales que los que hasta ahora se han abordado. Con este período se abarcan sucesos que llegan hasta la realidad actual en donde de buena forma se puede apreciar con la simple observación la gran mayoría de los problemas que afectan, asedian e inundan el lugar de La Terminal y sus áreas circunvecinas con una atmósfera negativa, de intranquilidad, de suciedad y de desorden; condiciones imperantes desde ya hace varios años. Es importante dejar expreso que se puede entender a La Terminal como el problema, o al menos como el génesis del mismo; pero se torna imperante hacer un estudio más detallado de la misma, su origen, las causas de este y la influencia que ésta tuvo y tiene en el desorden y en general en los problemas que se analizarán más concienzudamente en el transcurso de este apartado; y en este sentido, se vuelve interesante formular las siguientes preguntas: ¿A causa de qué o quién es que se tienen los problemas que hoy en día son como el pan del diario vivir en La Terminal?; ¿Será que la culpa la tiene la gente que pone sus negocios en esa área y aunado a ello, la fuerza que le confiere el pueblo al visitar y realizar sus compras allí?;

¿Acaso tienen la culpa las instalaciones o la función establecida para las mismas y que éstas actuaron como polo de atracción del comercio y a causa de ello se debe el crecimiento desmedido del mismo, o son las decisiones públicas tomadas o no tomadas las que han permitido que este problema se agrandara a la escala de hoy en día?, ¿Reglamentos?, ¿Entes encargados de cumplir los anteriores?, ¿Desentendimiento?, ¿Desconocimiento de la realidad y de las obligaciones por parte de las autoridades?, ¿Factor económico?, etc.; interesante ¿no?. Lo que también es cierto es que el presente estudio no pretende apuntar a nadie en especial bajo ninguna circunstancia, pero lo que si busca, es evidenciar que cosas se han hecho mal, para no repetir las, aplaudir las que se han hecho bien, para tomarlas en cuenta y seguir el ejemplo, encontrar parámetros o normas en proyectos o situaciones análogas que hayan tenido éxito y sean aplicables a la realidad de nuestra ciudad; de esta manera se podrá plantear una propuesta que solucione o facilite la puesta en marcha de algún plan que contribuya al mejoramiento de la problemática existente. De igual forma, es necesario establecer que La Terminal fue instaurada en los bordes o límites de lo que hoy es la zona 4, por lo cual forma parte del Cantón Exposición Poniente; con el avanzar de este recorrido histórico se podrá percibir que para referirnos al sector general de estudio se hará en la mayor cantidad de las veces referencia a La Terminal puesto que es el elemento físico y urbano del cual se desligan, desprenden o surgen los problemas que ocurren a lo largo y ancho del Cantón Exposición Poniente, dada la gran influencia que tiene este elemento no sólo en este sector sino en la ciudad y la República, esto debido a las funciones y actividades tan fuertes y arraigadas que ésta desempeña para nuestro país. Por los motivos anteriores, es que se expone a continuación los sucesos acaecidos a partir de la fecha indicada, dado el relevante interés histórico y práctico que tiene para la presente investigación.

II.II.I. CRONOLOGÍA:

En el año de 1955, fue que tomó posesión de la Alcaldía Municipal de Guatemala el Ing. Julio Obiols y lo hizo respaldado por la bandera política de la Democracia Cristiana. Durante el período que éste personaje estuvo como jefe edilicio de la Municipalidad (1955 - 1959), se realizaron diversas obras que fueron de gran interés para la época y que en la actualidad perduran y continúan siendo fundamentales en el desarrollo y funcionamiento de la ciudad; entre éstas, se encuentra la edificación de El Trébol, es allí donde converge el tráfico de los cuatro puntos cardinales, convirtiéndose en el principal distribuidor vial de la ciudad de Guatemala y en el punto más transitado de la misma; en aquella época, esta obra significó para la ciudad una mayor facilidad en la conducción del tráfico en esa área: *“Entre 1955 y 1957 se edificó El Trébol, en la confluencia de las carreteras al Pacífico y al Occidente, lo cual facilitó el tráfico en esa área.” (9:507); es de resaltar que esta obra fue de gran importancia para el comercio, ya que como se dijo, se facilitó el transporte en esa área, permitiendo por ende una forma más simple y funcional para el traslado de los productos agrícolas y de la canasta básica para la ciudad. Fue un enlace esencial para el establecimiento posterior de La Terminal en las cercanías a este punto, ya que facilitaba la entrega de los productos provenientes de los puntos cardinales mencionados; en este orden de ideas se expresa en la siguiente cita: “La razón de su localización (terminal de mayoreo), obedece primeramente a la utilización de terreno disponible que tenía la municipalidad en este lugar y en segundo término, por su accesibilidad al Trébol...” (12).* Ahora bien, hay que revisar la primera parte de este texto puesto que existen otras fuentes que indican que la Municipalidad compró los terrenos en donde hoy está asentada La Terminal y lo hizo expresamente para la ejecución de esta obra, *“...el ayuntamiento tuvo que erogar la suma de Q202 mil para adquirir el*

área de 101,997 metros cuadrados, en donde sería ubicada la moderna terminal.” (31:5). Por lo anterior se puede deducir que los razonamientos hechos en el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano (EDOM 1972 - 2000) acerca de las causas de la localización de La Terminal, no fueron del todo acertados y como se verá posteriormente, además de éstos, existieron otras circunstancias que fueron tomadas en cuenta para el asentamiento de esta obra en el lugar donde se encuentra.

En la actualidad no resulta difícil darse cuenta de que esta localización debió de ser mejor estudiada; esto en el sentido de no dejarse cegar por las ventajas y objetivos primarios que se tenían con aquel proyecto, puesto que si se hubieran tomado en cuenta otros factores como por ejemplo las proyecciones de crecimiento poblacional y de la ciudad, dadas las fuertes migraciones que había experimentado la ciudad a partir de los años 40 (4:213), probablemente se hubiera llegado a la conclusión de que a futuro la localización de esta obra iba a dar problemas si se hacía donde se hizo; o quizás se hubiese determinado de que en algún momento posterior (momento determinado por esas proyecciones y estudios) iba a ser necesario hacer un replanteamiento y reestructuración de la misma y por ejemplo edificar La Terminal en otro punto más adecuado (tal y como se pretende hacer ahora con las Centrales de Transferencia; de hecho la de la parte sur, contigua al CENMA, es la única que se encuentra en funcionamiento), dejando las instalaciones ya existentes para desempeñar otras funciones que no tuviesen el impacto que obviamente genera un mercado y una Terminal de este tipo. Además de lo anterior, posiblemente se hubiera tenido más conciencia y llevado un control del crecimiento de éstas, a manera que no se permitiese bajo ninguna circunstancia el desbordamiento y sobrepoblación de la infraestructura creada para estas funciones; de esta forma seguramente las autoridades municipales hubieran gozado

con tener el control de las mismas y evitarse tantos problemas como los tienen hoy. Es obvio que la Municipalidad cometió errores, si no muchos, si grandes, al no prever estas situaciones desde un principio; en este sentido, fue durante el periodo municipal de Manuel Colom Argueta que se trató de solventar este problema y otros muchos que presentaba la ciudad, por medio del EDOM (1972 – 2000); pero finalmente, este se topó con la fuerte barrera que significaba la frágil, astillosa y torpe relación que tenían las autoridades municipales con el gobierno central; razón por la cual dicho plan nunca llegó a tener carácter de ley y por lo que todo el esfuerzo empleado en la elaboración e institucionalización, se vio truncado una y otra vez, dadas las persistentes relaciones de este tipo entre ambos entes. (66:1) y (62:1); con respecto a las relaciones entre la Municipalidad y el Gobierno Central se hace mención de lo siguiente: “Históricamente, la gestión de la capital guatemalteca ha sido una mezcla de competencia entre la Municipalidad de Guatemala (Ayuntamiento) y el gobierno central (Ejecutivo).” (4:220)

Volviendo a los inicios de La Terminal, fue bajo el mando del alcalde Obiols que se comenzó en mayo de 1956, “levantándose sobre un área de 101,997 metros cuadrados, a un costo de Q.867,000.”, (43:2), según lo expresado por el propio Obiols en pleno acto inaugural, celebrado el 27 de diciembre de 1958; convirtiéndose a partir de ese momento en uno de los centros comerciales de mayor importancia para el país, (31:4). El objetivo del alcalde al edificar esta Terminal de Autobuses era el de corregir el problema de los buses extraurbanos, tanto de carga como de pasajeros, que ya para aquella época se presentaba en la parte central de la ciudad, afectando el tránsito por la misma. Para ello, fue que se construyó La Terminal, ya que se tenía pensado que la totalidad de los vehículos mencionados se estacionara en estas

instalaciones. (43:2); al respecto, Álvaro Gálvez es más específico en la información que presenta: “La municipalidad dirigida por el ingeniero Obiols, tenía el propósito de ubicar en el área de parques 50 autobuses extraurbanos de las diversas empresas, así como permitir el estacionamiento adicional de otros 90 vehículos, entre automóviles y buses.” (31:5).

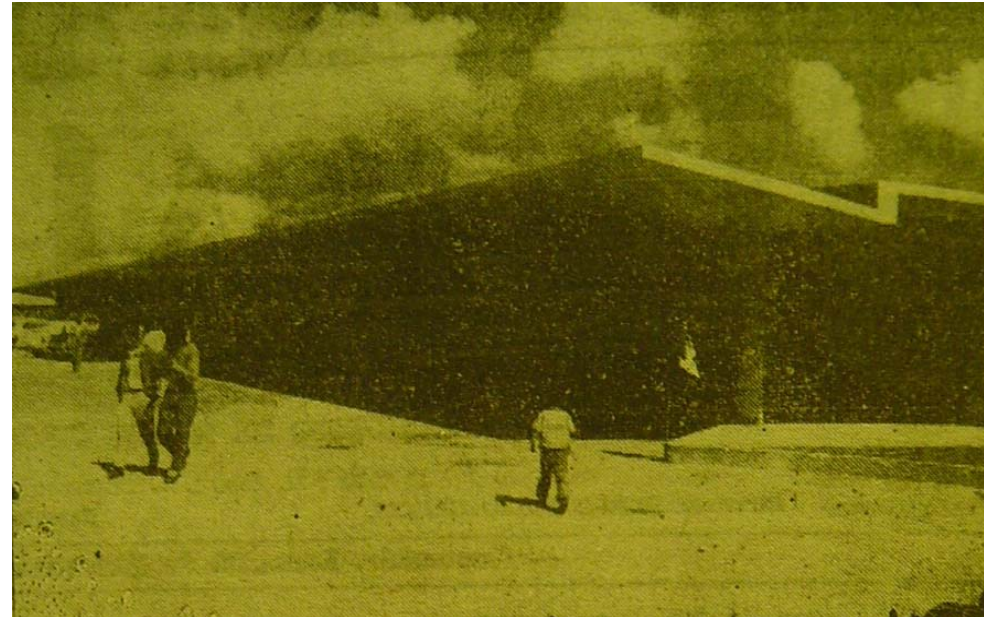


Ceremonia inaugural de La Terminal de la zona 4, la misma se celebró el 27 de Diciembre de 1958.

Además de lo anterior, el proyecto estuvo ligado desde su concepción al saneamiento de ese sector, puesto que allí, según lo declara el historiador guatemalteco Miguel Álvarez, existía una

laguneta que “se estaba convirtiendo en un foco de contaminación... se había convertido en una especie de gigantesca cloaca, pues recibía aguas negras y pluviales de sectores como la Bolívar, zona 8.” (31:4); aunado a lo anterior según aparece en el mismo artículo, se quería aprovechar para realizar la construcción de “un moderno mercado que hacía falta en la capital.” Lo anterior, indica que el alcalde tenía buenas expectativas, razones e intenciones para este proyecto, así lo expresaría él mismo durante el discurso de entrega de la vara edilicia, en donde se refiere a La Terminal “como uno de los soñados proyectos para el desarrollo nacional.” (32:6). Los resultados de esta obra se hicieron evidentes y el impacto generado en la parte central de la ciudad fue sumamente positivo, recibiendo para aquella época el calificativo de “sorprendente” (32:6). En este sentido es obvio que dicho proyecto surgió con visión de mejoramiento para las condiciones de la ciudad en aquel momento, y de hecho esta visión y posterior concreción, tuvo buenos resultados, dados los objetivos que se esperaban conseguir. Pero con el transcurrir del tiempo, nadie se imaginaba que esta obra que en un momento fue calificada como ‘uno de los soñados proyectos para el desarrollo nacional’, fuera a convertirse en una de las peores pesadillas para la ciudad; y esto realmente es consecuencia de muchas cosas que se han dejado de hacer al respecto del funcionamiento, reglamentación y control de crecimiento de la misma.

Otro aspecto que fue tomado en cuenta por el alcalde Obiols para la instauración de La Terminal, fue la facilidad que proveía además del reciente trébol, la línea férrea, que en aquellos momentos era un medio factible para el transporte de los productos provenientes del interior de la República hacia el mercado; de esta manera lo indica el siguiente fragmento: “...el área estaba contigua a la vía férrea, en donde las verduras, frutas y granos podrían ser descargados sin ningún problema.” (31:5).



Terminal de Buses de la zona 4, días después de su inauguración (43:2).

Por otra parte, el escenario paisajístico o visual que tenía el terreno donde fue asentada La Terminal era bastante pintoresco, esto motivaba a la gente a visitar el lugar, ya que existía allí una laguneta que estaba rodeada por enormes y viejos cipreses; esto según lo relatado a Álvaro Gálvez por el licenciado y cronista de la ciudad, Miguel Álvarez; el lugar era conocido como ‘La Cipresada’ o también se referían al mismo como ‘La Laguna del Tívoli’, según memorias del cronista. (31:4). ¿En que forma cambio este escenario después de la construcción de La Terminal? No hubo mas laguneta, sin embargo, se puede decir que las autoridades tuvieron cierta conciencia del aspecto ambiental, puesto que a pesar de que los relatos indican que para el proyecto tuvieron que urbanizarse 12 manzanas a un costo de Q. 200,000 (no se dice si estaban cubiertas por bosque o algo similar), si se precisa que “...La

Terminal tiene además un bosque de cipreses que será dejado como parque.” (43:2); también, “Los primeros inquilinos aún recuerdan el llamado parque de Tívoli, en donde un bosque poblado de cipreses coronaba la parte sur de La Terminal.” (32:6). Lo que es triste en este caso, es que después de haber dejado este bosque para “recreo de los niños y como pulmón para la ciudad”, no duró mucho puesto que fue talado al poco tiempo para extender los puestos comerciales en esa área (32:6).

Lo anterior es sumamente importante puesto que sabiendo que el gobierno municipal de 1959 – 1962 fue liderado por el Dr. Luis Fernando Galich, “...un hombre identificado con los sectores populares, aquello empezó a crecer de manera acelerada. Los puestos se empezaron a llenar e incluso había parte del interior que quería exponer sus productos en La Terminal.” (32:6). y teniendo como apoyo al **EDOM (1972 - 2000)** en su capítulo de **Mercados**, es posible inferir que fue durante su período que se llevó a cabo la ampliación en la parte sur de La Terminal, ya que se indica como periodo de construcción del mismo, los años comprendidos entre 1959 y 1963. Dado lo anterior, Se hace evidente el desfase, la falta de objetivos y políticas comunes; se aprecia lo poco que se respeta la planificación y gestión pública del antecesor; esto surge a consecuencia de la codicia de algunas personas que solo velan por su propio bien y crecimiento personal o que simplemente no tienen claro el concepto de bien común, ya que se pierde toda la perspectiva de lo que es justicia y equidad social al beneficiar de manera notoria, privilegiada y desbordada a un sector específico (en este caso, al comercial-popular) y todo ello en detrimento de los demás sectores de esa sociedad general, de esa sociedad global, de esa integralidad; con esto no se pretende decir que no hay que beneficiar al sector popular, si de hecho es el sector que en mayor medida necesita beneficios por ser la ‘pobre’ mayoría, pero

precisamente medida es lo que se debe de tener para saber hasta que punto llegar con los mismos, puesto que puede ocurrir que lo que es beneficio de muchos en un principio (aparentemente), se transforme en provecho de pocos y maleficio de la mayoría, tal y como ha sucedido con La Terminal; entonces ¿A quién se beneficia realmente, al sector popular?, ¿Quién es la mayoría entonces?, ¿Aún es mayoría el sector beneficiado o se ha convertido en un grupo minoritario con privilegios, sin reglas, autónomo y autogobernado?, etc. Aunado a lo anterior y como engrosamiento de lo mismo, también se debe mencionar la inexistencia de una agenda política compartida y consensuada con los diferentes sectores a quienes competen, afectan o interesan determinadas medidas o decisiones políticas, para que sean ellos mismos, los primeros en velar y exigir el cumplimiento de las cosas que a ellos les interesa para su bien común; y a la falta de visión, convenio y cumplimiento en la generación de proyectos a largo plazo y compartidos a través de diferentes gestiones administrativas comprometidas con el mejoramiento de las condiciones negativas existentes en su área de trabajo e influencia.

Queda únicamente hacer ver que si el mercado y La Terminal de Autobuses han crecido y se han desbordado de sus límites físicos, ha sido única y exclusivamente responsabilidad de las autoridades municipales (puesto que a ellos les compete esa atribución) al permitir que esto sucediera y al no tener un reglamento al respecto del funcionamiento y crecimiento de éstos; y además, algo muy importante para nuestro país, aparte de tener las herramientas legales, se debe de tener un ente u organismo que ejerza la función de velar por el cumplimiento de estos reglamentos, y es que en Guatemala es evidente que se vive en un país anárquico, puesto que existen muchas leyes, pero para nada compromisos serios en el cumplimiento de estas normas y leyes, situación que continúa agravando el estado descrito. Si no se toma realmente en

serio este aspecto y se buscan los mecanismos para la implementación y cumplimiento de éstos, se estará condenando a una Guatemala en continua y progresiva decadencia, una Guatemala desordenada, caótica e inhabitable; el asunto de La Terminal no escapa a esta descripción por supuesto.

Continuando con este punto de tanta importancia, como lo es el de la reglamentación y regulación de las funciones y actividades en el sector de La Terminal, resulta interesante e imprescindible hacer mención de que mucha de la problemática que ahora existe, fue detectada y puntualizada por medio del EDOM (1972 - 2000); no se pueden obviar estos aspectos, ya que sin lugar a dudas la falta de acción para solventarlos incidió notablemente en el agravamiento de los mismos, génesis de otros y como conclusión de esto, las actuales condiciones de deterioro:

- *“Las funciones de mayoreo y al detalle, se confunden y esto constituye el desorden que prevalece, ya que los mayoristas con sus transportes invaden y permanecen en los lugares de carga y descarga, realizando sus productos al por menor.”*
- *“La Terminal como centro de mayoreo no proporciona facilidades de conservación y almacenamiento de productos perecederos, desventaja que ocasiona desperdicios en la producción...”*
- *“La Terminal como terminal de autobuses extraurbanos, presenta favorables ventajas de accesibilidad y distribución de transporte urbano. Sin embargo, el tránsito se congestiona, debido a la falta de regulación del mismo.”*

- *“...La Terminal de la zona 4, no funciona como un mercado de mayoreo, debiéndose prever la construcción de uno nuevo que considere los siguientes factores: sistema vial regional, sistema vial urbano y posibilidad de expansión.”*
- *“La Terminal de buses extraurbanos presenta un problema inverso al de La Terminal aérea. En este caso, “la localización es aparentemente muy buena.” El principal problema que presenta es que comparte su ubicación con el mercado de mayoreo y con el mercado principal de granos (Mercado El Granero).” (12)*

Es más que perceptible que la falta de reglamentación al respecto del funcionamiento del mercado de mayoreo en aquel entonces dio la pauta para la tergiversación del funcionamiento del mismo, ocasionando desorden, invadiendo de forma continua y prolongada los espacios destinados para carga y descarga, que luego se expandió y desbordó los límites del mismo, generando un caos vial y urbano. Otro aspecto que es de relevancia es que La Terminal no proporcionaba las facilidades de almacenamiento de los productos, lo cual claramente incidió e incide actualmente en el deterioro del medio ambiente al convertirse los sectores aledaños al mercado, prácticamente en un basurero de desechos orgánicos; lo anterior afecta la calidad de vida de los habitantes de este sitio y en general de los de la metrópoli.

De igual forma con La Terminal de Buses no se previó el crecimiento de la población, de la metrópoli, ni mucho menos del sistema de tránsito; lo cual incidió en que un aspecto aparentemente positivo (ubicación) se tornara negativo, debido al congestionamiento que se produce en dicho lugar y la contaminación que emanan las unidades que prestan el servicio.

Al respecto de regulación y planes urbanos en la ciudad de Guatemala resulta de gran valor sintético, el resumen que hace Gisela Gellert de los mismos y las razones por las cuales no fueron implementados: *“Nunca se ha institucionalizado un plan de desarrollo urbano o metropolitano en Guatemala, y menos aún se ha aplicado. En 1945 se elaboró un Plan Gobernador de la Ciudad, pero solamente para aspectos del sistema vial, y 20 años más tarde se diseñó un Plan Regulador de la Municipalidad de Guatemala, el cual no fue aprobado por el gobierno central. Como un intento serio y profesional respecto a un Plan de Desarrollo Metropolitano y su reglamentación, hay que mencionar sobre todo el Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano 1972-2000, conocido como EDOM 1972-2000, el cual tampoco fue aceptado por el gobierno central por intereses políticos. Después ya no se elaboró ningún proyecto de ordenamiento metropolitano. A principios de la década de 1980, se empezó a trabajar en un Plan de Desarrollo Metropolitano (PLANDEMET), pero el proyecto nunca se concluyó por falta de financiamiento. En 1990 se elaboró la propuesta de un Plan de Desarrollo de la Ciudad de Guatemala y su Área Metropolitana (PLANDEUR 1991-1995), pero no se aprobó por las respectivas instituciones.” (4:218)*. Con lo anterior se evidencia que realmente no ha sido entera culpa de la Municipalidad el no solventar o desarrollar planes o estrategias con respecto a la problemática, sino que más bien el estado de caos se debe a circunstancias aún más profundas que van desde malas relaciones con el gobierno central (principal de todas), pasando por problemas financieros, falta de profundidad y estudio en los planes planteados, hasta llegar a la falta de acción en el cumplimiento (en caso de que alguna ley o plan haya sido aprobado). Ahora bien, surge la pregunta ¿Si no se ha podido institucionalizar y poner en marcha ningún plan de carácter general, porqué es que no se ha trabajado o al menos no se ven resultados para problemas puntuales que requieren de una intervención pronta y

directa dada la magnitud y extensión de los mismos?. Este punto también es abarcado por Gisela Gellert y explica algunas cuestiones al respecto: *“Por medio de la Municipalidad de Guatemala, y en cooperación con agencias extranjeras, se realizaron en los últimos años varios estudios sectoriales (Planes Maestros) para plantear soluciones viables respecto a problemas urgentes en el área metropolitana, como el servicio de agua potable, transporte, mercados, desechos sólidos, etcétera. Pero en ningún caso se ha logrado la puesta en práctica de las soluciones propuestas, agravándose el déficit y deterioro de la infraestructura urbana en una forma realmente alarmante, además de provocar toda clase de contaminación ambiental, con niveles ya insoportables para la población.” (4:218)*; además de éstos, ya más recientemente se encuentra el **Plan Metrópolis 2010**; en este, existe la identificación del problema, se definieron políticas y estrategias, se hizo un análisis nacional definiendo fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas con el objeto de analizar a la metrópoli de una forma integral y no de forma aislada, también se realizó un *programa de actividades 1996 – 2010*, en el cual se establecieron periodos de ejecución con base en las líneas de trabajo (14:78-83); en estas líneas de trabajo, se han identificado asuntos de importancia para la metrópoli, pero en muchos casos ya se ha vencido el periodo de tiempo contemplado para darle atención a los mismos. En la actualidad la municipalidad capitalina el plan que impulsa y promociona se llama **“Plan Guatemala 2020”**; este posee un enfoque más participativo, ya que busca la participación sectorial de los diferentes actores de nuestra sociedad, para en esta forma lograr conformar un plan sólido, con bases firmes y con continuidad; en este sentido: *“la Municipalidad de Guatemala ha enfocado sus esfuerzos y ha convocado a un proceso multisectorial; el cual buscará la consolidación de un plan municipal al año 2020. La conformación inicial del Plan Guatemala 2020 es solamente el inicio de un proceso, ya que a futuro deben conducirse*

subprocesos de revisión, seguimiento y modificación al mismo, a fin de asegurar su impacto.” (74:1).

Por otra parte y tomando el tema de la capacidad de alojamiento de las instalaciones de La Terminal, es importante hacer notar que en un principio la infraestructura creada para el mercado, fue construida para acoger a 500 inquilinos aproximadamente (61:1); luego, después de la ampliación que se dio a las instalaciones, allá por los años 60, según las memorias del presidente de la Asociación de inquilinos de La Terminal (año 2001), Fernando Barahona Paiz, laboraban en ese mismo sitio alrededor de unas 1000 o 1500 personas. (33:5). En la actualidad, esta cifra ha aumentado consistentemente llegando a la cantidad de 4409 inquilinos, sumándose la cantidad de 1140 inquilinos que ocupan el mercado de El Granero, aledaño al de La Terminal (35:4). A todo lo anterior y como factor de peso para el sector, de peso no solo en cuanto a número sino en cuanto a impacto que producen en el mismo, se encuentra el denominado sector informal, definido por WIEGO (Women in Informal Employment Globalizing and Organizing) como: *“Todos los trabajadores (rurales y urbanos) que no gozan de un salario constante y suficiente, así como todos los trabajadores a cuenta propia-excepto los técnicos y los profesionales- forman parte de la economía informal. Los pequeños comerciantes y productores, los microemprendedores, los empleados domésticos, los trabajadores a cuenta propia que trabajan en sus respectivas casas y los trabajadores ocasionales (los lustradores, los transportistas, la gente que trabaja a domicilio, por ejemplo en la confección o en la electrónica, y los vendedores ambulantes) integran la categoría informal de la economía”.* (82:2); este sector económico, invade los alrededores de toda La Terminal coadyuvando en el estado de calamidad; *“...está fuera de control de la municipalidad, pues se trata de casetas de ventas ubicadas en los alrededores de ambos*

mercados, así como por lo menos 12 mil vendedores ambulantes o del sector informal que llegan por la mañana y se retiran después del mediodía.” (35:4). Teniendo los datos anteriores, se puede decir que lo que en un principio fue creado para alojar a cerca de 500 inquilinos (Mercado de La Terminal), en la actualidad se encuentra invadido y desbordado por aproximadamente 17,549 personas; esto quiere decir que ahora el número de inquilinos (si es que se puede seguir llamando de esa manera) es 35 veces más que para lo que fue planificado.

Es fundamental reconocer el impacto que ha generado en el sector y en general en la ciudad el aspecto de la economía o del sector informal, puesto que debido a ello las calles aledañas y el área de influencia directa del Mercado y de La Terminal de Autobuses son invadidos de forma constante día a día; es necesario darse cuenta que esto ocasiona problemas no solo de carácter urbano al bloquear las calles y arterias convirtiéndose una pesadilla el transitar por las mismas (ver plano No. 18 de Obstrucción del espacio vial por comercio en pág. # 104), aunado a la invasión de las áreas peatonales y a la mala imagen urbana que proporcionan estas construcciones de carácter informal; esto también incide en problemas ambientales al no poseer equipamiento urbano (que debe ser provisto por la Municipalidad de Guatemala) adecuado para depositar los desechos generados por las actividades desarrolladas sin el consentimiento de la municipalidad capitalina; se hace la salvedad que las grandes cantidades de basura y desechos que produce el sector de La Terminal, no es solo originado por las ventas informales, ya que en ello contribuye el mercado, la misma Terminal de Autobuses, además de los distintos comercios y la gente que circula a diario por este lugar; de igual manera, incide en problemas de seguridad y salud para ellos mismos en primer lugar por ser los que están expuestos de forma directa a cualquier siniestro que se genere

y para el resto de la comunidad capitalina al percibir y aspirar los gases tóxicos que emanan de los incendios que tanto han afectado al área; esto se debe principalmente a dos factores primarios: El primero tiene definitivamente que ver con la calidad de construcciones realizadas en este perímetro, puesto que las mismas en su mayoría son expresiones provisionales adoptadas como perennes y que han quedado de esa forma al pasar de los años convirtiéndose en construcciones sumamente peligrosas para el desarrollo de cualquier actividad dado el gran potencial de combustión que tiene la mayoría de ellas, puesto que son conformadas por tablas de madera a manera de paredes y lámina en el techo (Ver plano No. 24 de Construcciones con materiales vulnerables / Edificaciones riesgosas en pág. # 119); el segundo factor son los usos indebidos que tienen algunas construcciones de este tipo como lo son el almacenamiento de juegos pirotécnicos y dadas las condiciones físicas descritas, las costumbres fervorosas, como dejar encendidas veladoras para santos tal como lo indicó (en entrevista hecha en el año 2001) William Hernández, dirigente de La Terminal: "... algunos siniestros pudieron haber ocurrido por un cortocircuito o porque se dejan veladoras encendidas en áreas hechas de madera". (34:5).

Basta revisar un poco la historia del lugar para darse cuenta de cuanto ha afectado este tipo de siniestro al lugar; por ejemplo en el año de 1981 acaeció en La Terminal un incendio que es comunicado de la siguiente manera: "Todos gritaban y corrían buscando refugio. Las atemorizadas madres lloraban y pedían auxilio para que los bomberos rescataran a sus niños... Lo relatado ocurrió la madrugada del 21 de noviembre de 1981, cuando el mercado de La Terminal de Autobuses, zona 4, fue destruido casi totalmente por un incendio de grandes proporciones. Las llamas redujeron a cenizas 2 mil 300 negocios y causaron pérdidas materiales por más de Q5

millones, según los reportes oficiales de la municipalidad de aquella época." (34:5)



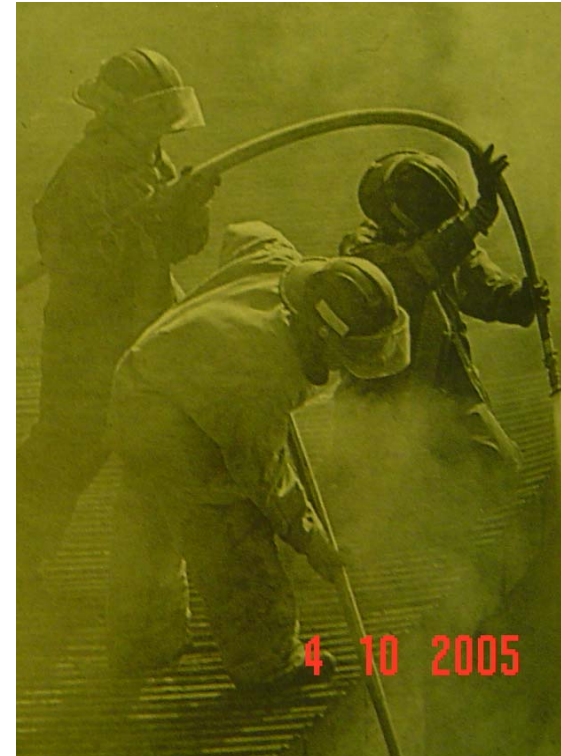
DAÑOS: Esta fotografía permite observar los daños que dejó el incendio que el 21 de noviembre de 1981 destruyó casi totalmente el mercado de La Terminal de Autobuses, zona 4.

Continuando con la ejemplificación de estos hechos: "Otro incendio de grandes proporciones se produjo el 9 de abril de 1989, cuando el fuego arrasó con 130 negocios. Las pérdidas materiales en esa ocasión fueron reportadas en Q300 mil." (34:5).



ARRASADO: Otro incendio de grandes proporciones destruyó 130 negocios en La Terminal de Autobuses el 10 de abril de 1989.

Otro incendio ocurrido en este sector dejó como saldo además de los daños materiales: *“Una niña muerta y más de tres millones de quetzales en pérdidas, fue el resultado de un pavoroso incendio que destruyó cerca de 20 comercios en el sector de Multimercados S.A. ubicados en la 2ª. Avenida 6-51, zona 4, a inmediaciones de La Terminal de autobuses.”* (46:8)



Bomberos, luchando por sofocar las llamas del incendio. (46:8)

Solamente para poner un ejemplo más, el 31 de agosto de 2001, se originó otro incendio en el sector del Mercado de El Granero, en donde varios negocios fueron destruidos por las voraces llamas del siniestro. Los daños para este suceso, fueron calculados en Q. 100,000 y además se tiene las sospechas de que el mismo no fue accidental sino que fue provocado. (34:5).



...incendio que se produjo el 31 de agosto 2001. / Fotografía de Gabriel Herrera.
(34: 5).

Resulta de urgencia para la ciudad que este sector sea abordado mediante algún proyecto que resuelva estas condiciones de inseguridad, ya que como se vio, mientras sigan imperando en las construcciones los materiales descritos y las costumbres de las personas en este sitio, tarde o temprano continuaran ocurriendo estos hechos lamentables en los que no sólo se pierden los bienes materiales, sino que tal y como se ha visto, se pierden valiosas vidas humanas.

Por otra parte, toda la problemática expuesta hasta el momento, ha originado serios conflictos y puntos de vista divergentes en cuanto al funcionamiento y manejo de La Terminal. Por

un lado, se encuentran las autoridades municipales y por el otro, los inquilinos y vendedores de la misma. Ambas posturas han sido marcadas por ser poco flexibles, convirtiéndose todo el proceso en una batalla campal, sin resultados claros en ninguno de los bandos. Los resultados que si han sido evidentes son las constantes riñas, amenazas, incriminaciones, culpas al contrario; en fin una batalla en donde no se ha escatimado en los recursos y medios para desacreditar y hacer daño al oponente.

Gran parte del descontento y las riñas que ha habido entre vendedores y la municipalidad han sido a consecuencia de la edificación de la CENMA y posterior reubicación de las ventas al por mayor realizadas en el Mercado de La Terminal. Todo este proceso creó unas fuertes posturas entre ambos bandos, por un lado los vendedores de La Terminal aducían que a ellos los afectaría grandemente el traslado porque la gente ya estaba acostumbrada a llegar a ese lugar; por el otro, La Municipalidad tenía la postura de que con el traslado se lograría dar cierto ordenamiento al lugar y se les brindaría mejores condiciones de operación en las nuevas instalaciones, ya que las mismas fueron construidas en la parte sur de la ciudad (jurisdicción municipal de Villa Nueva) para evitar el ingreso del transporte de carga al núcleo de la ciudad.

A continuación se presenta una breve recopilación de enfrentamientos entre la Municipalidad y los vendedores de La Terminal, ya que si colocáramos toda esta serie de sucesos, realmente no terminaríamos nunca puesto que son incontables los mismos dada la actividad y comportamiento de este sector; en este punto se debe de hacer referencia al aspecto conflictivo y delincencial que tanto afecta a La Terminal; basta con revisar las estadísticas de la comisaría policíaca establecida en La Terminal, donde para el año 2001 se presentaban los siguientes datos: "...un

promedio semanal de 12 heridos de bala y 23 más con arma blanca. Se destaca que por lo menos dos extorsiones ocurren en el mismo período y diariamente se reportan ocho o diez robos de consideración. La PNC informa además que por lo menos dos personas mueren cada semana al ser agredidas a balazos o cuchilladas por bandas de maleantes que operan en el sector.”
(36:9). Este tema es de suma importancia solventarlo y se pone la carta sobre la mesa para quién desee abordarlo a profundidad:

II.II.II. CUADRO DE ENFRENTAMIENTO MUNICIPALIDAD Vrs VENDEDORES

SUCESO	MOTIVO	POSTURA / REACCIÓN PÚBLICA / VENDEDORES	FUENTE
"Al menos 10 personas lesionadas, así como vehículos y comercios con daños, fue el saldo de los disturbios ocurridos anoche en La Terminal de autobuses, zona 4, los cuales fueron protagonizados por vendedores del lugar."	"Los incidentes se originaron tras la orden municipal de trasladar a los comerciantes mayoristas de La Terminal a la Central de Mayoreo, Cenma, zona 12."	La Policía aprehendió por lo menos 16 personas que presuntamente agredieron a las autoridades, aunque la PMT fue la primera en accionar sus armas."	(Miguel Acabal y Erick Campos, Diez heridos en disturbios, Guatemala, 11 de octubre de 2000, www.prensalibre.com)
"Las fuerzas de seguridad utilizaron ayer bombas lacrimógenas para dispersar y aprehender a un centenar de vendedores de La Terminal..."	"...los inconformes instalaban barricadas en las rutas al Atlántico, Pacífico y Occidente, para evitar que camiones cargados con frutas y verduras se dirigieran a la Central de Mayoreo..."		(Damián Valladares y Julio F. Lara, Protestas dejan 100 detenidos, Sección Nacional, Prensa Libre, Guatemala 16 de Noviembre de 2000, página 10)
Accidente sufrido por un comerciante de La Terminal de la zona 4.	"Me atacaron agentes uniformados de la PM que venían se movilizaban en los pcoops placas p-14357 y p-742875. Los disparos hicieron que me descontrolara, por lo que di tres vueltas para finalmente caer en la vía contraria...", narró Herrera." Por otra parte, un dirigente de los inquilinos de La Terminal de la zona 4 expresó: "Ya no acudiremos al Ministerio Público (MP) ni a la policía a denunciar a los agentes de la Policía Municipal (PM), estamos dispuestos a atacarlos."	Héctor Morales, vocero de la comuna "dijo que resulta fastidioso estar aclarando los infundios que cada vez más seguido lanzan éstos señores. 'Ellos dicen que agentes de la Policía Municipal de Tránsito (PMT) andaban con armas de asalto y en vehículos particulares. Nuestros agentes de la PMT no usan arma ni equipo de asalto. Es cierto que a veces se rentan vehículos que por supuesto no están identificados como de la comuna, pero es por estrategia porque de lo contrario serían blanco de ataques'."	(Domingo Tercero, "Tomateros amenazan a PMT", Periódico Al Día, 6 de noviembre de 2001, página 6)
"El 21 de octubre del año pasado, La Terminal quedó prácticamente rodeada por llamas. Por todos lados había barricadas de llantas incendiadas y miles de comerciantes, con pañuelos atados en la cabeza, atacaban a los grupos de la Policía Municipal de Tránsito (PMT), como parte de un desborde de hechos de violencia que dejaron una persona muerta y varios heridos."	"A la municipalidad lo único que le interesa, agrega Godoy, es ordenar el tránsito y controlar el comercio del mercado." –Godoy era el vicealcalde en ese entonces.–	"... alcalde de la ciudad, Fritz García Gallont, ... reitera a cada momento que 'el desorden que prevalece en La Terminal tendrá que ser dominado y que los líderes de los tomateros deberán ser capturados y consignados a los tribunales'.// Por otra parte, "El Comité de Emergencias de La Terminal (CET),... dirigido por el líder William Hernández... 'Si vienen aquí nos van a encontrar. No importa cuántas muertes más ocurran. No importa quienes tengan que perecer en los ataques. Lo cierto es que toda La Terminal está preparada para defenderse y el alcalde García Gallont sólo muertos nos sacará de este lugar que es nuestra propia casa', exclamó Hernández."	(Álvaro Gálvez, Guerra de los tomateros, Sección Series VII Parte, Periódico Al Día, 14 de noviembre de 2001, página 11)
Muerte de comerciante de La Terminal de la zona 4. Según William Hernández, dirigente del comité de emergencia de La Terminal (CET), el comerciante formaba parte de una caravana que custodiaba a un camión cargado de cebollas que se dirigía al mercado de la zona 4.	Los vendedores de verduras de la Terminal de la zona 4, "acusaron ayer a la Policía Municipal de Tránsito (PMT) de haber dado muerte de un balazo al comerciante Felipe Castro Tzunux..."	"...la municipalidad rechazó las sindicaciones y las calificó como parte de otro montaje teatral de parte de los mercaderes."Según Héctor Morales, vocero de la comuna, "la versión de los tomateros no se ajusta a la lógica y mucho menos al tiempo y al espacio geográfico."	(Domingo Tercero, Asesinan a tomatero, Periódico Al Día, 16 de noviembre de 2001, página 4)

... CONTINÚA CUADRO DE ENFRENTAMIENTO MUNICIPALIDAD Vrs. VENDEDORES

SUCESO	MOTIVO	POSTURA / REACCIÓN PÚBLICA / VENDEDORES	FUENTE
William Hernández, dirigente del CET, "manifestó que el comité contaba con varios testigos que notaron cuando los PMT enmascarados dispararon varias veces contra el taxi en que viajaba Castro Tzunux."	Muerte del comerciante Felipe Castro Tzunux.	"El vocero municipal Héctor Morales... Si como parte de las pesquisas alguno de los agentes de la PMT resulta responsable, será presentado a los tribunales para que aclare su situación..." Por otra parte, El Servicio de Investigaciones Crimológicas (SIC), interrogó a un inspector de la PM, ya que estuvo presente en los hechos esa noche; éste, "acusó a los tomateros de haber disparado contra ellos varias veces cuando montaban una operación en la Aguilar Batres..."	(Domingo Tercero, "Responsabilizan al alcalde", Periódico Al Día, 17 de noviembre de 2001, página 4)
"El alcalde capitalino, Fritz García Galloni, ... Aclaró que a las 22:10 horas de ese miércoles los Bomberos Municipales recibieron la información que una persona fue tirada por un taxi y ultimada a tiros en La Terminal. A las 22:15 horas, una unidad bomberil salió hacia la 0 avenida y 9ª. Calle de la zona 4, en donde encontró sin vida al menor Castro. Por otro lado y ajeno al caso del menor, a las 22:35 horas la Policía Municipal de Tránsito (PMT) inició un operativo en la calzada Aguilar Batres, en donde los agentes pasaron un camión que traía las placas tapadas con un nylon, el cual venía custodiado por taxis y en el interior gente armada y con gorros pasamontañas... Se tomaron datos y no hubo capturas."	Muerte del comerciante Felipe Castro Tzunux.		(Hugo García, "Alcalde culpa a tomateros", Periódico Al Día, 20 de noviembre de 2001, página 6)
"Vendedores de La Terminal, zona 4, bloquearon ayer el paso por la calzada Atanasio Tzul..."	Protesta contra la medida municipal de cerrar cuatro cruces sobre esa arteria, ya que la comuna capitalina decidió cerrar el paso por esos cruceiros sobre esa calzada para mejorar el tránsito vehicular.	"Al mediodía, un grupo de vendedores se reunió con el síndico Gustavo Blanco, quien reconoció que fue un error no haberles informado antes de ejecutar la medida." "Lo que hubo fue desinformación, porque los vendedores creían que era parte de un plan de desalojo", expresó Montano, vocero municipal.	(Alberto Ramírez, Rechazan medida de municipalidad, Guatemala, viernes 24 de septiembre de 2004, www.prensalibre.com)
"Los comerciantes recibieron a los agentes de la PMT a pedradas y les lanzaron envases de vidrio... Los ánimos subieron de tono cuando los policías empezaron a multar a los propietarios de autos mal estacionados en la calzada y cerca de las entradas a La Terminal, por la zona 8."	Desalojo en la Calzada Atanasio Tzul, ejecutado por la PMT.	"Algunos vendedores se quejaron de que los policías municipales les decomisaron productos que comerciaban. "Son unos malditos ladrones. Si el alcalde (Álvaro Arzú) quiere guerra, eso va a tener", amenazó Juana Morales, una de las afectadas." // "Amílcar Montejó vocero de la PMT, indicó que no se está desalojando a los vendedores. "Lo que estamos haciendo es ordenar el tránsito vehicular, recuperar áreas verdes invadidas y limpiar las calles para que puedan circular los peatones", declaró."	(Marvin Del Cid, Cristian Peer, PMT continúa con desalojos en zona 4, Guatemala, jueves 23 de diciembre de 2004, www.prensalibre.com)

Fuente: Elaboración propia.

Es preciso indicar que después de tantos problemas, tal y como se ha visto con respecto al traslado de los comerciantes mayoristas del mercado de La Terminal hacia la CENMA, al final el mismo pudo realizarse aunque no de la manera esperada o planeada por la Municipalidad, ya que en la actualidad aún existe comercio al por mayor en La Terminal, y en este sentido existen diversas teorías al respecto de por que no pudo hacerse dicho traslado con éxito, una de ellas es la siguiente: “...fue precisamente la unidad de familias que existen en todo el contorno de ese gigantesco y desordenado mercado popular.” (33:5),

Después de este compilado de sucesos problemáticos y conflictivos entre la Municipalidad y los vendedores de La Terminal, se puede apreciar que como ya se dijo existen dos posturas en cuanto a La Terminal; al menos aquí se han expuesto la de los actores directos implicados; por una parte la Municipalidad, según declaraciones de sus funcionarios lo que quiere es brindar un bien común a la población de su jurisdicción mediante la intervención urbanística de ese sector, ya que es una área de mucha importancia para el buen desarrollo funcional de la metrópoli al estar inmerso en su parte central y por lo tanto, estar rodeada de arterias viales principales y funciones y actividades de importancia para el desarrollo y fortalecimiento metropolitano, incluyéndose por supuesto la actividad comercial; y es por ello que, según declaraciones de Enrique Godoy, vicealcalde de la Municipalidad de Guatemala, las acciones tomadas en el sector de La Terminal no van encaminadas a la desaparición de la misma, sino por el contrario, buscan dignificar al Mercado de La Terminal y refiriéndose específicamente a la regulación de entrada de los buses extraurbanos al sector, dijo que únicamente se tiene como propósito ‘el bien común.’; estas declaraciones fueron hechas durante la presentación del Plan Guatemala 2020, a las organizaciones de la Sociedad Civil. (73:1).

Haciendo un pequeño paréntesis, es necesario dejar plasmado en estas líneas que, la propuesta de visión de ciudad de la Municipalidad, contiene 3 ejes principales, los cuales obviamente son el soporte principal del Plan Guatemala 2020: Que sea socialmente justa, ambientalmente responsable y económicamente competitiva; estos ejes no podrán lograrse sin la participación ciudadana en todo el proceso, ya que como se expuso en la presentación del Plan a la sociedad Civil organizada: “El Plan Guatemala 2020 no puede realizarse sin el involucramiento activo de la ciudadanía, pues el planteamiento de una ciudad para los próximos años, no tendría sentido sin la participación de su gente.” (71:1).

Volviendo al tema de los enfrentamientos, se puede apreciar que existe un patrón muy sólido y es que los vendedores reaccionan a las acciones tomadas por la Municipalidad en cuanto a reordenamiento del tránsito y control comercial del mercado y de La Terminal. En este sentido es evidente que claramente la Municipalidad es el gobierno que intenta gobernar y los vendedores y comerciantes en general, el pueblo que no acepta las disposiciones de ese gobierno y que a criterio de éstos, dichas disposiciones o acciones, solo afectarán su forma de vida y sus ingresos económicos; y es justo en esta línea de pensamiento que van las protestas hechas por William Hernández, ex presidente del Comité de Rescate de La Terminal, ya que la Municipalidad capitalina, tiene planeada la reubicación de los buses de La Terminal de Autobuses de la zona 4 a las Centrales de Transferencia (CENTRA) que se construirán en los 4 puntos cardinales (CENTRA SUR, será el primero en entrar en funcionamiento): “El reordenamiento es bueno y necesario, pero con los autobuses extraurbanos. La economía de los vendedores depende de ellos”. Como respuesta a estas protestas, el ayuntamiento ha expresado su firme decisión de no dar marcha atrás con el plan; a pesar de ello para los vendedores, la misma les ha planteado que con

estas disposiciones, mayor número de capitalinos llegarán a comprar al mercado. (65:1).



En el sitio que ocupan los autobuses extraurbanos, la Municipalidad quiere colocar a los vendedores de la calle. Foto Prensa Libre: Mynor de León. (65:1)

Todo lo anterior es de suma importancia, puesto que se puede ver avances en el proceso, ya que por el lado de los comerciantes existe una actitud de reconocimiento y disposición al reordenamiento, realmente esto ya es un comienzo muy significativo y puede permitir el avance de las disposiciones municipales, que por su parte plantean que dichas acciones van encaminadas a mejorar las condiciones actuales de ese sector, mas no buscan la desaparición del mismo; un aspecto de relevancia en lo anterior es también la inclusión del sector informal para dichas mejoras, que dicho sea de paso es parte

esencial de la problemática urbana existente en el sector (ver página # 35). Al decir de los comerciantes este es un sector económico para nada despreciable en cuanto a ingresos que puede brindar a la comuna capitalina, puesto que según sus declaraciones, la Municipalidad podría recaudar anualmente Q. 12.9 millones (asumiendo un pago diario por cada puesto informal de Q.3.00); sin embargo, según declaraciones municipales, a ellos no les interesan los ingresos, más que únicamente “...acabar con el desorden y el caos que existe en esta área de la zona 4.” (35:4). Lo que es una acción positiva en este aspecto por parte de la Municipalidad capitalina, es el haber creado y capacitado a un grupo de supervisores para el control de estas ventas, a través de la Dirección de Abastos Municipal: “...ha capacitado a un grupo de veinte supervisores que tendrán a su cargo atender denuncias y solicitudes de los vecinos, en el tema de reordenamiento y el buen ornato de calles y avenidas. Ellos serán los encargados de regular y evitar la proliferación de ventas informales y ambulantes en las calles.” (72:1); realmente esto se puede tomar como un comienzo, puesto que para la envergadura de este problema en la capital guatemalteca, se estima que no sea suficiente el personal capacitado; es un proceso que debe seguir una metodología gradual de adaptación a las circunstancias y características específicas de cada sector.

Es importante hacer notar que los miembros de La Terminal, son una comunidad muy unida entre sí, con mucha solidaridad, costumbres y forma de vida muy arraigadas, proceso que ha ido desarrollándose durante más de 47 años (casi medio siglo); donde en muchos casos ya son tres generaciones que laboran en el mismo lugar, realizando la misma actividad. Además de ello y que ha coadyuvado a la identidad y sentimientos tan arraigados de esta población hacia ese sitio, han sido los diferentes sucesos que han enfrentado a lo largo de estos años, como por ejemplo, todos los

incendios ocurridos que han propiciado la unión y solidaridad de esta comunidad en la desgracia, permitiendo todo ello, cual Ave Fénix, el resurgimiento de entre las cenizas de éstos comerciantes una y otra vez. En este sentido, se hace palpable esta unión de la que se comenta simplemente revisando un poco los hechos ocurridos en La Terminal, en los que los principales dirigentes e integrantes de esta comunidad, comunican ese sentimiento de fraternidad, solidaridad e identidad que tienen para con el resto de los integrantes de esta población, con su trabajo, y con el lugar donde lo desempeñan; y como ejemplo de ello, el señor Cándido Isabel Miranda, “...quien tiene 40 años de vender cocos en las proximidades de El Granero, manifiesta que ‘aquí están nuestras familias, aquí está nuestra vida, aquí están los mejores años de nuestra existencia’. ‘Cómo vamos a dejar este lugar, cómo vamos a permitir que esto se privatice’, subraya Miranda...”, las anteriores declaraciones haciendo referencia al conflicto surgido por el traslado a la CENMA. Por otra parte, pero continuando con lo anterior, La vicepresidenta de la Asociación de Inquilinos de La Terminal, Luz Mercedes Guzmán (año 2001), declara: “Nosotros no queremos problemas con nadie, pero el que nos busca nos encuentra... Esta terminal también nos cuesta a nosotros. Se puede decir que nosotros le dimos vida, nosotros la hicimos funcionar; aquí está nuestro sudor, aquí está nuestra sangre”. Además de esto, también el presidente de la Asociación de Inquilinos de La Terminal (año 2001), manifiesta: “En La Terminal nadie se muere de hambre, todos somos hermanos...” (33:5). Otro factor que definitivamente ayuda a esta comunidad a ser tan solidaria entre sí y a tener todas las características descritas anteriormente, es el aspecto económico y de facilidades que existen en La Terminal; bien lo dijo la señora Amelia Chávez, vendedora de abarrotes quien para la fecha de la entrevista tenía 37 años de vivir en La Terminal: “¿Qué falta en La Terminal? ¿Verdad que no falta nada?... Aquí tenemos comida en abundancia, aquí hay trabajo para la gente honrada. ¿Qué

más podemos desear?...”; de igual manera la señora Amelia Hernández destaca este aspecto y lo hace de la siguiente forma: “Mire usted, el refrán popular destaca que donde está el ganado allí están las garrapatas. El dinero aquí corre a montones, y si no vea cuántas agencias bancarias operan en este sector.” (38:5). Esto es posible gracias a la gran cantidad de comercios que existen en el sector y a la diversidad de los mismos; según el administrador del Mercado de La Terminal en el año 2001, “...gracias a La Terminal por los menos 20 mil negocios particulares existen en aquel gigantesco sector comercial.” (35:4). Evidentemente para existir tal volumen de negocios es necesario que exista una demanda que lo justifique; y es en este punto donde coinciden algunos expertos en que cuando menos son 300 mil personas las que circulan por La Terminal diariamente, (38:5). Todas estas fortalezas que posee este sector lo convierte en un “emporio comercial”, así lo califica Álvaro Gálvez, definiéndolo de vital importancia para diversos sectores del país, pero especialmente para miles de pequeños empresarios asentados en esta área, (38:4). Con respecto al dinero que circula en La Terminal, no hay información detallada y exacta del volumen del mismo, pero si existen estimaciones de expertos, las cuales afirman que dicho monto podría sobrepasar los Q. 200 millones mensuales, (35:4); según datos que posee la Municipalidad de Guatemala (aunque no oficiales), por La Terminal circulan mensualmente un monto de Q. 260 millones, (37:10); mientras que los datos presentados por Oliver Obregón son aún más elevados, al considerar que éstos ascienden a Q. 11 millones diarios, lo que nos da un monto mensual de Q. 330 millones (27); realmente cualquiera que sea el monto verdadero o más cercano a la realidad, hay que reconocer que es una cifra monumental de dinero; este y los demás aspectos citados, hacen que La Terminal sea vista por lo vendedores, inquilinos y demás trabajadores de la misma, como un lugar para trabajar, defender, cuidar, valorar y conservar. De todo lo anterior nace, la estrechez,

solidaridad e idiosincrasia de esta comunidad. Para tener una idea más clara con respecto a la distribución y tipo de comercio existente en este sector, a continuación se presenta un cuadro en donde se especifica el tipo de negocio y también se presenta la gráfica de dicha distribución:

II.II.III CUADRO DE LOCALES COMERCIALES EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

	TIPO DE COMERCIO.	# LOCALES	TOTAL
	ACTIVIDADES AGROPECUARIAS		23
1	FINCAS.	3	
1	VENTA DE SEMILLAS.	1	
1	PESCA.	4	
1	AGROPECUARIAS, VETERINARIAS.	15	
	ACTIVIDADES INDUSTRIALES		44
2	EXTRACTORES DE PIEDRA.	1	
2	ELABORACIÓN DE ACEITES Y GRASAS.	1	
2	ELABORACIÓN DE ALMIDONES.	3	
2	ELABORACIÓN DE ALIMENTOS PARA ANIMALES.	1	
2	INDUSTRIAS DE QUÍMICOS, JABONES, ETC.	3	
2	TOSTADURÍAS DE CAFÉ.	1	
2	INDUSRIAS ALIMENTICIAS.	2	
2	FABRICACIÓN DE PRODUCTOS TEXTILES.	6	
2	FABRICACIÓN DE PRODUCTOS DE MADERA.	2	
2	FABRICACIÓN DE PLÁSTICOS.	5	
2	FABRICACIÓN DE PRODUCTOS METÁLICOS.	2	
2	FABRICACIÓN DE MAQUINARIA AGROPECUARIA.	1	
2	FABRICACIÓN DE ACUMULADORES.	1	
2	FABRICACIÓN DE EQUIPO MÉDICO.	1	
2	FÁBRICA DE MUEBLES.	6	
2	FABRICACIÓN DE JUEGOS Y JUGUETES.	2	
2	INDUSTRIA MANUFACTURERA.	1	
2	EMBOTELLADORAS.	1	
2	INDUSTRIAS Y CORPORACIONES.	3	
2	DEPÓSITOS DE HIELO.	1	
	ACTIVIDADES DE PREPARACIÓN DE ALIMENTOS		189
3	PANADERÍAS O PASTELERÍAS.	15	
3	TORTILLERÍAS.	22	
3	PRODUCTOS LACTEOS.	5	
3	DULCERÍA Y CHOCOLATES.	3	
3	HELADERÍAS.	4	
3	RESTAURANTES, COMEDORES, CAFETERÍAS, ETC.	140	
	ACTIVIDADES DE COMERCIO Y ELABORACIÓN DE ROPA Y ZAPATOS		86
4	SASTRERÍAS.	6	
4	COMERCIO DE ROPA USADA, ZAPATOS Y FERRETERÍA USADOS.	45	

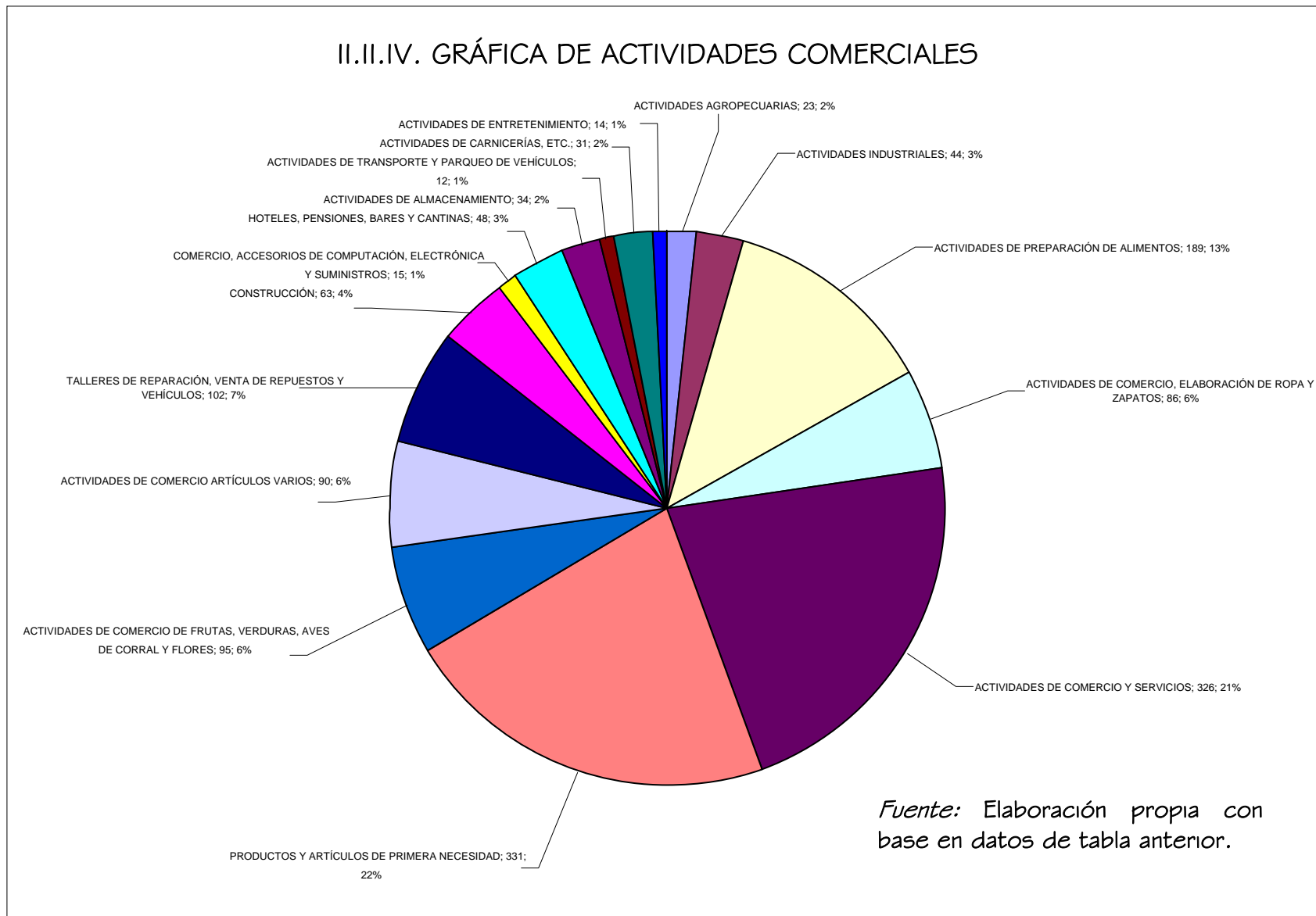
4	DISTRIBUIDORA DE PRENDAS DE VESTIR Y CALZADO POR MAYOR.	35	
	ACTIVIDADES DE COMERCIO Y SERVICIOS		326
5	IMPRENTAS.	6	
5	CERRAJERÍAS.	4	
5	HOJALATERÍAS.	3	
5	FLORISTERÍAS.	1	
5	CONSTRUCCIÓN DE EDIFICIOS OBRAS DE INGENIERÍA CIVIL.	16	
5	ACONDICIONAMIENTO DE EDIFICIOS.	1	
5	PINTORES.	1	
5	DROGUERÍAS Y FARMACIAS.	40	
5	VENTA DE ESPECIAS.	5	
5	PRODUCTOS COSMÉTICOS.	6	
5	LIBRERÍAS Y PAPELERÍAS.	14	
5	JOYERÍAS.	3	
5	AGENCIAS DE VIAJES, CORREOS, ETC.	5	
5	AGENCIAS BANCARIAS, REMESAS, ETC.	7	
5	AGENCIAS DE SEGUROS Y PENSIONES.	4	
5	ACTIVIDADES INMOBILIARIAS, VENTA DE BIENES RAÍCES.	16	
5	ACTIVIDADES JURÍDICAS.	98	
5	ACTIVIDADES DE CONTABILIDAD, AUDITORÍAS E IMPUESTOS.	11	
5	ACTIVIDADES DE ASESORAMIENTO EMPRESARIAS Y DE GESTIÓN.	3	
5	ACTIVIDADES DE ARQUITECTURA E INGENIERÍA.	8	
5	EMPRESAS DE PUBLICIDAD, RÓTULOS, MANTAS, ETC.	5	
5	ACTIVIDADES DE OBTENCIÓN DE PERSONAL.	4	
5	ACTIVIDADES DE LIMPIEZA, ADMINISTRACIÓN DE EDIFICIOS.	1	
5	ESTUDIOS FOTOGRÁFICOS.	5	
5	OFICINAS DE TRÁMITES EN GENERAL.	6	
5	CENTROS DE ESTUDIO.	2	
5	CLÍNICAS MÉDICAS, OFTALMÓLOGOS, ODONTÓLOGOS, ETC.	21	
5	ORGANIZACIONES EMPRESARIALES Y DE EMPLEADORES.	5	
5	LAVANDERÍAS.	1	
5	SALAS DE ESTÉTICA, BARBERÍAS, ETC.	19	
5	SOLUCIONES CREDITICIAS.	1	
5	ACTIVIDADES DE SERVICIOS = SANITARIOS, ETC.	4	
	PRODUCTOS Y ARTÍCULOS DE PRIMERA NECESIDAD		331
6	ALMACENES Y DISTRIBUIDORAS.	37	
6	DEPÓSITOS GRANOS, HUEVOS, ETC.	117	
6	DEPÓSITOS DE ALIMENTOS, BEBIDAS Y TABACO POR MAYOR.	74	
6	TIENDAS Y DESPENSAS.	97	

6	COMERCIALES, CON PRODUCTOS VARIOS.	6	
	ACTIVIDADES DE COMERCIO DE FRUTAS, VERDURAS, AVES DE CORRAL Y FLORES		95
7	DEPÓSITOS DE BANANOS.	15	
7	DEPÓSITOS DE TOMATE.	2	
7	VERDURERÍA Y FRUTAS.	17	
7	DEPÓSITOS DE PLÁTANO.	43	
7	VENTAS DE COCOS.	7	
7	VENTA DE AGUACATES.	8	
7	VIVEROS.	1	
7	COMERCIO DE AVES DE CORRAL.	2	
	ACTIVIDADES DE COMERCIO DE ARTÍCULOS VARIOS		90
8	COMERCIO DE DESPERDICIOS Y DESECHOS.	1	
8	VENTA DE PRODUCTOS DE PLÁSTICO.	34	
8	VENTA DE TONELES.	1	
8	VENTA DE PRODUCTOS DE LAZOS.	1	
8	VENTA DE COMALES Y TONELES DE LATA Y PLÁSTICOS.	17	
8	VENTA DE ARTÍCULOS DE BARRO O CERÁMICA Y OLLAS METÁLICAS.	9	
8	CANASTAS Y CESTAS.	5	
8	VENTAS DE CARBÓN.	7	
8	VENTA DE PAPEL PERIÓDICO.	2	
8	VENTA DE BOLSAS PLÁSTICAS Y SACOS INDUSTRIALES.	4	
8	COMERCIOS DE TUSAS, PASHTES, ETC.	4	
8	COMERCIO DE LEÑA.	1	
8	COMERCIO DE COHETES.	1	
8	COMERCIO DE CAJAS DE CARTÓN.	1	
8	CERERÍAS, CANDELAS, ETC.	1	
8	VENTA DE MUNICIONES PARA ARMAS.	1	
	TALLERES DE REPARACIÓN, VENTA DE REPUESTOS Y VEHÍCULOS		102
9	VITALIZADORAS Y REENCAUCHADORAS.	4	
9	TALLERES DE ESTRUCTURAS METÁLICAS.	4	
9	VENTA DE AUTOMÓVILES.	3	
9	MANTENIMIENTO, REPUESTOS Y REPARACIÓN DE VEHÍCULOS.	60	
9	COMBUSTIBLES Y ACEITES PARA MOTORES.	8	
9	COMERCIO POR MAYOR MAQUINARIA Y EQUIPO.	10	
9	REPUESTOS PARA REFRIGERACIÓN.	1	
9	VENTA DE REPUESTOS PARA BICICLETAS.	2	
9	TALLERES DE REPARACIÓN DE RELOJES, ZAPATOS, ELECTRODOMÉSTICOS, ETC.	10	
	CONSTRUCCIÓN		63
10	MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN.	5	

10	FERRETERÍAS, PINTURAS, PRODUCTOS DE VIDRIO, ETC.	58	
	COMERCIO DE ACCESORIOS DE COMPUTACIÓN, ELECTRÓNICOS Y SUMINISTROS		15
11	SUMINISTRO DE ENERGÍA ELÉCTRICA.	1	
11	ENSERES DOMÉSTICOS POR MAYOR.	2	
11	VENTA DE ARTÍCULOS PARA TELÉFONOS.	4	
11	ELECTRÓNICA.	1	
11	VENTA DE DISCOS DE MÚSICA, CASSETES NUEVOS Y USADOS.	3	
11	VENTA DE ACCESORIOS Y EQUIPO DE COMPUTACIÓN.	4	
	HOTELES, PENSIONES, BARES Y CANTINAS		48
12	HOTELES, PENSIONES Y OTRO TIPO DE HOSPEDAJE.	23	
12	BARES, CANTINAS, CLUBES NOCTUROS, ETC.	24	
12	LICORERÍAS.	1	
	ACTIVIDADES DE ALMACENAMIENTO		34
13	BODEGAS DE ALMACENAMIENTO MAYOR.	34	
	ACTIVIDADES DE TRANSPORTE Y PARQUEO DE VEHÍCULOS		12
14	TRANSPORTE, COMUNICACIONES, GRÚAS, ETC.	6	
14	PARQUEOS PÚBLICOS Y PRIVADOS.	6	
	ACTIVIDADES DE CARNICERÍAS, ETC.		31
15	MARRANERÍAS Y MARISQUERÍAS.	3	
15	CARNICERÍAS Y POLLERÍAS.	28	
	ACTIVIDADES DE ENTRETENIMIENTO		14
16	ACTIVIDADES DE RADIO Y TELEVISIÓN.	10	
16	ACTIVIDADES DE ENTRETENIMIENTO, GIMNASIOS, JUEGOS ELECTRÓNICOS, BILLAR, ETC.	4	

FUENTE: Directorio Nacional de Empresas y sus Locales - DINEL –

II.II.IV. GRÁFICA DE ACTIVIDADES COMERCIALES



Por el lado de la Municipalidad, se ha visto a través del tiempo que ha tenido buenas intenciones para solventar los problemas de la ciudad, sin embargo, en muchos casos, la mayoría de ellos para ser más exactos, no obtuvieron el aval por parte del gobierno central (esto cuando el gobierno municipal aún no era autónomo, ver páginas # 30 y 34); situación que fue contribuyendo al agravamiento y engrandecimiento de los problemas, lo cual aunado a la unión e identidad de los comerciantes ha dificultado seriamente la solución de los problemas urbanos del sector.

Es necesario entender estas dos posturas porque tanto derecho tiene la primera parte de defender lo que ellos llaman “su casa”, que es su lugar de trabajo, donde desempeñan y desarrollan parte importante de sus vidas, como obligación tiene la Municipalidad al ser la institución encargada de la regulación urbana en la cabecera municipal de Guatemala de brindar a todos los vecinos un mejoramiento real en este aspecto; y es en este sentido que son justificables y necesarias sus intervenciones en la búsqueda del bien común de los integrantes de esta sociedad. Claro que en el proceso de mejoramiento de este aspecto, debe buscarse de manera más profunda y activa el diálogo, y evitar en la medida de lo posible, las expresiones y hechos manifestativos de inconformidades o descontentos, ya que afectan al resto de los capitalinos puesto que en muchos casos se paralizan importantes vías de comunicación, incidiendo de manera negativa en el funcionamiento, desempeño y productividad de la metrópoli.; hay que recordar que tanto derecho tienen los vendedores de la libertad de expresión (tal y como lo tiene cualquier otro individuo de esta sociedad), como libertad de locomoción es derecho de todos los guatemaltecos; la libertad de expresión no debe coartar la libertad de locomoción, ambos son derechos inalienables de todos los guatemaltecos, estipulados en la Constitución Política de la República de Guatemala.

Y para finalizar con este capítulo y a manera de complemento, a continuación se presentan algunos cuadros analíticos del sector a través de la herramienta del F.O.D.A. (Fortalezas – Oportunidades – Debilidades - Amenazas), los cuales ayudarán a completar la información brindada hasta el momento y darán un marco más amplio respecto al uso y actividades posibles en el sector de La Terminal:

II.II.V. CUADRO DE FODA PARA EL AMG (Área Metropolitana de Guatemala)

<i>FORTALEZAS Y OPORTUNIDADES</i>	<i>DEBILIDADES Y AMENAZAS</i>
<ul style="list-style-type: none">➤ Clima y recursos naturales.➤ Posición geográfica.➤ Proceso democrático.➤ Oferta hotelera.➤ Potencial turístico.➤ Diversidad cultural.➤ Capacidad intelectual.➤ Mano de obra disponible y accesible.➤ Accesos al mercado mundial.	<ul style="list-style-type: none">➤ Pobreza y corrupción.➤ Irrespeto a los derechos humanos.➤ Violencia e inseguridad.➤ Deterioro del medio ambiente.➤ Bajo nivel de inversión extranjera.➤ Bajo nivel de desarrollo tecnológico.➤ Centralización y concentración en el AMG.➤ Marco jurídico inadecuado y vulnerable.➤ Vulnerabilidad a desastres.➤ Debilidad institucional.

Fuente: Plan de Desarrollo Metropolitano, 1995.

II.II.VI. CUADRO DE FODA DEL SECTOR EN ESTUDIO EN EL PRESENTE

<p>Fortalezas y Oportunidades:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Su ubicación hace que comparta la mayoría de las fortalezas del país y de la ciudad. ➤ Único en su tamaño en potencial de renovación urbana. ➤ Existe oferta hotelera cercana. ➤ Localización a lo largo de arterias comerciales importantes y sector bordeado por facilidades culturales y de exposición. ➤ Alto nivel de inversión pública en el futuro. ➤ La infraestructura de servicios existe o puede instalarse fácilmente. ➤ Inversión en la construcción es mínima. ➤ Terreno generalmente plano. ➤ Área vial existente es mayor a la idealmente sugerida. ➤ Comunicación ideal con el resto de la ciudad, el país y el extranjero a través de distintos modos de transporte. ➤ Excelente oportunidad de explotar vistas y puntos focales. <p><i>Fuente:</i> <i>Proyecto de graduación del Arq. Oliver Obregón "Saneamiento Ambiental + Reordenamiento Urbano", Terminal zona 4, U.R.L.</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Amplia traza urbana. ➤ Prohibición de ingreso al sector por parte de la municipalidad capitalina a buses extra urbanos. <p><i>Fuente: Elaboración propia.</i></p>	<p>Debilidades y Amenazas:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Poca población nocturna. ➤ Riesgo de desastres y precariedad de viviendas. ➤ La Terminal ha sido la causante de los usos del suelo indeseados, así como de los conflictos de tránsito. ➤ Altos niveles de contaminación causados por el mercado y por los buses. ➤ Partes del terreno tienen pendientes mayores al 30%. ➤ Estructura de viajes gravemente desbalanceada. ➤ Transporte colectivo es anárquico. ➤ Falta de mobiliario urbano. <p><i>Fuente:</i> <i>Proyecto de graduación del Arq. Oliver Obregón "Saneamiento Ambiental + Reordenamiento Urbano, Terminal zona 4", U.R.L.</i></p> <hr style="border-top: 1px dashed black;"/> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Zona con decreciente población en la ciudad. ➤ Existe delincuencia. ➤ Existencia de industrias, contribuyen a la contaminación. ➤ Contaminación visual, auditiva, atmosférica y del suelo provocada por diversas actividades del sector. <p><i>Fuente: Elaboración propia.</i></p>
---	---

II.II.VII. ROLES POTENCIALES PARA EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE:

Con el propósito de definir y justificar el uso más apropiado para el sector en estudio y tomando en cuenta el concepto de bien común, nos valdremos de algunos lineamientos y parámetros establecidos en herramientas legales, así como también se tomarán en cuenta aspectos de índole histórica y desde luego se tendrá presente la realidad del sector en la actualidad. A continuación se citarán las alternativas más factibles y justificables para definir el uso de suelo predominante en el sector de estudio y de esta manera determinar el papel que desempeñará dentro de su contexto urbano:

- **Sector Cultural y de Recreación:** Este rol está circunscrito en la renovación y revitalización urbana, mismo que es un componente que está identificado en el Plan Metrópolis 2010 como potencializador de las actividades económicas del AMG; además tenemos una localización favorable para la población citadina, ya que el sector en estudio es un punto céntrico en la ciudad, con arterias y vías principales que facilitan su accesibilidad, además de tener importantes iconos guatemaltecos en este rubro en las cercanías como lo son el Teatro Nacional, 4 Grados Norte y el Centro Histórico de Guatemala en la zona 1.
- **Sector Turístico:** Este rol propuesto está determinado para el AMG por el Plan Metrópolis 2010: *“Se ha definido la imagen rol del AMG como un centro de operaciones turísticas basadas en los conceptos de ciudad ecológica e histórico cultural.”*; además que el mismo integraría con los sectores aledaños un núcleo urbano con vocación turística; es claramente un punto estratégico de comunicación al interior y al exterior del país.

- **Sector Comercial, Financiero y de Servicios:** Este rol básicamente está fundamentado en la realidad histórica y actual del sector; ya que el mismo se ha desarrollado a través de la historia como un sector de este tipo, consecuentemente este es el uso de suelo predominante y sus tendencias siguen ese mismo lineamiento.
- **Sector de Vivienda:** Al igual que los roles cultural _ recreativo y turístico, esta propuesta está identificada en el Plan Metrópolis 2010 como potencializador de las actividades económicas del AMG y es de suma importancia para la municipalidad capitalina, puesto que con la ejecución de proyectos de esta índole se estarán generando más ingresos para la comuna por concepto de impuestos; además de que ayudará en buena medida para la mitigación de los movimientos pendulares que a diario se registran en nuestra ciudad y que tanto caos causan en las arterias principales de acceso a la misma. Finalmente, se estará contribuyendo a minimizar el gran déficit existente de unidades habitacionales en la metrópoli.

Aunado a lo anteriormente expuesto es de importancia mencionar que los cuatro roles citados son afines a lo indicado en la Constitución Política de la República de Guatemala en su artículo No. 119: *“Son obligaciones fundamentales del Estado:*

- a) *Promover el desarrollo económico de la Nación, estimulando la iniciativa en actividades agrícolas, pecuarias, industriales, turísticas y de otra naturaleza;* d) *Velar por la elevación del nivel de vida de todos los habitantes del país, procurando el bienestar de la familia;”*. Para entender de mejor forma los aspectos positivos y negativos de cada rol propuesto, a continuación se presenta un análisis de cada uno de ellos mediante la herramienta del FODA:

II.II.VIII. “FODA - SECTOR CULTURAL Y DE RECREACIÓN”Fuente: Elaboración propia.

<p style="text-align: center;">FORTALEZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Gran potencial en la topografía y vistas del sector. ➤ Genera empleo. ➤ Reactiva la economía. ➤ Aumenta la plusvalía del sector. ➤ Genera movimiento y dinamiza el sector. ➤ Integra a las zonas vecinas en un núcleo urbano con vocación turística. ➤ Amplia traza urbana. ➤ Buena accesibilidad vial, bordeada por arterias principales. 	<p style="text-align: center;">OPORTUNIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Buena voluntad política y de instituciones afines. ➤ Incidir de manera positiva en la calidad de vida de los ciudadanos. ➤ Crear condiciones favorables en la capital para hacer de ella un lugar más atractivo para este sector con el fin de aumentar la estadía en la misma y consecuentemente el ingreso de divisas para la capital. ➤ Crear nueva infraestructura y espacios para el turismo, ya que la OMT tiene proyecciones de incremento de visitantes para nuestro país en los próximos años.
<p style="text-align: center;">DEBILIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mantenimiento constante de áreas públicas. ➤ Contratar servicios de seguridad. ➤ Falta de parqueos. ➤ Falta de señalización. ➤ Falta de adecuación y ampliación de vía peatonal. ➤ Existe baja densidad edificatoria. ➤ Necesitaría de grandes inversiones y de gran transformación. ➤ Habría que generar interés en inversionistas nacionales y extranjeros. ➤ Falta de mobiliario y equipamiento urbano. ➤ Tendido eléctrico excesivo, provoca contaminación visual. ➤ Existen muchos focos de contaminación dentro del sector. ➤ Marco jurídico inexistente. 	<p style="text-align: center;">AMENAZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Puede generar mayor delincuencia. ➤ Abusos por personas inescrupulosas hacia los turistas. ➤ Que una reconversión o transformación del uso del suelo tan radical, tan drástico, tan distinto para con la realidad actual del sector, pudiera verse frustrada si se generara un sentimiento de inconformidad y oposición por parte de los inquilinos y personas que se desarrollan comercialmente en el mismo; situación que se daría casi con toda seguridad, ya que es perfectamente bien sabido el miedo al cambio que tiene la mayoría de las personas y máxime cuando se ha venido desarrollando una actividad por tanto tiempo con los resultados económicos tan positivos para ellos mismos, pero en detrimento de su calidad de vida y de nuestra sociedad; dicha actividad está ya enraizada en los corazones y en el concepto tan unidimensional que tienen las personas de ganarse la vida y forma parte del <i>modus vivendis</i> de las mismas, de sus tradiciones y costumbres que se repiten día a día.

II.II.IX. “FODA - SECTOR TURÍSTICO”Fuente: Elaboración propia.

<p align="center">FORTALEZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Traza urbana histórica, concebida y realizada para ser un lugar de exposiciones y de cultura (sector de vías y rutas). ➤ Amplias calles que permiten su modificación o remodelación. ➤ Gran potencial en la topografía y vistas del sector. ➤ Existen hitos culturales y de recreación alrededor del sector como: Teatro Nacional, Centro Cívico, Centro Histórico, 4 grados Norte, Parque de la Industria, etc. ➤ Gran potencial de transformación y reconversión de espacios públicos para la recreación y esparcimiento de la población, generando espacios agradables y amables para el peatón. 	<p align="center">OPORTUNIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Crear una interconexión cultural o núcleo de este tipo con los sitios que se mencionan en las fortalezas. ➤ Crear espacios que incentiven y valoricen nuestra cultura y nuestras tradiciones para de esta forma contribuir al rescate y preservación del patrimonio tangible e intangible de los guatemaltecos. ➤ Coadyuvante en la proyección cultural de nuestro país en el ámbito internacional. ➤ Contribuir al engrosamiento de la cantidad de espacios culturales y recreativos que se tienen en nuestra ciudad. ➤ Cooperar con la educación y formación de los guatemaltecos, mostrando nuestros valores culturales. ➤ Crear espacios que sean consecuentes con las necesidades de las personas, hablando en un sentido cultural y recreacional. ➤ Incidir de manera positiva en la calidad de vida de los ciudadanos.
<p align="center">DEBILIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Falta de parqueos públicos. ➤ Existen pocas áreas verdes o franjas de este tipo en el sector. ➤ Banquetas y aceras demasiado angostas, en algunos casos no existen. ➤ Falta mobiliario y equipamiento urbano. ➤ Deficiencia en iluminación pública. ➤ Tendido eléctrico en algunas partes es excesivo y provoca contaminación visual. ➤ Existen muchos focos de contaminación dentro del sector. ➤ Sector aún sirve de terminal para buses urbanos. ➤ Sectores dentro del área de estudio con densa edificación, (sería costoso y difícil su retransformación a sitios culturales o áreas de reposo y esparcimiento). ➤ Marco jurídico inexistente. ➤ No existen condiciones peatonales que brinden confort y seguridad. ➤ Marco jurídico inexistente. 	<p align="center">AMENAZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Que una reconversión o transformación del uso del suelo tan radical, tan drástico, tan distinto para con la realidad actual del sector, pudiera verse frustrada si se generara un sentimiento de inconformidad y oposición por parte de los inquilinos y personas que se desarrollan comercialmente en el mismo; situación que se daría casi con toda seguridad, ya que es perfectamente bien sabido el miedo al cambio que tiene la mayoría de las personas y máxime cuando se ha venido desarrollando una actividad por tanto tiempo con los resultados económicos tan positivos para ellos mismos, pero en detrimento de su calidad de vida y de nuestra sociedad; dicha actividad está ya enraizada en los corazones y en el concepto tan unidimensional que tienen las personas de ganarse la vida y forma parte del <i>modus vivendis</i> de las mismas, de sus tradiciones y costumbres que se repiten día a día. ➤ Delincuencia. ➤ Expresiones vandálicas (grafittis, manchas en paredes, etc.) ➤ Apropiación de la vía pública por parte de indigentes. ➤ Utilización de la vía pública para necesidades fisiológicas.

II.II.X. “FODA - SECTOR COMERCIAL, FINANCIERO Y DE SERVICIOS”..... Fuente: Elaboración propia.

<p align="center">FORTALEZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ya existe como función mayoritaria. ➤ Genera empleo. ➤ Reactiva la economía. ➤ Aumenta la plusvalía del sector. ➤ Genera movimiento y dinamiza el sector. ➤ Integra a las zonas vecinas. ➤ Gran potencial en la topografía y vistas del sector. ➤ Amplia traza urbana. ➤ En el sector reticular oblicuo, las parcelas son grandes y pocas por manzana, lo cual permite adaptabilidad en esa área. ➤ El sector tiene muy buena accesibilidad vial, además está bordeado por arterias principales. ➤ Buenas condiciones de comunicación con el interior del país, así como con el extranjero a través de distintos medios de transporte. 	<p align="center">OPORTUNIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Mejor Calidad de vida para los habitantes del sector. ➤ Crecimiento económico de sus habitantes. ➤ Genera desarrollo social. ➤ Genera microempresas. ➤ Reordenamiento espacial del comercio. ➤ Interacción con la ciudad. ➤ Atracción de inversionistas nacionales e internacionales. ➤ Genera infraestructura y espacios de soporte para el turismo. ➤ Integrarse a otros espacios ya definidos de importancia en éstos aspectos como lo son la zona viva, 4 Grados Norte y el Centro Histórico de la capital. ➤ Crear un marco legal oportuno que brinde las pautas en este rubro para un desarrollo controlado y favorezca las actividades de este tipo. ➤ Crear mecanismos de difusión o procesos de concientización con respecto a la importancia de la conservación del medio ambiente y del no deterioro al mismo.
<p align="center">DEBILIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Deterioro urbano. ➤ Genera transporte de carga y descarga. ➤ El sector de noche esta inactivo (por el tipo de servicio). ➤ Mantenimiento constante de áreas públicas. ➤ Contratar servicios de seguridad o algún otro mecanismo para tal efecto. ➤ En la actualidad existe baja densidad edificatoria. ➤ Falta señalización vial. ➤ Se requiere de adecuación, mejoramiento y ampliación de la vía peatonal. ➤ Existen muchos focos de contaminación dentro del sector. ➤ Sector aún sirve de terminal para buses urbanos. ➤ Deterioro del medio ambiente en el sector. ➤ Falta infraestructura. ➤ Marco jurídico inexistente (para el Cantón Exposición Poniente). ➤ Crecimiento de la economía informal. 	<p align="center">AMENAZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Que no exista un crecimiento ordenado. ➤ El comercio genera dinero, y los sectores donde circula grandes cantidades de dinero son mucho más propensos a ser víctimas de la delincuencia. ➤ Congestionamiento vial con el presente modelo de transporte. ➤ Transformación de la imagen urbana (Rótulos). ➤ Falta de parqueos públicos. ➤ Al no existir un control o mecanismo adecuado para el almacenamiento y evacuación de la basura, esto puede crear nuevos basureros clandestinos. ➤ Que se desarrolle o encamine de manera negativa para el mismo, se debe buscar la diversificación para obtener una complementariedad con otros sectores aledaños que ya tienen éxito y prosperidad en este rubro. Éxito desde el punto de vista económico, ambiental, confort, de respaldo jurídico, seguridad peatonal, etc.

II.II.XI. “FODA - SECTOR DE VIVIENDA”Fuente: Elaboración propia.

<p style="text-align: center;">FORTALEZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ La municipalidad esta incentivando la creación de vivienda. ➤ El sector privado puede invertir. ➤ Proveer espacios a la población con necesidad de vivienda. ➤ Existe movimiento nocturno. ➤ Se reactiva el tejido social. ➤ Gran potencial en la topografía y vistas del sector. ➤ Ya existe un sector con una tipología constructiva de carácter habitacional. ➤ En el sector reticular oblicuo, las parcelas son grandes y pocas por manzana, lo cual permite adaptabilidad en esa área. ➤ Ya existe prohibición al ingreso a este sector para los buses extra - urbanos. 	<p style="text-align: center;">OPORTUNIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Inversión social. ➤ Creación de espacios públicos (parques infantiles, etc.) ➤ Revitalización entorno urbano. ➤ Repoblar dicha zona, ya que en la actualidad es la que menor población presenta corriendo el riesgo de quedarse sin habitantes. ➤ Incidir de manera positiva en la disminución cuantitativa de los movimientos pendulares que se registran en la capital. ➤ Que la municipalidad capitalina recaude más fondos a través del I.U.S.I. y demás impuestos a sus nuevos vecinos. ➤ Incentivar a las personas que viven fuera de los límites municipales capitalinos y que, sin embargo, hacen uso de los recursos de la ciudad al habitar este nuevo sector.
<p style="text-align: center;">DEBILIDADES:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Delincuencia. ➤ Contraste entre actividades no hay integración con alrededores. ➤ Imagen urbana contrastante (alturas). ➤ Baja densidad. ➤ Mala infraestructura. ➤ Existen muchos focos de contaminación dentro del sector. ➤ Se requiere adecuación, mejoramiento y en algunos casos infraestructura para la vía peatonal, ya que hay sitios donde no existe. ➤ El sector aún sirve de terminal para buses urbanos. 	<p style="text-align: center;">AMENAZAS:</p> <ul style="list-style-type: none"> ➤ Ruido. ➤ Que se creen complejos habitacionales sin visión de integración con sectores contiguos. ➤ Que este sector habitacional sea poblado o afectado por grupos sociales no deseados (maras, delincuencia organizada, etc.). ➤ Que se generen negocios y servicios no compatibles con este rol, afectando la imagen y funcionamiento del mismo. ➤ Que existan conflictos entre los inquilinos y vendedores que actualmente ocupan gran parte del sector.

II.II.XII. CONCLUSIÓN: DETERMINACIÓN DEL ROL PREDOMINANTE.

Por lo anterior, se puede llegar a la conclusión de que el sector de La Terminal debe seguir siendo eminentemente de características comerciales y de negocios, puesto que son diversas fortalezas las que posee como por ejemplo la historia que la respalda, dado que fue la misma Municipalidad de Guatemala la que instauró en ese sitio el mercado y Terminal de Autobuses, definiendo desde ese día un sector con estas características, que fue creciendo y fortaleciéndose con el pasar de los años y de los sucesos ocurridos en este sector. Se debe tener presente que la gente que tiene sus negocios y labora en este lugar se ha ganado el derecho de estar ahí al poner su empeño y esfuerzo y tras lidiar con tantos obstáculos con los que se ha visto envuelto este lugar. Es sumamente importante resaltar nuevamente la gran solidaridad de este pueblo y unión existente entre ellos, han sido razones muy poderosas que han impedido a la Municipalidad guatemalteca efectuar algunos planes que han estado en contra de los pensamientos e idiosincrasia de los mismos. Por otra parte y como fortaleza que posee este sector en la actualidad es la gran cantidad de dinero que genera y se moviliza por él diariamente, ésta es una razón de peso para crear mejoras en las condiciones actuales y potenciar de mayor manera a la actividad comercial solventando los problemas urbanos que tanto lo afectan. Es por lo tanto, que la propuesta de mejoramiento para este sector será: DE MEJORAMIENTO COMERCIAL.

III. MARCO LEGAL

Por ser miembros de una sociedad, misma que se rige por normas y leyes para su correcto funcionamiento y desarrollo, estamos sujetos o supeditados a las mismas, por ende debemos de actuar conforme a estas disposiciones. La presente propuesta no escapa a estas condiciones, por lo que su planteamiento está circunscrito con base en estas disposiciones:

III.I. LEYES

III.I.I. LA CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA.

Al ser la máxima disposición en materia legal, esto según lo plasmado en su artículo 175, donde estipula su máxima jerarquía con respecto a otras leyes que existen o pudieren existir en algún momento, por lo que ninguna otra ley podrá contradecir lo normado en la Constitución y en caso lo hicieren, quedarán anuladas *ipso jure*. Actuando en concordancia con estas disposiciones, La Constitución Política de la República de Guatemala establece y manda:

Con base en el artículo 135 en sus incisos b) y e), son deberes de todo guatemalteco, velar por el cumplimiento de la Constitución y cumplir las leyes; dado esto es nuestro deber cívico al integrar esta sociedad el cumplimiento de estos estatutos, por lo que la presente propuesta buscará brindar el mejoramiento en el sector de estudio amparándose en los siguientes artículos:

Art. 1, 2 y 44, establecen el bien común de las personas como fin primordial de la Constitución y el predominio del interés social sobre el particular; en este sentido es que va la propuesta, dado que busca un mejoramiento pero tomando en cuenta el

concepto de bien común, el de brindar un mejoramiento en torno a estas condiciones permitirá una mejor aceptación de la propuesta y la hará mucho más factible de realizarse.

De igual manera, el artículo No. 82 establece la autonomía de La Universidad de San Carlos y que **“promoverá por todos los medios a su alcance la investigación en todas las esferas del saber humano y cooperará al estudio y solución de los problemas nacionales”**; se espera que el presente documento sea un aporte de valor para la solución del problema tratado y de esta manera contribuir en este aspecto; sabiendo de antemano que es tan sólo un grano de arena dentro del gran campo de acción en el que se puede investigar y el gran caudal de investigaciones y propuestas realizadas a nombre de esta alma máter.

Con base en los artículos 93, 95, 97 y 98, se pretende incidir positivamente en las condiciones ambientales del sector al ser la propuesta, propulsora del mejoramiento ambiental, al menos en el sentido de buscar un mejoramiento en las condiciones del entorno ambiental del sector que tan afectado está por diversos motivos. Se espera que con la realización de esta propuesta, se incida positivamente, brindando beneficios en esta materia a los ciudadanos que habitan, laboran, visitan o transitan por este sector.

Por último, teniendo como fundamento lo establecido en el artículo 253 de Autonomía Municipal, en sus incisos b) y c), donde se estipulan las funciones y atribuciones propias de la municipalidad, mismas que contienen el ordenamiento territorial, los servicios públicos locales y la disposición de los recursos con los que cuenta el municipio; también, se establece que la Municipalidad emitirá sus respectivos reglamentos y ordenanzas para el fiel cumplimiento de sus deberes y atribuciones, en este sentido, la presente propuesta

pretende ser un aporte en la solución de la problemática encontrada en el sector ya delimitado y de esta manera poder contribuir en la tarea municipal de reglamentar y mejorar las condiciones actuales del municipio. El presente documento será entregado a las autoridades municipales para su análisis y mejoramiento y de igual manera, se espera que el mismo sea un instrumento de participación comunitaria al consensuarse y retroalimentarse con la población que será beneficiada al implementarse la misma.

III.I.II. CÓDIGO MUNICIPAL.

Tal como lo menciona el artículo No. 1, el objeto de este Código es *“... desarrollar los principios constitucionales referentes a la organización, gobierno, administración y funcionamiento de los municipios...”*; en este sentido sus artículos 18 y 19, establecen la organización de vecinos y la forma para legalizarse ante las autoridades municipales, para que dichas organizaciones puedan estar amparadas por este código y de igual forma por los estatutos del Reglamento de Ordenamiento Territorial para la Organización y Participación Comunitaria.

III.I.III. LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE.

Uno de los principales problemas que se encuentran en el sector de estudio es la gran contaminación existente en los diferentes rubros de la misma (visual, atmosférica, audial, del suelo); es por ello que esta ley tiene incidencia en el presente trabajo puesto que nos brinda el marco de acción en el que se pueden circunscribir las acciones tomadas y a quién corresponde ejecutarlas; en este sentido en el artículo # 1 dice que es *“El Estado, las municipalidades y los habitantes del territorio nacional “* los

responsables de prevenir la contaminación ambiental a través de diferentes mecanismos y herramientas; de igual manera en su artículo 4 se hace manifiesto que es el Estado el que *“velará porque la planificación del desarrollo nacional sea compatible con la necesidad de proteger, conservar y mejorar el medio ambiente.”* Es de suma importancia resaltar que el objeto principal de la presente ley es el del equilibrio ecológico y la consecución de una calidad ambiental para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes del país (artículo # 11) y es precisamente este uno de los aspectos en los que espera incidir positivamente la presente propuesta. Un aspecto que se considera de mucha importancia para el presente trabajo y que se encuentra contenido en esta ley, es uno de los incisos del artículo # 12 que dice lo siguiente: *“Orientar los sistemas educativos, ambientales y culturales, hacia la formación de recursos humanos calificados en ciencias ambientales y la educación a todos los niveles para formar una conciencia ecológica en toda la población;”* esto se considera fundamental para que la propuesta de mejoramiento en este aspecto sea sostenible, puesto que sin una conciencia ambiental por parte de la población y de los vecinos del lugar, son vanas las acciones que pueden ejecutarse en el mejoramiento de las condiciones actuales, al ser los mencionados, contribuyentes a ese deterioro y los principales responsables de su entorno ambiental; esto se da en la actualidad precisamente por la falta de esa conciencia ambiental en nuestra sociedad; este es un punto que fácilmente puede ser desarrollado y ejecutado por los Comités Únicos de Barrios (ver consideraciones de estos Comités e importancia de los mismos para las comunidades organizadas en el siguiente reglamento) donde se integran los principales actores de esa comunidad y desde donde se puede empezar a generar esa conciencia ambiental dentro de sus integrantes y ser ellos mismos los principales veladores por la conservación de su entorno y ser contribuyentes en el mejoramiento de su calidad de vida. Para

concluir con el presente análisis, en los artículos # 14, 17 y 18, se presentan consideraciones generales de acción por parte del gobierno a través de futuros reglamentos en materia de contaminación atmosférica, por ruido y visual –vale resaltar el hecho de que sólo se mantienen en proyecto, dado que aún no se elaboran, incluido el de la ley de emisión de gases-, dónde se regularán los aspectos que conduzcan a un mejoramiento en estos rubros conducentes desde luego a la obtención del mejoramiento de la calidad de vida de los pobladores de este país.

III.II. REGLAMENTOS

III.II.I. REGLAMENTO DE ORDENAMIENTO TERRITORIAL PARA LA ORGANIZACIÓN Y PARTICIPACIÓN COMUNITARIA.

“El presente reglamento tiene como fin institucionalizar la organización comunitaria como instancia de participación, en la que la población encuentra alternativas de solución a los problemas de su comunidad, de forma que sea posible canalizar sus expectativas y demandas, así como para lograr el óptimo aprovechamiento de los recursos disponibles en beneficio de la comunidad, constituyéndose la Municipalidad en facilitadora de la resolución de la problemática de sus vecinos y la satisfacción de sus necesidades.”; así reza el artículo primero de este reglamento, en el segundo artículo se divide administrativamente el territorio municipal con el fin de delimitar las jurisdicciones comunitarias, para establecer sus diferentes niveles jerárquicos, siendo éstos: BARRIOS, DELEGACIONES Y DISTRITOS. En este artículo se reconoce a los BARRIOS como la unidad primaria de la estructura administrativa del municipio y establece que los mismos estarán delimitados por las áreas urbanas con características homogéneas identificadas por los mismos vecinos que se organicen por afinidad y con objetivos específicos de mejoramiento para su comunidad a través de la conformación de los COMITÉS ÚNICOS DE

BARRIO (CUB). El siguiente nivel en esta jerarquía le corresponde a las DELEGACIONES, éstas conformadas por BARRIOS, luego, los DISTRITOS, conformados por DELEGACIONES, ambas instancias delimitadas por este reglamento. Cada instancia de éstas, partiendo desde los Comités Únicos de Barrios y concluyendo en La Municipalidad capitalina, tiene la función de trasladar al nivel superior los intereses, necesidades, aspiraciones e inquietudes que se tienen en la instancia a la que representan. Bajo este marco es importante saber que el sector de La Terminal cuenta con un Comité, mismo que se denomina, **Comité de Vecinos de La Terminal**, esto es muy positivo, ya que como se ha podido ver, existe toda una estructura para el funcionamiento de éstos, mediante la cual se pueden canalizar como ya se expuso, los intereses, necesidades, e inquietudes comunitarias de este sector. Este comité, puede generar un impacto positivo al ser integrador de los vecinos con intereses comunes y con visión compartida de lo que desean para su comunidad; lo importante de estas organizaciones es el hecho de que la participación ocurre desde los cimientos, al ser los mismos vecinos los que trasladan su visión, los que observan la problemática, ¿quién mejor que ellos mismos para darse cuenta de lo que les falta, de lo que les perjudica, de lo que necesitan?, desde ese punto de partida, es que se empieza a construir el sentimiento de identidad con su comunidad, de valoración por su reconstrucción y mejoramiento. La imagen urbana del sector de La Terminal es sumamente negativa por lo que es necesario formar y construir esa identidad, la identidad de valorar su entorno, de valorar el lugar donde viven, de valorar el lugar donde laboran y no sólo hacerlo por el hecho de la función que desempeña el lugar en sus vidas o los beneficios económicos que les proporcionan las actividades comerciales (esto último para los que desempeñan esta actividad dentro del sector), sino más bien hacerlo porque aparte de eso, les brinda un lugar digno para realizar esas actividades o funciones, porque aparte de eso, les brinda mejores

condiciones y eleva su calidad de vida y lo mejor de todo esto, es el sentirse identificado, el sentirse parte de ese proceso, el sentirse parte activa y participativa en la mejora de sus propias condiciones de vida, eso es lo que forma la identidad comunitaria que desea propiciarse y estimularse.

El artículo 26 de este reglamento, indica la forma de división del territorio municipal para los fines del mismo, declarando la existencia de 14 DISTRITOS, con sus respectivas DELEGACIONES; entre ellas le corresponde al sector de estudio, la **DELEGACIÓN I del DISTRITO 9**.

III.II.II. REGLAMENTO DE LA ZONA DE RÉGIMEN ESPECIAL “CANTÓN EXPOSICIÓN”.

Aún no existe ningún reglamento de régimen especial o algún documento similar que norme la manera o forma de mejoramiento en el sector de la Delegación I, del Distrito 9, mucho menos del sub – sector que será objeto de la propuesta del presente documento; en cambio, esto si se hizo con lo que la Municipalidad denominó “Cantón Exposición”, que se considera se hizo de manera equivocada, ya que históricamente El Cantón Exposición fue desde su concepción, tanto en su planificación que fue la primera que se hizo para la ciudad de Guatemala (Ver plano de la ciudad de Guatemala en pág. # 18) como físicamente (lo que se llegó a concretar, según dicha planificación), un espacio incluyente de ambas partes (Ver pág. # 17, -CANTÓN EXPOSICIÓN-) y no solamente el delimitado por este reglamento. Una de las características singulares que posee el Cantón Exposición, es su traza en damero, girada a 45 grados y que es factor común de los sectores en mención (tanto el sector reglamentado como el que se abordó históricamente en este trabajo).

Por lo anterior, se sugiere que se incorpore el sector de la Delegación I del Distrito 9, al antiguo nombre con el que fue bautizado en sus orígenes; que si bien es cierto que este sector en la actualidad es de diferentes características que el denominado por este reglamento como Cantón Exposición, es cierto sin lugar a dudas, no hay discusión en ello y es necesario para su desarrollo la existencia de dicho reglamento para normar todos los aspectos de mejoramiento que incluye el mismo; lo que no es justo, es que con el nombre se borre e ignore la historia, se borre la realidad palpable y visible y se pretenda rescatar esa historia sólo para la parte o el sector que físicamente, visualmente o urbanamente no está tan degradado como si lo está el sector de La Terminal (Delegación I del Distrito 9) y mucho menos ahora que se tiene funcionando el proyecto de 4 Grados Norte con grandes logros, aceptación y éxito. Al final de cuentas, vale decir, que la historia no es la culpable o responsable de la realidad, los culpables y responsables somos las mismas personas que hacemos y escribimos esa historia, por lo tanto no tenemos ningún derecho a sesgar bajo ninguna circunstancia los hechos acaecidos en el pasado, por ende se propone la revisión por parte de las autoridades municipales del nombre del presente reglamento, y a manera de propuesta se plantea el siguiente: Reglamento de la Zona de Régimen Especial “Cantón Exposición Oriente”; de esta manera, se es un poco más justo con la historia y con la realidad, sin dejar de hacer la merecida distinción que tienen estas dos áreas por sus condiciones y características actuales. Es con el amparo de esta justificación, que se le ha llamado al sector que se abordó históricamente y del cual se desprenderá el sub – sector para propuesta de mejoramiento como, “Cantón Exposición Poniente”.

Al no existir reglamento alguno sobre el sub – sector de estudio y existiendo el del sector ya mencionado, se utilizarán

algunos lineamientos de este como base en diferentes aspectos del mejoramiento que se planteará, dado que ambos sectores comparten dos características fundamentales: El uso del suelo de manera comercial y residencial; con la diferencia que en el sub – sector de estudio, estas condiciones se presentan más conflictivas e intensivas (para el caso comercial) que en la parte regulada, pero que al final de cuentas siguen con los mismos usos y al igual que en la parte regulada, se planteará un mejoramiento a las condiciones actuales.

III.II.III. DECLARATORIA DE ÁREAS RESIDENCIALES DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA.

En esta declaratoria, se definen cuales son las áreas residenciales dentro de la jurisdicción municipal de esta comuna, con el fin de proteger, manejar, conservarlas y evitar de esta manera los usos incompatibles que pudieran generarse en desmedro de estas áreas; todo esto establecido en el artículo primero.

El artículo 7, de Restricción de Actividades, establece que *“no se autorizará, dentro de las Áreas Residenciales que integran esta declaratoria, actividades que entren en conflicto con la moral, las buenas costumbres, la tranquilidad y buen funcionamiento y desenvolvimiento de las actividades residenciales. Tampoco se autorizará actividades que causen contaminación auditiva, visual o de cualquier otra clase.”*; este artículo es de interés para el presente documento, puesto que como ya se expresó, el sector de estudio tiene partes con predominio de uso residencial y al no estar normadas ni estar reconocidas por esta declaratoria según su artículo 8, se encuentran completamente desamparadas y al azar, se encuentran condenadas a su desaparición dado el comportamiento que ha tenido en los últimos años el sector, donde lo que va creciendo es el comercio. En este sentido se expone que es

importante el presente artículo porque estipula para las áreas residenciales, aspectos que serán tomados en cuenta a la hora de elaborar la propuesta de mejoramiento en dichas áreas.

III.II.IV. REGLAMENTO DE LOCALIZACIÓN DE ESTABLECIMIENTOS ABIERTOS AL PÚBLICO.

En este reglamento encontramos cuales son los criterios que se utilizan para el establecimiento de los diferentes tipos de comercio que pueden operar con base al análisis de ciertos factores de impacto que se establecen en un tabla; también se establece según el tipo de comercio, los sectores en donde si pueden estar localizados ciertos establecimientos con base en áreas existentes que ya están reguladas por la Municipalidad, como lo es el caso de Cuatro Grados Norte, que será de especial interés para la presente propuesta puesto que dicho proyecto al estar localizado dentro del Sector del “Cantón Exposición Oriente” se consolidó en base a las normas estipuladas en dicho reglamento de zona de régimen especial; todo esto con base a los artículos 2 y 3 del reglamento en cuestión. Otro reglamento que se ha tomado en cuenta para la localización de establecimientos abiertos al público y que de igual manera es de especial interés para la presente propuesta es el la Declaratoria de Áreas Residenciales del Municipio de Guatemala, dado que como ya se estableció, el sub – sector que será objeto de propuesta, aún conserva ciertas áreas con estas características que son de especial interés para el municipio conservar, proteger y velar por el mejoramiento de las condiciones que se presentan en ellas.

III.III. PLANES:

III.III.I. PLAN METRÓPOLIS 2010.

Este consiste en políticas y estrategias orientadas a la regularización de los usos del suelo impulsando “*el desarrollo de los componentes que conceptualizan y potencializan las actividades económicas del AMG y que fueron definidas y seleccionadas por el plan...*”; entre las actividades seleccionadas por el plan en las que se circunscribirá el presente documento, están: **turismo**, aunque para la presente propuesta no es de forma directa puesto que el mejoramiento planteado no se visualiza propiamente para este sector, pero se considera que al consolidarse dicha propuesta, será un área atractiva para conocer por sus características comerciales y por la ubicación geográfica estratégica que tiene dentro de la metrópoli; **la renovación y revitalización urbana**, al brindar mejoras en este aspecto para el sub – sector; **medio ambiente**, ya que la propuesta busca minimizar los aspectos de contaminación visual, ambiental, auditiva, etc. Y la recuperación del espacio público para el peatón, y de esta manera brindar un mejor entorno de acción para las personas que realicen alguna actividad en dicho sector; **vivienda** al respetar dichas áreas existentes y mejorar las condiciones de su entorno para una mejor convivencia y calidad de vida de los habitantes. (14:71).

III.III.II. PLAN GUATEMALA 2020.

Al tener la visión de implementar las condiciones para asegurar el bienestar sostenible de las comunidades mediante su principal herramienta para la consecución de este objetivo que es el de la participación ciudadana en todo el proceso, influyendo de esta manera en el mejoramiento de la calidad de vida de los vecinos de la capital. Es en este sentido que pretende la presente propuesta circunscribirse y ser completamente afín a estas disposiciones, ya

que se considera al igual que lo hace el plan, que esta es la mejor manera para propiciar el desarrollo de las comunidades en nuestra metrópoli y esto además está plenamente fundamentado en las experiencias positivas a las que han conducido planes y proyectos similares en otras partes del mundo.

IV. MARCO TEÓRICO

De acuerdo con la información que se ha presentado hasta el momento, se ha determinado la gran vocación comercial que tiene el sector como tal; ésta principalmente originada como ya se dijo, por la instauración del mercado de La Terminal y La Terminal de Autobuses de la zona 4, aunado en gran medida a la complicidad de las autoridades municipales o en último caso de las circunstancias históricas específicas que han regido el desempeño de esta institución a través del tiempo (Ver página # 34); con ello el sector claramente se fue desarrollando y tomando auge en la actividad terciaria. A lo largo de esta exposición se ha hecho mención en un sinnúmero de ocasiones a estos dos elementos por la importancia que han tenido y por ser los motores generadores de toda la problemática que se ha ido extendiendo con el pasar de los años; es en este sentido entonces donde toma gran importancia o relevancia en la actualidad la intervención del sector a través de un mejoramiento comercial, mismo que será abordado bajo la perspectiva de la imagen urbana que rige las condiciones de este sector de la ciudad.

Por otra parte, para facilitar la lectura y comprensión de la temática urbana que será expuesta; es que irán introduciéndose los conceptos y definiciones conjuntamente con el desarrollo teórico del tema que se está tratando; se considera que es de esta forma como resulta más sencillo el recorrido de esta exposición al tener en una localización cercana de los elementos descritos dependiendo el tema que se esté abordando en ese instante. Con esta breve introducción, se da paso al desarrollo de este capítulo.

IV.I. IMAGEN URBANA

“Se entiende por imagen urbana al conjunto de elementos naturales y artificiales (lo construido) que constituyen una ciudad y que forman el marco visual de sus habitantes, tales como: colinas, ríos, bosques, edificios, calles, plazas, parques, anuncios, etc. La relación y agrupación de estos elementos define el carácter de la imagen urbana, está determinada por las características del lugar (topografía, clima, suelo, etc.) por las costumbres y usos de sus habitantes, por la presencia y predominio de determinados materiales y sistemas constructivos, así como por el tipo de actividades que desarrolla la ciudad (industrial, agrícola, etc.).”

El manejo adecuado, la composición de aspectos como: forma, textura, color de volúmenes y masas de la edificación. La relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrará un conjunto visual agradable y armonioso.

Esto constituye el ámbito propicio para el desarrollo de la vida de la comunidad, porque despierta el afecto de sus habitantes por su pueblo o ciudad, en suma, es un estímulo y receptáculo de las mejores y más bellas vivencias, recuerdos y emociones del hombre y de su relación con su entorno y con sus semejantes.

La imagen urbana es, por otra parte, el reflejo de las condiciones generales de un asentamiento: el tamaño de los lotes y la densidad de población, el nivel y calidad de los servicios, la cobertura territorial de redes de agua y drenaje, la electrificación y el alumbrado, el estado general de la vivienda, etc. La imagen urbana es finalmente, la expresión de la totalidad de las características de la ciudad y de su población” (59:1).

Tal y como se ha visto en la definición de este concepto, el mismo abarca toda la realidad urbana o la percepción de la misma por parte de las personas que viven, laboran, transitan o visitan el lugar; esto es lo que expresa la siguiente cita: *“La creación de la imagen de la ciudad, se refiere a esquemas mentales de la ciudad, realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad, razón por la cual se tienen imágenes diferentes entre sí y con la misma realidad exterior.”* (80:1); es entonces dentro de este concepto conformador de la percepción urbana que se circunscribirá el diagnóstico del sector y el fundamento para la propuesta de mejoramiento comercial del sub – sector escogido. En este punto del presente estudio, es necesario presentar un breve análisis con respecto a la delimitación del área homogénea que será trabajada puesto que al ser el Cantón Exposición Poniente una extensión de territorio bastante grande como para ser abarcada por una sola persona y aunado a esto, las características y complicaciones específicas que serán expuestas y que en la actualidad rigen al sector; es sumamente razonable la realización de una sub-sectorización o la división de este sector a través del reconocimiento e identificación de las áreas homogéneas que se presentan en el mismo; por razones prácticas en este estudio únicamente se presentará el área homogénea a trabajar con sus respectivas características y condiciones. A manera de acotación, vale decir que los componentes del área homogénea, lo son también de la imagen urbana, pero que por la importancia de los mismos en la estructura, organización y comprensión del presente estudio, tienen que ser expuestos con antelación al lugar donde les correspondería con base en la clasificación de los componentes de La Imagen Urbana; dicha exposición será únicamente de rasgos generales, ya que se abordarán a profundidad posteriormente en el apartado que les corresponda según la clasificación mencionada.

IV.I.I. ÁREA HOMOGÉNEA (SUB – SECTOR).

Antes de la identificación de dicha área, es necesario el conocimiento del término ‘homogeneidad’, esto para el buen entendimiento y comprensión de lo que significa un área con estas características y del porqué de su escogencia.

Homogeneidad:

El poseer ciertas características similares y constantes, convierte a ciertas áreas homogéneas, y el estar relacionadas en ciertos aspectos como el uso del suelo, actividad urbana similar, entre otros, define hacia donde pueda ser dirigida la intervención en su mejoramiento, de tal manera que no se salgan de esas características y provoque el rompimiento de esa homogeneidad. (22:86)

El área homogénea identificada dentro del sector del Cantón Exposición Poniente para la propuesta de mejoramiento comercial es entonces la delimitada de la siguiente manera: de la 1era. Calle de la zona 4 hasta topar con las rutas y vías de la misma zona (eje sur – norte) y de la 6ta. Avenida hasta la 5ta. Avenida de la zona 4 (eje este – oeste (Ver plano No. 3 en pág. # 8). Esta área comparte ciertas características de importancia que la convierten en un sector de relevancia para ser intervenido y mejorado, entre ellas están:

IV.I.I.I. Vialidad principal:

Puesto que está ligado a vías arteriales de vital importancia para la metrópoli por su función dentro de la misma y flujo vehicular que circula por éstas, son: la 6ta. Av. y la 1era. Calle de la zona 4.

IV.1.1.II. Baja densidad edificatoria:

Es evidente también la pobre utilización del espacio aéreo, en su mayoría el sub-sector está dominado por construcciones de 1 y 2 niveles, cuando con base en la cota de permisión de edificación proporcionada por el departamento de Aeronáutica Civil de Guatemala, se realizaron las proyecciones para determinar hasta que altura se podía edificar, dando como resultado la cantidad de 13 y 14 niveles (Ver plano No. 37 de Altura Permisible en pág. # 136); verdaderamente es impactante la diferencia entre **realidad (1 hasta 3 niveles) – posibilidad (13 y 14 niveles)**.

IV.1.1.III. Fuerte presencia de los usos del suelo de comercio y residencial:

El sector presenta un elevado uso del suelo del tipo comercial, aunque con características de desorden (incipiente comercio informal), contaminación visual (banderines vistosos en las calles, pinturas publicitarias en muros, rótulos sin proporción en diversidad de formas, materiales y estilos, etc.), contaminación del suelo (sector de mucha suciedad, se encuentra mucha basura tirada en las calles), auditiva (ocasionada principalmente por el tráfico vehicular, este principalmente sobre la 6ta. Avenida y 1era calle.), etc. (Ver planos No. 19, 21 y 22 de contaminación del suelo, por ruido y visual en págs. 113, 115 y 116 respectivamente); también entre el comercio existente, los hay de degradación social y humana como lo son los bares, cantinas y prostíbulos (Ver plano No. 15 de Áreas de Deterioro Social en pág. # 101). Se observa incremento en el establecimiento de nuevos puestos comerciales, aunque conservando el patrón descrito. Por otra parte, hay de igual manera una fuerte presencia de tejido residencial que ha sobrevivido al crecimiento acelerado del comercio, de hecho, de todo el Cantón Exposición

Poniente, este es el sub-sector en donde más marcada se encuentra esta función.

IV.1.1.IV. Traza urbana:

Por su forma reticular ortogonal, aunque no de iguales proporciones; esta se refiere principalmente a los reducidos gabaritos internos encontrados en el área, dado que las únicas calles que presentan condiciones de mayor amplitud son las que bordean al sector, mismas que presentan gabaritos que van desde los 13.70 metros hasta los 29.50 metros; mientras que para el resto de éstas, encontramos que este rango es de 10 metros reduciéndose hasta los 2.70 metros (Ver planos del 41 - 43 de gabaritos de calles en págs. # 147, 148 y 149); por otra parte también se refiere a la diferencia en la traza con respecto a la de la mayoría que domina no sólo al Cantón Exposición Poniente sino a la zona 4 (Cantón Exposición), misma que como ya se ha dicho es una retícula ortogonal girada a 45 grados.

IV.1.1.V. Mayor presencia de infraestructura y mobiliario urbano:

En cuanto a la infraestructura, se hace referencia a servicios que no son de carácter básico, como por ejemplo la infraestructura necesaria para la telefonía pública, encontrándose con mayor presencia y diversidad en la 6ta. Y 5ta. Avenidas, Y 1era. Calle; ya que en cuanto a servicios básicos (agua, luz, drenajes), la zona 4 está bastante completa en este sentido según datos proporcionados por el INE (Ver pág. # 82). En el aspecto del mobiliario urbano, este presenta mayores elementos en la 6ta. Y 5ta. Avenidas, Y 1era. Calle, aunque colocados sin orden alguno; aquí se evidencian: paradas de buses, botes para basura, uriniales públicos, cabinas telefónicas (en diversidad de formas, estilos y unidades), etc. (Ver

planos No. 53 y 54 de infraestructura y mobiliario urbano en págs. # 160 y 161).

IV.I.II. COMPONENTES DE LA IMAGEN URBANA:

Como se ha dicho ya, la imagen de una localidad está formada por elementos naturales y artificiales y por la población y sus manifestaciones culturales. El tratamiento adecuado de cada uno y la relación armoniosa de ellos logrará una imagen ordenada y agradable, estos componentes son:

- El medio físico natural.
- Las manifestaciones culturales.
- El medio físico artificial.

IV.I.II.I. EL MEDIO FÍSICO NATURAL

Al hablar del medio físico natural, esto se refiere a todo aquello que está conformado por cualquier ente natural que pudiera existir en el lugar de estudio, es decir, puede estar integrado por las montañas, ríos, lagos, mares, valles, topografía, vegetación, clima, etc. En resumidas cuentas, tal como lo dice Xavier Hernández Benítez, es *“...todo lo natural sin la intervención del hombre” (59:1)*.

El sector que se está analizando es un lugar plenamente urbano por estar inserto en la parte central de la ciudad, a causa de ello el medio físico natural es mínimo quedando únicamente las características físicas o naturales que son afines a cualquier lugar o sitio urbano como lo son: El relieve y el clima.

IV.I.II.I.I. Relieve:

“El relieve terrestre hace referencia a las formas que tiene la corteza terrestre o litosfera en la superficie, tanto al referirnos a las tierras emergidas, como al relieve submarino, es decir, al fondo del mar” (87:1).



Mapa en Relieve de Guatemala /
<http://www.funtec-guatemala.org/page6.html>

En el caso específico del Cantón Exposición Poniente, tal y como se muestra en el plano No. 4 de Pendiente en el Cantón Exposición Poniente (pág. # 73), se destaca el relieve existente en el mismo, pudiendo observar que el mismo es más pronunciado hacia la parte nor – poniente del sector y es más plano hacia la parte sur - oriente del mismo, justamente donde se asienta el sub – sector; estas condiciones aunadas a la baja densidad edificatoria del sector y al asiento del Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias justo en la parte nor – poniente, permiten que el mismo tenga unas vistas fantásticas hacia ese hito arquitectónico, misma que se explotará en la medida de lo posible para la propuesta que se planteará.

Otro aspecto importante que muestra el plano No. 5 de Curvas de Nivel (pág. # 74), es precisamente la altura a la que se encuentra el sector, por medio de este plano y la cota

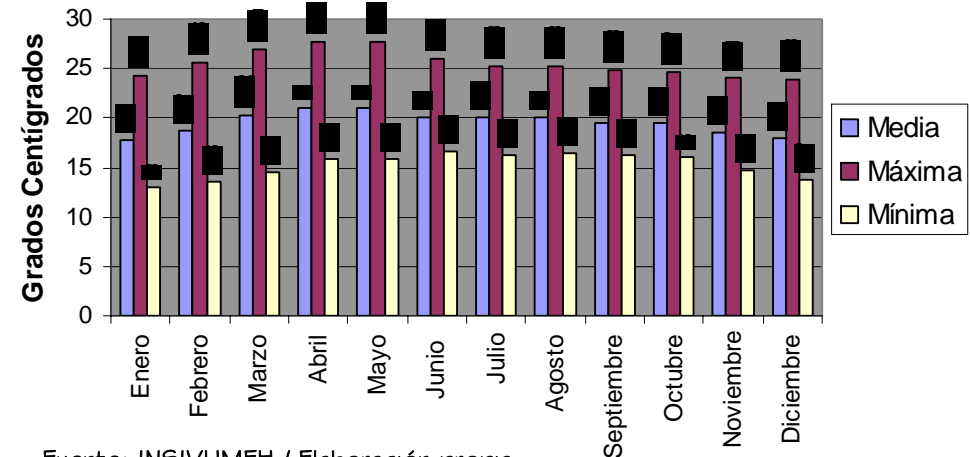
proporcionada por Aeronáutica Civil de Guatemala, hemos podido determinar la capacidad o el límite máximo para la densidad edificatoria; esto es importante porque nos deja saber aún con las limitaciones que esta cota supone (por el asiento del Aeropuerto Internacional La Aurora dentro de la ciudad), cuánto espacio se ha perdido y desperdiciado si se hubiese edificado de forma vertical, pero a la vez se tiene la oportunidad de cómo ya se dijo poder explotar las vistas que brinda la parte nor – poniente del sector.

IV.1.1.1.II. Temperatura:

“La temperatura es una medida del calor o energía térmica de las partículas en una sustancia. Como lo que medimos en su movimiento medio, la temperatura no depende del número de partículas en un objeto y por lo tanto, no depende de su tamaño. Los átomos y moléculas no siempre se mueven a la misma velocidad. Esto significa que hay un rango de energías entre ellas. En un gas, por ejemplo, las moléculas se mueven en direcciones aleatorias y a diferentes velocidades, algunas se mueven rápido y otras más lentamente. A veces estas moléculas colisionan entre sí. Cuando esto tiene lugar las moléculas que se mueven más deprisa transfieren parte de su energía a las que se mueven más despacio...” (58:1); esto significa que las moléculas que van de prisa, se vuelven más lentas y las lentas se aceleran, es decir que ambas encuentran un equilibrio para su energía. Para el caso específico del Cantón Exposición Poniente, la temperatura que se experimenta, es la misma que la del resto de la ciudad, esto según el INSIVUMEH. A continuación, se presenta una tabla con los promedios por meses a partir de 1990 hasta el año 2004; en ella se puede evidenciar que la temperatura promedio máxima, se da en los meses de marzo, abril y mayo (época de verano), siendo estos índices los siguientes: 26.9, 27.8 y 27.8 grados centígrados respectivamente; es importante hacer notar que

ninguno de estos promedios máximos de temperatura, supera la temperatura confort ambiental cuyo rango varia entre los 22 y 29 grados centígrados (77:1).

Temperatura Promedio por Meses (1990-2004)



Fuente: INSIVUMEH / Elaboración propia

Es además importante, notar que en ningún caso se rompe o se traspasa la barrera de los 29 grados centígrados (límite máximo de confort ambiental) y tampoco se hace con la mínima de confort ambiental (22 grados centígrados), al menos tratándose de los promedio de temperaturas máximas, ya que para este caso la menor es en el mes de diciembre con una temperatura de 23.8 grados centígrados.

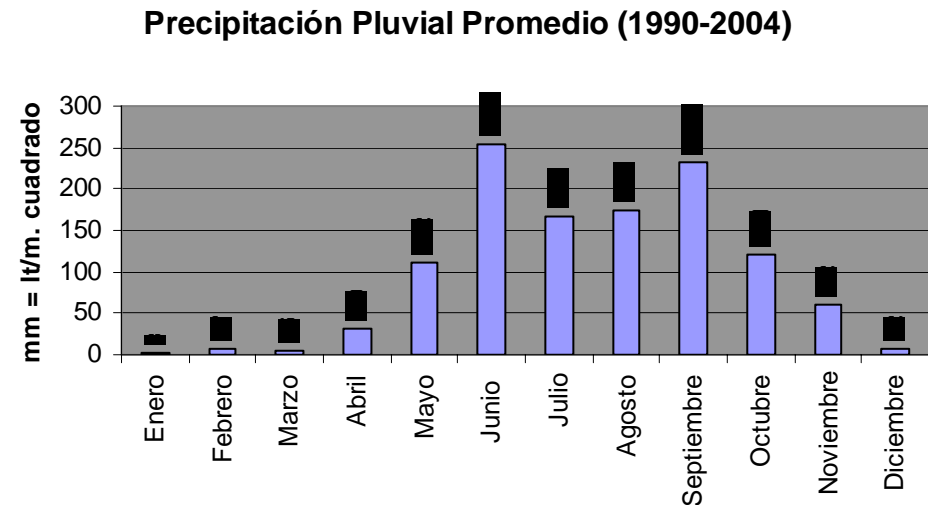
Con la temperatura promedio media, se tiene el mismo comportamiento con respecto a las máximas y mínimas; estos índices se dan de esta manera: 21 grados centígrados para los meses de abril y mayo y 17.7 grados centígrados para el mes de enero, mientras que para diciembre la temperatura es de 17.9 grados.

Es necesario hacer la observación de que en la actualidad la temperatura ha aumentado con respecto a los años anteriores, esto dado en gran parte por el concreto, asfalto y láminas que dominan el paisaje de nuestra metrópoli; en este sentido Mario Hernández (Meteorólogo), indica: “la luz del sol baja y, si no hay algo que la detenga, continua de largo, como pasa con la tierra; en cambio el concreto hace que rebote, convirtiéndose en calor.”; también Fulgencio Garavito, comenta que la capital entre otros departamentos ha presentado en los últimos 50 años un aumento en la temperatura máxima de dos grados centígrados. (30:10). Por lo anterior, podemos deducir que en la actualidad en la metrópoli, y con esto el sector de estudio, presentan aún condiciones en cuanto a la temperatura que se encuentran dentro del rango establecido aunque también ya se experimentan temperaturas elevadas incómodas, principalmente en la época de verano, razón por la cual es de suma importancia para la propuesta, tomar en cuenta este aspecto y tratar en la medida de lo posible de brindar espacios públicos integrando vegetación y arborización para que ambos sean coadyuvantes para el confort ambiental en el sub – sector. Estas mismas condiciones deben de ser aplicadas en todos los nuevos proyectos urbanos, se debe respetar al menos los porcentajes mínimos estipulados por las autoridades municipales para áreas verdes dentro de los complejos urbanos.

IV.1.11.1.111. Precipitación Pluvial:

Se puede definir a la precipitación pluvial como las “Partículas de agua líquidas o sólidas que caen desde la atmósfera hacia la superficie terrestre.” (55:1). Para entender de mejor forma los datos que son proporcionados en el INSIVUMEH, es necesario conocer que significan las unidades de medida y como se relacionan entre sí; lo que sigue describe lo anterior: “El milímetro de

precipitación es la caída de 1 litro de precipitación en un área de 1 metro cuadrado.” (54:1); A continuación se presenta una gráfica con la precipitación pluvial promedio entre los años 1990 al 2004:



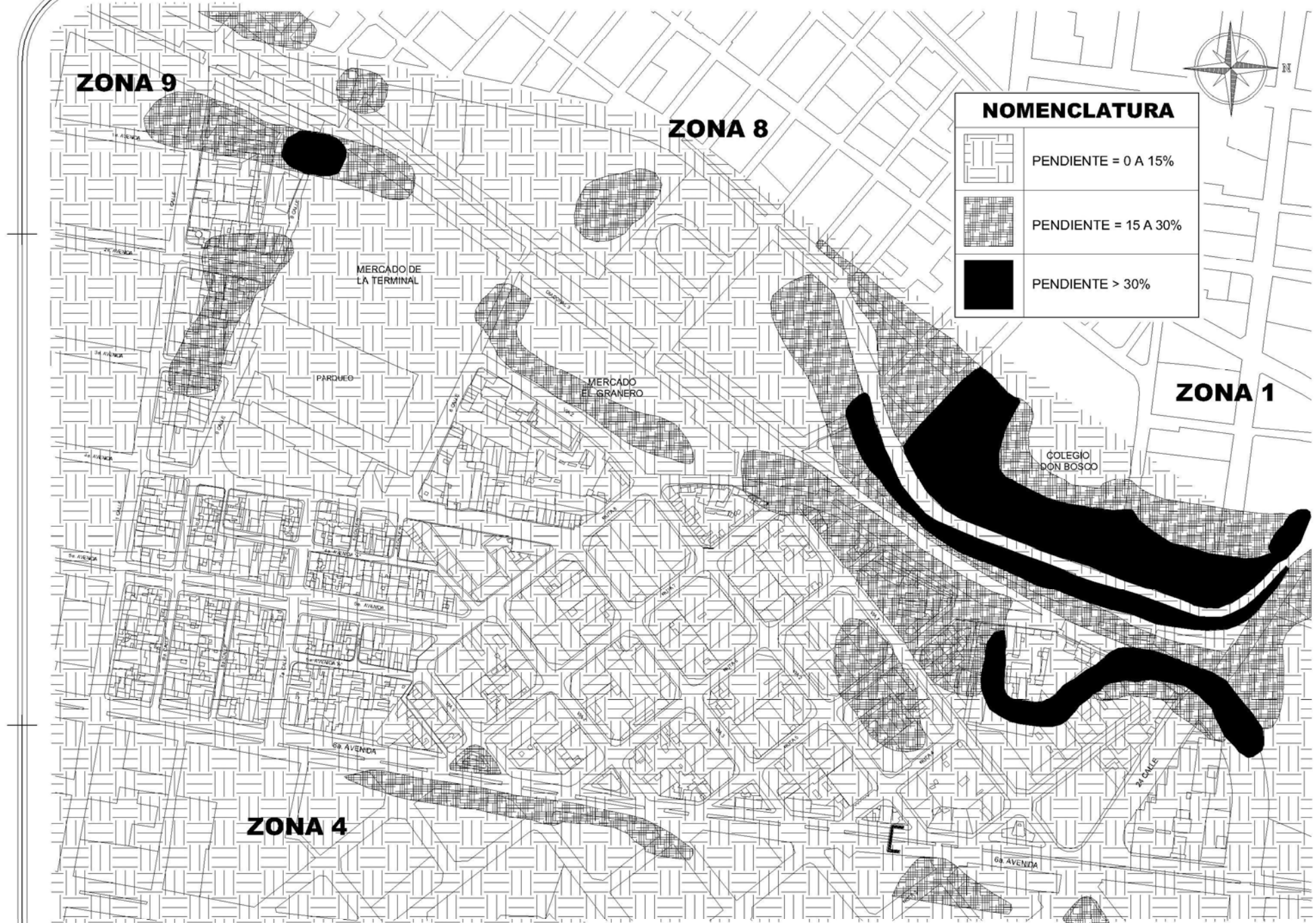
Fuente: INSIVUMEH / Elaboración propia

Con base en esta gráfica podemos comprobar que los meses de Junio y Septiembre son los que presentan las condiciones más copiosas en cuanto a precipitación pluvial dado que se tiene 253.3 y 233.31 milímetros de precipitación / mes (respectivamente). En este sentido es pertinente una vez más indicar que el sub – sector al ser parte de la urbe capitalina está conectado a la red municipal de drenajes; aunado a esto el sub – sector presenta condiciones topográficas que ayudan a la fácil evacuación de las aguas pluviales hacia los tragantes, aunque hay un par de callejones que presentan condiciones desfavorables para la evacuación pluvial (Ver plano No. 54 de Infraestructura y Mobiliario Urbano No. 2 en pág. # 161). Ahora bien, existe un factor importante que puede lograr que estos tragantes colapsen ante la precipitación pluvial, esto es la basura que

cae en los tragantes por la malas costumbres de las personas de tirar la basura en las calles o inclusive directamente al interior de los mismos, en este sentido según autoridades de EMPAGUA, cada 72 horas un tragante de la ciudad es convertido en basurero público; por fortuna para el sub – sector y en general para la zona 4, la misma no está catalogada como punto crítico en este sentido (56:1).

A continuación se presentan algunos planos sobre la situación topográfica del sector para tener una idea más clara de las condiciones que afectan al sector:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



NOMENCLATURA	
	PENDIENTE = 0 A 15%
	PENDIENTE = 15 A 30%
	PENDIENTE > 30%

PENDIENTES EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

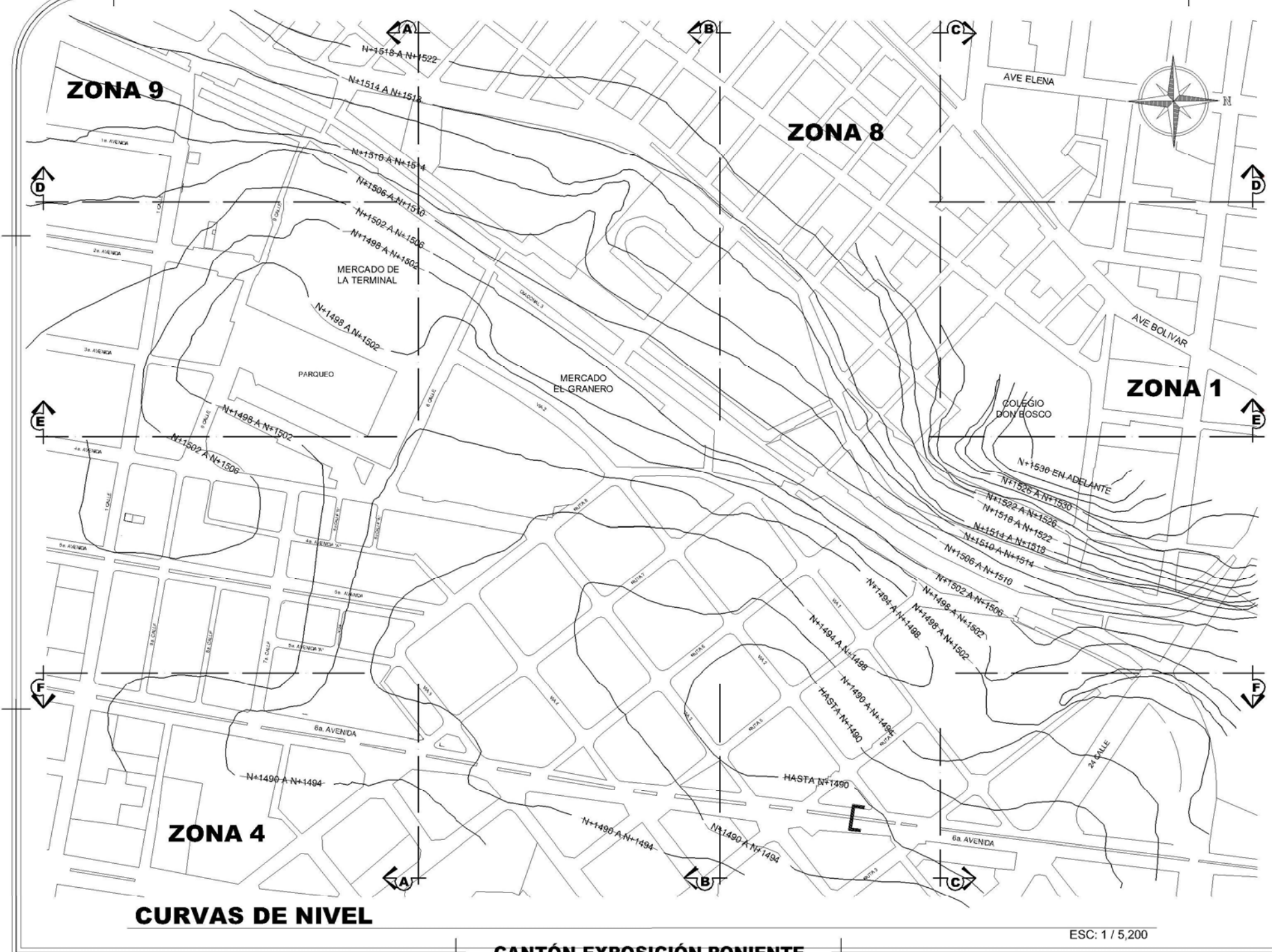
FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
4	

FUENTE:
**Tesis de grado
Oliver Obregón.
(27) /
Elaboración
Propia.**

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



CURVAS DE NIVEL

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	5

FUENTE:
**Tesis de grado
Oliver Obregón.
(27) /
Elaboración
Propia**

NOTAS:
**Curvas de nivel
@ 4 metros e
intermedias @
2 metros.**

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

6

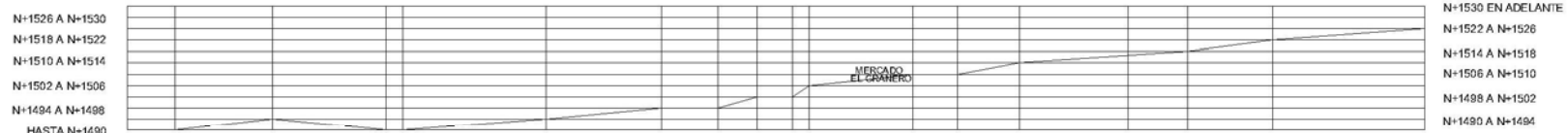
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



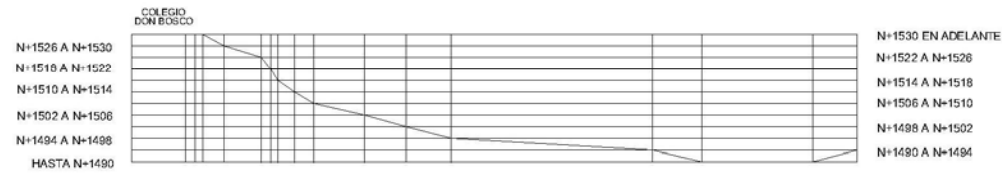
CORTE A-A'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50



CORTE B-B'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50



CORTE C-C'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50

CORTES DEL TERRENO # 1

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

7

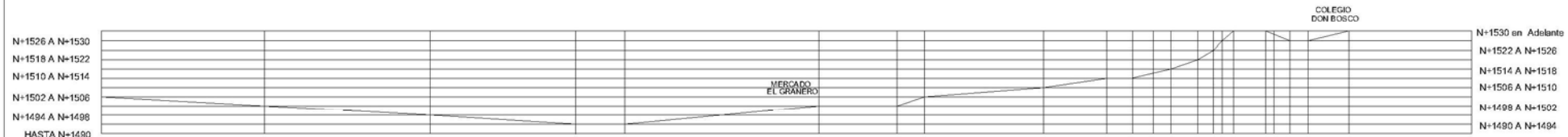
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



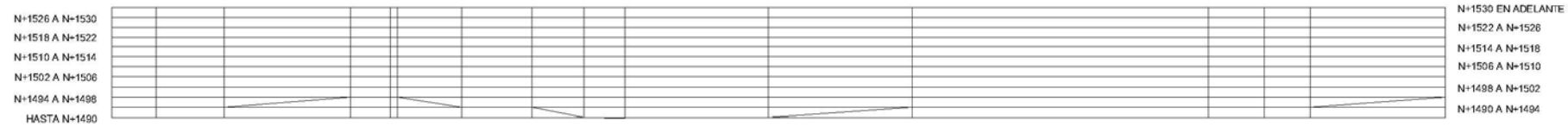
CORTE D-D'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50



CORTE E-E'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50



CORTE F-F'

ESC HORIZONTAL: 1 / 5,200
ESC VERTICAL: 1 / 50

CORTES DEL TERRENO # 2

IV.I.II.II. LAS MANIFESTACIONES CULTURALES

“El mayor patrimonio de cualquier localidad, es su población. Todo lo que la población realiza en su espacio habitado, trabajar, circular, divertirse, etc. así como las expresiones de la cultura local imprimen a la ciudad carácter e identidad. Lo anterior, como expresión genuina de la cultura del país, arraiga a la población local y constituye un enorme atractivo para el turista. La Población y sus actividades. Las actividades en general y, particularmente, la actividad predominante imprimen una imagen distintiva a cada localidad. Las actividades de la población, particularmente las tradicionales, generan vida y animación al paisaje urbano, su estímulo, además de las fundamentales razones socio-económicas, tiene gran importancia para la plástica urbana, la disminución o pérdida de las actividades de un lugar, contribuye al desarraigo, expulsión de población con el resultado de poblados abandonados, localidades “muertas” y con una imagen más propia de pueblos, zonas o ciudades museo, sin interés ni vida” (59:1).

El fragmento anterior resalta la importancia del ser humano como tal, puesto que todas las cosas creadas por el hombre, son para beneficio de él mismo o para la simplificación de sus tareas. En este sentido es que se crean los espacios en los cuales se desarrollan determinadas actividades o cumplen determinadas funciones dentro del esquema urbano, sólo que muchas veces se pierde la perspectiva de estos espacios y de estas actividades, convirtiéndose entonces en un problema más que en un beneficio. Las expresiones de cultura, no siempre son en beneficio de una comunidad y no siempre crean arraigo en la población local, puesto que muchas veces estas expresiones van en detrimento de esa población, muchas veces, son expresiones de ellos mismos. Toda

expresión humana, es vida, movimiento, animación; toda expresión humana al igual que todo acto, tiene sus repercusiones y estas pueden ser positivas o negativas, inclusive ambas (dependiendo desde el punto de vista de quién se vea). En este sentido, en el área homogénea ya identificada, la mayor expresión en las actividades que allí se desarrollan, es la comercial aunque con un porcentaje bastante significativo en cuanto a vivienda que aún permanece en el sector a pesar de lo envolvente que resulta ser esta actividad y de lo desorganizada que ha ido creciendo, convirtiendo al lugar en un sitio cada vez menos propicio para vivir. La actividad comercial ha traído consigo una innumerable cantidad de elementos que han contribuido al deterioro de la imagen urbana, tal como se mencionó en la justificación del área homogénea para la que se presentará la propuesta de mejoramiento. Otra expresión de cultura o incultura si se quiere ver de esa manera y que igualmente deterioran el espacio urbano, es el aspecto ambiental que tan afectado está por estas expresiones, entre ellas se encuentra, la basura tirada por las calles, la contaminación visual a la que se hacía referencia por la gran cantidad de comercios que dominan las calles del sector sin ningún patrón en común o con algún criterio que estandarice y haga que el paisaje urbano sea mas agradable, tanto para los comerciantes, como para los residentes y transeúntes del lugar, etc. En resumidas cuentas, esta sección tratará de evidenciar la problemática y las condiciones actuales que afectan al área homogénea y que son producto de una u otra forma de la cultura local o de la cultura expresada en ese lugar. De igual manera, no sólo se pretende mostrar la problemática sino también brindar una conceptualización y una base teórica que permita proponer una respuesta que solucione estas condiciones o al menos sea paliativo para las mismas, ya que lo único que se puede lograr con la misma es mejorar las condiciones actuales de carácter físico y proponer el mobiliario necesario para que, por ejemplo, no exista ninguna excusa en cuanto a que no habían

basureros y por eso se tiro la basura en la calle; es en este sentido que puede tener impacto el presente estudio, puesto que con el aspecto propiamente cultural, solamente mediante la educación y continuas campañas informativas y de concientización a la comunidad y en general al pueblo guatemalteco, podrán con el paso del tiempo crear una cultura de valoración del medio ambiente y de los espacios creados. Vale decir también que se espera que con la propuesta, se motive a la población local en este rumbo, en el rumbo de la creación de una identidad que valore su entorno y su medio de vida, una identidad que cuide y proteja su entorno urbano. A continuación se dará paso a los componentes de esta sección.

IV.I.II.II.I. DEMOGRAFÍA.

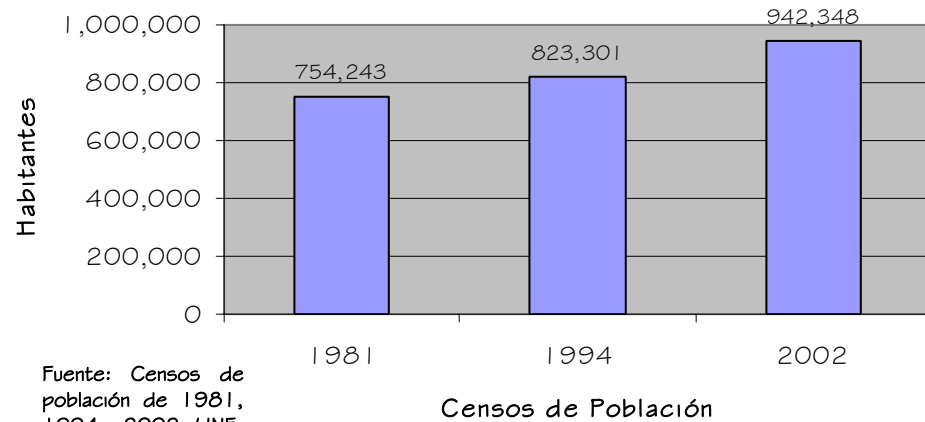
“La Demografía (del griego demos=pueblo y grafos=trazo) es la ciencia que tiene como objetivo el estudio de las poblaciones humanas y que trata de su dimensión, estructura, evolución y características generales, considerados desde un punto de vista cuantitativo. Por tanto la Demografía estudia estadísticamente la estructura y la dinámica de las poblaciones humanas y las leyes que rigen estos fenómenos” (86:1). A continuación se presentan los componentes demográficos de interés para el presente estudio:

IV.I.II.II.I.I. POBLACIÓN:

Tal como lo dice Adalberto Rodas: *“Durante varias décadas la zona constituyó un sector residencial hacia el cual se habían desplazado grupos de población de medianos y altos ingresos provenientes del centro de la ciudad.” (16:7).* Esta realidad ya no es la misma en la actualidad, esto con base en los últimos tres censos poblacionales que se han realizado en el país por el Instituto Nacional de Estadística, resulta de gran facilidad el observar el grado de

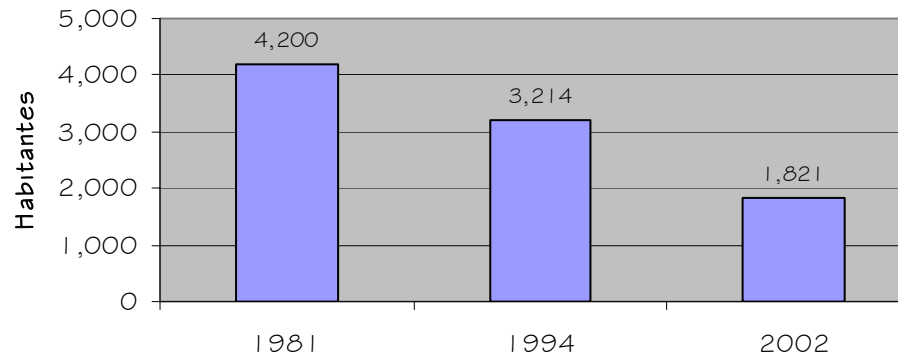
deterioro residencial o de las condiciones para este uso del suelo, a través del descenso poblacional del sector de la zona 4, mismo que contiene la Delegación I del Distrito 9 (Cantón Exposición Poniente). Se asume que este comportamiento es por el desarrollo que ha tenido la zona con gran orientación comercial, esto debido a varios factores, entre los que destacan y que han tenido especial incidencia en el sector de estudio, están la instauración por parte de las autoridades municipales dentro de la Delegación I del Distrito 9 a La Terminal de Autobuses y el Mercado de La Terminal (esto en el año de 1958), dado su crecimiento desmedido y descontrolado. Otro aspecto que ha contribuido a este decaimiento residencial son las vías arteriales de importancia para la ciudad que rodean al Cantón Exposición Poniente, mismas que han propiciado en mayor grado la contaminación ambiental del sector al ser las conducentes del gran flujo vehicular que a diario circula por ellas; entre estas arterias destacan: La 6ta. Y 7ma. Avenida, la 1era. Y 24 calle y la Calzada Atanasio Azul (se hace hincapié en las calles y avenidas que rodean al sector por ser el objeto de nuestro estudio). Otros factores que han contribuido a este decaimiento poblacional, seguramente tiene que ver con la imagen urbana que presenta el sector y esto como complemento a lo ya indicado; actualmente el sector de estudio es concebido por el común de los guatemaltecos como un sector dónde imperan la delincuencia, la suciedad, la contaminación del suelo, del aire, visual, la prostitución, ruido, etc.; todos ellos aspectos que van en contra del uso del suelo residencial y en general de cualquier otro uso que se de con armonía y con decoro dentro de cualquier ciudad. Todo esto ha provocado la huida de los residentes de esta zona hacia otras áreas con mayor tranquilidad y decoro para estos fines. A continuación se presentan los datos que corresponden a estos tres censos en los que se evidencia este descenso poblacional:

POBLACIÓN DEL MUNICIPIO DE GUATEMALA



Fuente: Censos de población de 1981, 1994 y 2002. / INE.

POBLACIÓN DE LA ZONA 4



Fuente: Censos de población de 1981, 1994 y 2002. / INE.

Como podemos observar, la tendencia poblacional del municipio de Guatemala ha ido en incremento aunque vale decir que ha

sido menor en estos censos que en los anteriores donde se evidenció un incremento mayor para el área municipal esto a consecuencia de las grandes migraciones hacia la ciudad por parte de los pobladores departamentales entre otras causas. Contrariamente al comportamiento del municipio en esta materia, vemos que para la zona 4 estas condiciones son completamente opuestas, ya que a partir del censo de 1981 para el último que se ha hecho por parte de esta institución en el 2002, sólo ha habido un decremento poblacional. En este punto, vale decir que para 1981, la población total de la zona 4 representaba el 0.56% del total de la del municipio. Estas condiciones han ido cambiando como se ha dicho, ya que para el censo poblacional de 1994 dicho porcentaje fue de 0.39% y para el del 2002 la cifra bajo aún más llegando a ser tan sólo el 0.19% de la del municipio. Esto se debe como se ha podido observar al comportamiento contrario entre ambas unidades geográficas (mientras la municipal se incrementa, la de la zona decrementa).

La tendencia poblacional de la zona 4 va en declive e indica que si siguen imperando las condiciones actuales, tarde o temprano desaparecerá por completo la función residencial de esta zona. En este punto es importante mencionar que para el sector de la Delegación 2 del Distrito 9 (Cantón Exposición Oriente), ya existe reglamentación y proyectos específicos que han tomado los tejidos residenciales existentes en ese sector, replanteando los usos del suelo compatibles con dichas áreas y respetando e integrando armónicamente las actividades comerciales y de servicios ya existentes del lugar, impulsando las actividades de este tipo sólo que con ciertas condiciones y cierto estatus para dicha complementariedad e integralidad; es precisamente esto lo que se busca con el sub – sector que se trabajará, ya que como se evidenció mediante los datos censales, se están perdiendo las áreas

residenciales que tiene el Cantón Exposición Poniente y es importante la conservación de estas áreas en el sub – sector de propuesta, ya que es una parte importante en los pocos tejidos de este tipo dentro del sector.

económicamente activas en el sector es de 943 personas si se suman ambos sexos; para este caso tenemos que cerca del 50% de la población existente tiene estas características. Revisar los datos contenidos en el próximo cuadro:

IV.1.II.II.1.II. ASPECTOS ECONÓMICOS Y SOCIALES:

En el censo de 1981, no aparecen datos algunos sobre la población económicamente activa (P.E.A.) para el sector de la zona 4; en cambio ya en el censo de 1994, aparecen registrados los datos de que fueron 940 personas con estas características, lo cual es contradictorio si tomamos en cuenta que para el censo de 1981 habían más personas en la zona que para este. Para el censo del 2002, encontramos que la cantidad de personas

IV.1.II.II.1.II.1. CUADRO DE ALFABETISMO, ESCOLARIDAD Y POBLACIÓN ECONOMICAMENTE ACTIVA EN LA ZONA 4

CENSO	ALFABETISMO		NIVEL DE ESCOLARIDAD					PEA	
	Alfabeta	Analfabeta	Ninguno	Pre - primaria	Primaria	Media	Superior	Hombres	Mujeres
1981	2,906		2,180						
1994	1,753	381	460	56	1,216	691	243	940	
2002	1,416	227	220	16	583	550	274	569	374

Con respecto al alfabetismo y escolaridad que presenta el sector, tal y como se puede apreciar en la tabla de datos anterior, existe un leve aumento en cuanto a cantidad de personas con nivel de escolaridad superior, aunque es bastante significativo si lo comparamos con el total de la población para el año 1994 con respecto al de la población del último censo 2002. Si hacemos un análisis comparativo entre estos dos últimos censos en cuanto a nivel de escolaridad, encontramos que este nivel subió en el último censo puesto que en el caso del nivel superior a pesar de que la población

intercensal decreció en casi un 50%, la población de nivel superior creció con respecto a la anterior en cuanto a individuos con esa calidad educativa. En general se puede decir que el sector de la zona 4 en cuanto a los habitantes que aún residen en ella, la calidad o nivel educativo ha mejorado con respecto a otros años. Se considera que este es un factor sumamente importante, ya que una población más educada es una población que entiende, que exige sus derechos y que puede servir mejor a los intereses de su comunidad mediante los mecanismos de participación ciudadana a través de los Comités Únicos de Barrio (CUB).

IV.I.II.II.I.III. VIVIENDA Y SERVICIOS BÁSICOS:

Primero se proporcionarán algunas definiciones utilizadas por el I.N.E. para la mejor comprensión de este rubro:

Casa formal: Es todo recinto reparado e independiente que ha sido construido, adaptado o dispuesto al alojamiento de un hogar y que al momento del Censo no se utiliza totalmente para otros fines. Se caracteriza por el hecho de que la construcción se encuentra rodeada de paredes divisorias, muros, cercas, jardines o terrenos que separan una casa de la otra. Corresponde también a este tipo de locales aquellos que tienen un techo único para dos o más casas contiguas, y que así mismo cuentan con servicios exclusivos de agua, electricidad, y servicio sanitario. En el caso particular de Guatemala, la Casa Formal, puede tener el piso de tierra, siempre que las paredes de la construcción sean de adobe o madera. Nótese que aún cuando este tipo de local de habitación se destina generalmente al alojamiento de un hogar, pueden estar habitando en él dos o más hogares a la fecha del censo.

Apartamento: Es un cuarto o conjunto de cuartos que forma parte de un edificio de dos o más pisos y se encuentra separado de otros apartamentos similares por paredes divisorias que van desde el piso hasta el techo. Se caracteriza por tener acceso a través de un área común y cuenta con servicios exclusivos de: agua, electricidad y servicio sanitario.

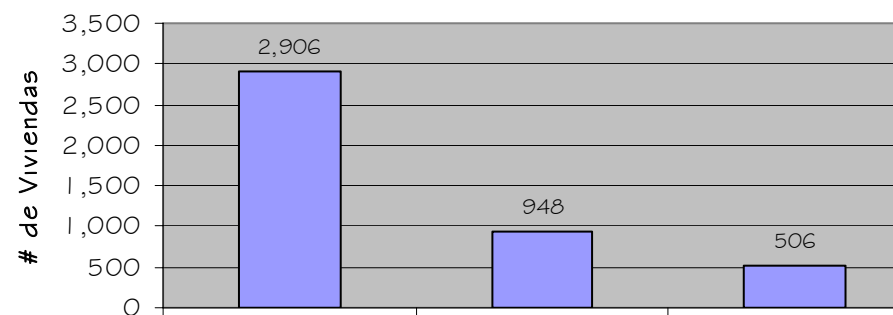
Palomar: Cuarto de habitación situado dentro de un local adecuado para alojar a uno o varios hogares. Generalmente se caracteriza por tener entrada directa desde un pasillo, patio o corredor. Tome nota que un hogar puede ocupar uno o más cuartos, y este conjunto de

cuartos constituyen un solo local habitacional. Normalmente comparten todos los servicios: agua, electricidad y servicio sanitario.

Rancho: Local de habitación construido con materiales naturales de la región (barro, paja, lepa, palo o caña) y generalmente el techo es de paja o palma y el piso de tierra.

Casa Improvisada: Se define como tal, aquella construcción independientemente de carácter provisional construida con materiales de desecho (plástico, cartón, lámina, lepa) sin un plan preconcebido para servir de local de habitación a uno o más hogares.

TOTAL VIVIENDAS / CENSO



Fuente: Censos de población de 1981, 1994 y 2002. / INE.

Censos de Vivienda

La vivienda se presenta al igual que la población en disminución, aunque el nivel de ocupación por cada una de las mismas en aumento dado que: para el censo de 1981, 1.45 habitantes ocupaban una vivienda; para el censo de 1994, 3.40 habitantes lo

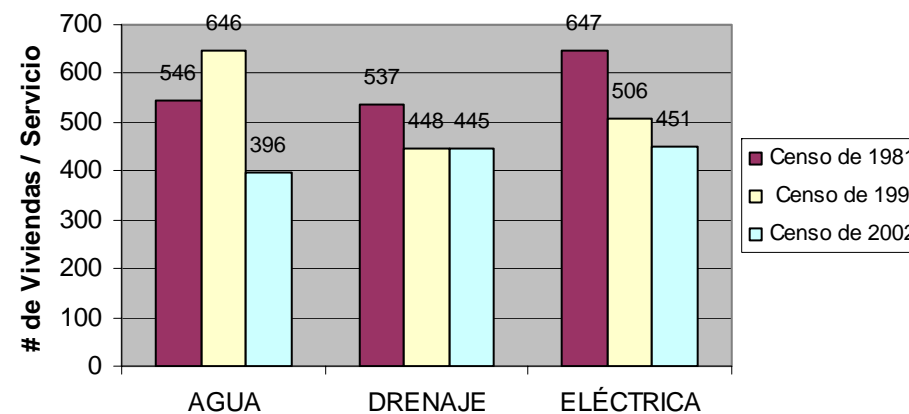
hacían; y para el último censo (2002), esa cifra aumentaba levemente a 3.60 habitantes por vivienda.

En el censo de 1981 de haber 2,906 viviendas en la zona 4, paso a modificarse en torno a los 2 últimos censos, el último presenta únicamente 506 viviendas. Se hace la salvedad que la vivienda ha disminuido pero en esa reducción se ha quedado en buena parte la Casa Formal, ya que de ser en el '81 tan sólo 467 (16%) del total; en el '94, esta cifra pasó a ser de 387 viviendas, representando esto un 40% del total de ese entonces (948 viviendas); para el censo del '02, esta cifra disminuyó levemente en cantidad a 366 viviendas, pero que porcentualmente significó un incremento al ser el 72.30% de las 506 viviendas de este tipo. Lo anterior quiere decir que aunque ha disminuido la vivienda en el sector, persiste de cierta forma la que tiene o ha tenido mejores características y condiciones para brindar mayor comodidad y seguridad a sus habitantes. De igual manera quiere decir, que un porcentaje de esa vivienda o Casa Formal, se ha transformado en algún otro uso del suelo, estimándose que lo más probable sea al comercial. Caso similar ocurre con los apartamentos, que pasaron de 125 unidades que representaba el 4.30% del total de viviendas en el censo de 1981 a 35 en el censo de 1994, lo que representaba para aquel entonces el 3.70%, en este caso hubo disminución en cuanto a número de unidades pero porcentualmente el dato obtenido fue similar; ya para el último censo, esta cifra aumentó en los dos aspectos, en número al ser 85 unidades y porcentualmente pasó a ser el 16.80% de la totalidad de viviendas en ese censo (506). Podemos deducir entonces, que a la fecha del último censo ha permanecido o de cierta forma se ha resistido al comercio, la vivienda que cuenta con los servicios básicos al ser el porcentaje de la misma de 94% (incluye el rubro de palomares que fue del 4.90%); si se compara este porcentaje con el de 1981, es notoria la diferencia y

bastante significativa al ser en este año de 23.20% las viviendas con estas características.

Como resumen, podemos decir que el número de viviendas ha disminuido, pero su ocupación ha aumentado; ha permanecido o evolucionado en gran proporción la vivienda que cuenta con los servicios básicos dejando tan solo un 6% a las que no cuentan con ellos según el último censo. También es importante destacar que del total de viviendas que contaban con servicios básicos en el censo de 1981 se ha perdido un porcentaje de las mismas para el último censo, asumiendo por lo tanto, dado las características de la zona, que ese porcentaje ha evolucionado o cambiado en el uso que se les da, convirtiéndose por ende en su gran mayoría de uso comercial y prestación de servicios.

SERVICIOS BÁSICOS EN VIVIENDAS



Fuente: Censos de población de 1981, 1994 y 2002. / INE.

IV.I.II.II.II. USO DEL SUELO.

“La edificación está íntimamente relacionada al uso del suelo, así como el uso del suelo a las actividades que se cumplen en la ciudad.” (76:1); es decir producto de las actividades y de la función que estas representan en la ciudad, es que se originan o adaptan las edificaciones determinando de esta manera el uso del suelo en la misma. Dicho de otra forma, el uso del suelo es la forma como están distribuidas las funciones o actividades dentro de un núcleo urbano y el papel que estas desempeñan en ese contexto. El uso del suelo es la forma en la que se integran e interactúan las diferentes actividades y funciones desempeñadas por el hombre y el espacio físico utilizado para ello. Por ejemplo, pueden existir áreas en las que el uso del suelo es de tipo residencial o por el contrario, áreas donde el uso del suelo es comercial, agrícola, industrial, mixto, etc.

IV.I.II.II.II.I. Aspectos del uso del suelo en las regulaciones urbanísticas:

En los planes de regulación urbanística de los usos del suelo, es importante que dentro de sus estatutos se establezcan los usos admitidos y los usos prohibidos. De igual manera, cuando el criterio del carácter de la zona urbana está bien definido, deben de señalarse:

Usos principales que caracterizan a la zona: Pueden ser uno o varios, por ejemplo vivienda plurifamiliar y oficinas.

Usos compatibles: Éstos se pueden admitir siempre que no causen interferencia con el desarrollo del uso principal.

Usos complementarios: Como su nombre lo indica, éstos sólo serán admitidos en la medida que complementen al uso principal, por ejemplo el uso comercial en apoyo a una zona deportiva. (25:181).

Para los fines de este estudio, a continuación se presentarán algunas definiciones que serán de utilidad para el correcto manejo y entendimiento de esta sección:

IV.I.II.II.II.II. Uso Residencial o habitacional:

Comprende actividades destinadas al alojamiento de personas, familias y / o grupos de personas. El mismo puede contener las siguientes clases de alojamiento:

Alojamiento Permanente: Entre esta clasificación están: Vivienda unifamiliar, vivienda multifamiliar, vivienda comunitaria.

Alojamiento Temporal: Esta comprendida por: Vivienda transitoria (hoteles, moteles o autohoteles y hoteles por horas) y viviendas temporarias (casa de retiros y clubes) (28:26-27). Para la presente propuesta, resulta conveniente hacer una distinción y reconocimiento en cuanto a las diferencias entre hotel, pensión y hospedajes, dado que son estas tres clasificaciones las que se encuentran dentro del sub-sector mencionado. Como primer punto, hay que establecer que pensión y hospedaje, son prácticamente lo mismo, ya que según la Real Academia Española dice que hospedaje, es una “casa destinada al alojamiento”, mientras que un documento electrónico de Barcelona (Guía Turística), establece que las pensiones u hostales (son lo mismo), tienden a ser negocios familiares mientras que los hoteles comúnmente pertenecen a grandes corporaciones por lo que el ambiente en una pensión es de carácter familiar, más cálido y menos formal que en un hotel. Otras diferencias entre estos dos son: 1) Las pensiones suelen ser más pequeñas que los hoteles; 2) Las pensiones generalmente no ofrecen tantos servicios como sí lo hacen los hoteles, sin embargo existen algunos que sí llegan a ofrecer servicios tales como TV. por cable, aire acondicionado, calefacción etc.; 3) Generalmente las reservaciones para pensiones no se

pueden realizar vía Internet dado que carecen de estas instalaciones.
(48:1)

IV.I.II.II.III. Uso Comercial y Servicios:

Está comprendido por las actividades de intercambio, exposición, venta y / o reventa de una grandísima gama de productos. Además del conjunto de actividades consignadas al servicio directo o a través de intermediarios en el ramo privado.

IV.I.II.II.IV. Uso Industrial:

Este comprende los usos destinados a la producción y / u obtención de materias primas y a la producción de bienes, equipos y servicios industriales. (28:27-28).

IV.I.II.II.V. Uso Institucional:

Este uso, comprende el conjunto de actividades y servicios de carácter público, como por ejemplo: administración pública, ONG's, cementerios, instituciones militares y culturales, etc.

IV.I.II.II.VI. Transporte: Se clasifica dentro de este uso, a los servicios y actividades destinadas específicamente al transporte de personas y objetos, como por ejemplo: gasolineras, predios para parqueos, talleres, transporte ferroviario, aéreo y público.

IV.I.II.II.VII. Uso Mixto:

Este mezcla los usos comerciales con los residenciales o habitacionales.

IV.I.II.II.VIII. Diagnóstico:

Se tiene como base el mapa del uso del suelo en el área homogénea o sub-sector (Ver plano No. 9 en pág. # 95), se puede apreciar el dominio del espacio por parte de la actividad comercial, correspondiéndole el porcentaje de 54.26%, aunque también se evidencia un menor porcentaje de este uso si lo comparamos con el que ocupa en la extensión territorial del Cantón Exposición Poniente (Ver plano No. 8 de Mapa de uso del suelo en pág. # 94), es allí del 72.58%. Es importante hacer notar que aunque en el área homogénea el porcentaje del uso comercial es menor, sin lugar a dudas se palpa su dominio como tal debido al impacto y gran movimiento que causa la actividad comercial; además es necesario indicar que tal y como lo muestra el plano de uso del suelo del Cantón Exposición Poniente, el uso del suelo alrededor del área homogénea está dominado por esta actividad; estas condiciones se presentan de igual manera en toda la zona 4 y que decir de la Gta. Avenida, esta arteria es un corredor comercial y de servicios que influencia directamente al área homogénea y que hacen que el mejoramiento comercial sea aún más justificable, como si no bastasen las condiciones comerciales que presentan por sí mismo en la actualidad. Ahora bien, como ya se dijo con antelación, la actividad residencial o habitacional no es para nada despreciable, inclusive en el área homogénea es mucho más importante, significativa y con mayor presencia si comparamos el porcentaje que este uso ocupa allí con respecto al porcentaje que el mismo uso ocupa en el Cantón Exposición Poniente (Ver planos No. 8 y 9 de uso del suelo en el Cantón Exposición Poniente y en el sub-sector en págs. # 94 y 95); en estos planos se establece que el uso residencial para el área homogénea es de 28.64%, mientras que este en el Cantón Exposición Poniente corresponde a 4.25%. Se puede decir entonces que el uso residencial es casi 7 veces mayor en el área homogénea

comparada con la del Cantón Exposición Poniente; otro dato interesante es que el uso del suelo residencial en el área homogénea corresponde al 64.15% del total del uso residencial en el C.E.P.; y este porcentaje se encuentra distribuido en este sub-sector del C.E.P. que abarca el 9.52% de su área total. Con lo anterior, únicamente se quiere hacer hincapié en la gran importancia que tiene este uso (el residencial) dentro del área homogénea escogida y si a estos datos le sumamos el porcentaje que corresponde al uso mixto, ya que este uso está conformado como ya se vio de vivienda o alojamiento + comercio, se incrementa otro poco este uso (al igual que el comercial por supuesto); en este sentido es vital que el mejoramiento comercial vaya de la mano con estas áreas residenciales ya que bajo ningún punto de vista sería una propuesta aceptable o razonable si la misma buscara o incentivara las migraciones de estos pobladores hacia otras áreas de la ciudad (esto es lo que hay que evitar; es lo que ha estado sucediendo (Ver páq. # 78), o peor aún, hacia la periferia o suburbios de la metrópoli; con lo anterior únicamente se estaría agrandando la extensión de la mancha urbana de la misma, por consiguiente mayor incremento de los movimientos pendulares, al ser la capital el principal proveedor de empleo en toda el área metropolitana, 67% de la población económicamente activa labora en ella (42:20). Además, generaría mayor cantidad de tiempo en el traslado de los viajes casa – empleo, empleo – casa, casa – estudio, estudio – casa, etc., y por ende, mayor congestión del tráfico en el área capitalina; generaría gastos aún más desproporcionados para la comuna capitalina, al tener que atender y prestar servicios a más vecinos de otras jurisdicciones municipales sin que aporten nada a la misma; esta problemática (propagación desproporcionada de la mancha urbana) es consecuencia del crecimiento horizontal y de los usos del suelo separados, problemas estrechamente ligados entre sí en la metrópoli guatemalteca; pero a decir verdad no sólo aquí tenemos esa

problemática, puesto que en muchas partes de América se ha seguido este mismo modelo, y se le ha denominado, como ‘el uso convencional del suelo’; esto en gran parte a la poca planificación urbana en nuestras ciudades y a la poca atención que se le ha prestado a este fenómeno. Para citar un par de ejemplos, en países como Puerto Rico y Estados Unidos, padecen la misma problemática que en la metrópoli guatemalteca, el haber seguido el patrón de crecimiento descrito, tiene como consecuencia: “...el desparrame de la edificación sobre el territorio, la pérdida de vitalidad y la decadencia de los centros urbanos, la disfuncionalidad del suburbio y el deterioro del ambiente natural.” (78:3).

Por la realidad de nuestra ciudad, por los antecedentes y realidades de otras ciudades, resulta conveniente y de carácter prioritario, el empezar una generación de propuestas urbanas que puedan ser aplicadas a nuestra metrópoli y que incidan positivamente en nuestro entorno y en la calidad de vida de los habitantes de la misma, se necesitan propuestas que devuelvan los espacios públicos a los peatones y que se priorice con base en éstos; se necesitan propuestas que hagan de Guatemala, una Guatemala sustentable.

Es importante resaltar que la presente propuesta busca una integración armónica entre estos dos usos (comercial y residencial), es decir, se busca la promoción de un uso del suelo mixto, dado las ventajas y mejoras que estas condiciones presentan en los lugares donde se aplica una zonificación de este tipo: “El desarrollo de uso mixto está diseñado para promover una variedad de actividades comunitarias, locales y servicios que coexistan en cercana proximidad, así reduciendo la necesidad de viajes largos en automóvil. Es un antídoto a los centros de vida y trabajo separados que son conducentes a la expansión urbana.” (63:1). Es entonces en este sentido que se encaminará la propuesta para el área

homogénea, buscando la manera en que puedan coexistir armónicamente los usos descritos que a la vez son mayoritarios.

Dentro del uso del suelo actual, hay ciertos establecimientos que impiden esta coexistencia armónica de la que recién se comentaba; por ejemplo en el plano No. 9 de Uso del Suelo en el Sub-sector (pág. # 95), están indicados bajo nomenclatura especial, los establecimientos que perjudican la imagen urbana y contribuyen a la degradación social del sector; éstos hacen referencia a las cantinas y bares que existen entre todo el comercio, además de algunas cafeterías y comedores que también se desempeñan básicamente en el rubro del expendio de alcohol. Dichos establecimientos como ya se dijo contribuyen en la mala imagen urbana por la actividad y función que desempeñan en este sub-sector y vale decir que los mismos están vinculados a la prostitución, valiéndose de las pensiones, hospedajes y hoteles (vivienda transitoria, que ocupa el 15.44% del total del área residencial o habitacional) cercanos a estos establecimientos (también bajo nomenclatura en el plano mencionado) para la realización de esta actividad. Es necesario eliminar del sub-sector estas actividades y la función que estos establecimientos desempeñan en el sub-sector, puesto que dañan la imagen del sector.

En el plano No. 10 de % de Uso del Suelo x Manzana (pág. # 96), se puede apreciar ya no sólo los usos identificados como indeseables por las razones descritas, sino que además de éstos, aparecen identificados, otros establecimientos que tienen características especiales que serán evaluadas particularmente mediante un análisis que se hará por manzana; en este sentido, también en el mismo plano aparecen los porcentajes de los usos del suelo x manzana, ya que se considera de suma importancia dejar asentado que el uso del suelo comercial, tal y como se aprecia en la

nomenclatura que lo identifica, es mayoritario en todas las manzanas (sus porcentajes van desde 37.85% - 83.46%) a excepción de la identificada como # 2, donde el uso que domina es el residencial (para este caso dichos porcentajes van desde 26.98 - 38.23, a excepción del que se da en la manzana # 1, que es de 9.79%). Es importante destacar entonces, que este uso (el comercial) no está concentrado en algunas manzanas, sino que distribuido por todo el sub-sector, por lo que su influencia es clara y dadas las condiciones y comportamiento de las actividades que produce, afecta en algunos aspectos a las áreas residenciales mencionadas. El uso del suelo que es menos representado en el sub-sector, es el institucional, únicamente La Fundación Marco Antonio aparece enmarcada dentro de este tipo de uso (sobre la 5ta. Avenida); luego de este le sigue el de Transporte; su ausencia se presenta en las manzanas # 1 y 2 y su representación se da básicamente a través de talleres de mecánica y parqueos vehiculares. Por otra parte, el uso de suelo Mixto, es el uso intermedio de los que se dan dentro del sub-sector, teniendo porcentajes que van desde 6.75% - 23.93%.

El plano No. 11 de Área Tributaria Hacia Calles (pág. # 97), es muy importante porque permite conocer cuál es la vocación que tiene cada calle con base en el análisis del uso del suelo que se presenta en cada una de ellas. Para lo anterior, se identificó un patrón parcelario en cada manzana a través de la estructura y composición visual de estas dentro de cada manzana, ello condujo a la determinación del área por manzana que tributaba hacia cada calle, de ahí que se puede estipular los usos del suelo predominantes que se dan en el sector, los cuales servirán para determinar con base en reglamentos y otros criterios, que usos son convenientes conservar y cuales otros no, dependiendo del área que se este tratando, del uso del suelo predominante de la misma, etc. Del establecimiento de estas áreas tributarias da como resultado el plano No. 12 de Usos

del Suelo Predominantes (pág. # 98), dónde de forma clara se puede apreciar el comportamiento de cada calle según su uso predominante. A continuación se presenta un breve resumen-análisis de cada manzana y también los aspectos de relevancia que pueda presentar cada una de éstas; se tratará de no ahondar demasiado en aspectos que ya aparezcan tratados en los planos para no volver tediosa y repetitiva la información presentada:

ANÁLISIS DE MANZANAS

MANZANA # 1 :

Dominada sin lugar a dudas por la actividad comercial, en ella se presentan ciertos usos o establecimientos como se ha dicho con anterioridad, que perjudican la imagen urbana del sector; estos establecimientos son del tipo comercial y su principal lucro es a través del expendio y venta de bebidas alcohólicas (aparecen identificados en los planos de uso del suelo); éstos no son deseables puesto que van dirigidos a un sector de la población con baja autoestima; de igual manera, crean conflicto con la moral, las buenas costumbres, tranquilidad y desenvolvimiento pleno de las demás actividades comerciales del lugar, ya que además del expendio de las bebidas alcohólicas, estos establecimientos están vinculados a ciertos hoteles, pensiones y hospedajes cercanos a esta manzana (1 Hotel dentro de la analizada) que sirven como prostíbulos, haciendo del ambiente urbano, un lugar nada atractivo para transitar, inseguro por las condiciones de ebriedad que se presentan en las calles y por la conducta hostil que es bien conocida por todos que algunas personas presentan bajo los efectos de la ingesta de este tipo de bebidas. Por lo anterior y por los objetivos del presente estudio, estos establecimientos no son adecuados para seguir funcionando de la forma en que lo hacen actualmente, por lo que deben ser removidas estas actividades y funciones y ser reemplazadas por otro

tipo de comercio cuyo impacto urbano sea positivo para la imagen del sector. Con respecto al hotel mencionado, debe desvincularse por completo de la actividad de prostitución y se espera un efecto positivo en este aspecto mediante la eliminación de los establecimientos que venden bebidas alcohólicas. En caso alguno que este establecimiento no pueda subsistir por ser la actividad descrita la sostenedora económica del mismo, y por estar localizado en un sector cuyo uso predominante es el comercial, este uso debe ser sustituido por otro de tipo comercial o inclusive un uso mixto.

MANZANA # 2:

Nuevamente esta manzana, se ve vinculada a la prostitución a través del establecimiento de 2 hoteles y 1 hospedaje sobre la 9ª. Calle (se encuentran localizados justo enfrente del hotel localizado en la manzana # 1); las consideraciones para estos establecimientos son las mismas que para su homólogo en la manzana # 1. Sobre la 5ª. Avenida, se encuentra localizado otro hotel, pero por su apariencia y características estéticas, aunado a la percepción de su entorno, se ha desvinculado de la actividad de prostitución, razón por la cual es el único establecimiento de este tipo que se salva a las condiciones expuestas para el resto de sus similares. Otro aspecto de importancia, es que en esta manzana se encuentra el único representante institucional del sub-sector analizado, por medio de La Fundación Marco Antonio, la cual brinda asistencia médica a través de una clínica que opera en sus instalaciones; de esta manera esta fundación funge dentro del sector como un elemento de equipamiento complementario a las necesidades de los residentes del lugar.

MANZANA # 3:

Actualmente en esta manzana existen 2 parqueos vehiculares operando, los cuales se encuentran localizados sobre la 8ª. Calle; como ya se vio a través del plano No. 11 de Área Tributaria Hacia Calles y el plano No. 12 de Usos del Suelo Predominantes, el uso del suelo predominante en esa calle es de tipo residencial. Además de lo anterior, se hace uso del **Reglamento de Localización de Establecimientos Abiertos al Público**, dónde basándose en otras áreas ya reguladas, se establece la permisión o condicionamiento de diversidad de tipos de establecimiento en esas áreas, allí se presenta que para las Áreas Residenciales (se encuentra la descripción básica de este reglamento en el capítulo de Marco Legal), no se permiten los establecimientos que tengan que ver con aspectos vehiculares (Ver cuadro de Criterios de Localización de Establecimientos Abiertos al Público en pág. # 89). Lo importante como ya se dijo con anterioridad para el presente estudio, es valorar y respetar la tranquilidad, desenvolvimiento y buen funcionamiento de las áreas residenciales existentes, amparándose lo anterior en el artículo número 7 de la **Declaratoria de Áreas Residenciales del Municipio de Guatemala**, aún y cuando el sub-sector estudiado no se encuentre delimitado dentro de esta declaratoria pero que por las condiciones ya descritas, merecen ser tratadas como tales; éstas parcelas ocupadas por parqueos en la actualidad, deben convertirse a uso residencial o en su defecto a un uso mixto pero con comercio de bajo impacto como por ejemplo: la venta de productos y servicios de primera necesidad. Por otro lado, también se encuentran sobre la 5ª. Avenida, 2 ferreterías (ambas de la misma casa y aledañas entre sí) que se considera no generaran un impacto negativo en cuanto a la imagen urbana y ambiental al no comerciar artículos de construcción como cemento, cal, arenas, hierro, etc.; más bien se dedican al comercio de herramienta y equipo de ferretería, hogar y pesca; lo

que si es necesario, es quitar la exposición de algunos artículos sobre la banqueta, ya que esto roba, obstruye y entorpece la circulación peatonal y debilita la imagen urbana del sub-sector. Con el aspecto de parqueo de vehículos tanto de clientes como de proveedores, esto se tratará de manera detallada en el capítulo referente a la propuesta.

Cuadro de Criterios de Localización de Establecimientos Abiertos al Público									
Grupo	Tipos de Establecimientos	Áreas reguladas							
		Áreas exclusivamente	Áreas residenciales	Centro histórico	Centro Cívico	Zona viva	Cuatro Grados Norte	Zonas Industriales	Zona tolerancia o roja
Expendio y consumo de comidas.	Restaurantes y comedores.	N	N	C	C	P	C	P	P
	Cafeterías.	N	N	C	C	P	C	P	P
Consumo de licores.	Bares y cantinas.	N	N	N	N	C	C	N	P
	Discotecas.	N	N	N	N	C	N	N	P
Comercio sexual.	Barras Show.	N	N	N	N	N	N	N	P
	Prostitutos y similares.	N	N	N	N	N	N	N	P
	Venta de artículos relacionados con sexo.	N	N	N	N	N	N	N	P
Establecimientos de Hospedaje.	Pensiones.	N	C	N	N	C	C	N	P
	Hoteles.	N	C	N	C	P	C	N	P
	Moteles.	N	N	N	N	N	N	N	P
Recreación y cultura.	Espectáculos.	N	N	C	C	C	C	N	P
	Teatros y cines.	N	N	C	C	C	C	N	P
	Juegos pasivos (lotería, billar, otros).	N	N	C	C	C	C	N	P
	Centros comunitarios o centros de reunión.	N	C	C	C	C	C	C	C
Higiene y arreglo personal.	Salas de estética, barberías o peluquerías.	N	P	C	C	P	P	P	P
	Saunas.	N	N	C	P	N	N	N	P
	Masajes.	N	N	C	P	N	N	N	P
	Gimnasios.	N	C	C	C	C	C	N	C
Servicios a vehículos.	Talleres mecánicos y servicios a vehículos.	N	N	N	N	N	N	P	N
	Lavado de carros (Car Wash).	N	N	N	C	N	N	P	N
Centros educativos.	Guarderías, educación preprimaria y primaria.	N	C	C	C	N	N	N	N
	Educación básica, bachillerato, diversificado, edu. téc.	N	N	C	C	N	C	C	N
	Educación superior o especializada.	N	N	C	C	N	C	C	N
Servicios religiosos.	Iglesias.	N	C	C	C	N	C	N	N
Comercio.	Venta de productos y servicios de primera necesidad.	N	P	P	P	P	C	P	P
	Venta y/o alquiler de productos y servicios en general.	N	N	P	P	P	C	P	P
	Almacenaje y expendio de productos peligrosos	N	N	N	C	N	N	C	N

P = Permitido; N = No permitido; C = Condicionado

NOTA:

Las casillas que aparecen sombreadas con color gris, corresponden a las áreas reguladas de especial interés para la presente propuesta al tratar temas que se tratan dentro de esta, como por ejemplo las áreas residenciales o tal y como lo es el otro caso, la regulación correspondiente a Cuatro Grados Norte, mismo que sienta un precedente con respecto a las áreas comerciales, además de ser un sector aledaño al tratado en la presente propuesta.

MANZANA # 4:

En esta manzana nuevamente aparece un hospedaje de dudosa reputación, por lo cual se aplicarán las mismas consideraciones que a los anteriores. Por otra parte, también aparece un taller de mecánica general sobre la 5ª. Avenida (a la par del mencionado hospedaje) que se considera no es compatible con la imagen que se quiere dar al sub-sector dado que no presentan ninguna lógica los establecimientos de este tipo cuando lo que se desea incentivar y promover es el espacio público para el peatón y no para los vehículos, a parte de lo reducido de este local y de lo generalmente sucios que se mantienen este tipo de establecimientos por el aceite, grasa y demás elementos que conforman esta actividad. Hacia la 5ª. Avenida "A", existen algunos comercios tal y como se muestra en el uso del suelo, pero son de bajo impacto, en algunos casos se presenta el uso mixto.

MANZANA # 5:

La única parcela que aparece sobre la 5ª. Avenida de tipo mixto, es de características especiales puesto que está conformado en el primer nivel (edificación de 2 niveles), por un taller de mecánica y en el segundo nivel, por vivienda. Es necesario acotar nuevamente que el uso del suelo destinado a talleres de mecánica no va acorde a la imagen urbana que se quiere alcanzar puesto que esta actividad está asociada e involucra el uso obligado de vehículos dentro del área y se desea mejorar y proponer para que los espacios públicos sean utilizados por los peatones, razón por la cual el uso mixto para este caso debe darse con otras características. Se debe de conservar la vivienda en el segundo nivel pero en el primero se debe de cambiar el uso a otro tipo de comercio que no tenga relación alguna con la actividad de transporte o en su defecto que el

comercio sea sólo de venta y comercialización de piezas vehiculares (no huseras ni reventa de piezas usadas). También sobre esta Avenida, existe un parqueo vehicular público que se considera necesario y que no tendrá ninguna incidencia negativa en el sub-sector. En la 5ª. Avenida "A", existe comercio tal y como se ve en el plano de uso del suelo, pero es de bajo impacto y complementarios a las necesidades de los residentes de dicha área.

MANZANA # 6:

Se presenta sobre la 6ª. Avenida y la 7ª. Calle, como ya se dijo un claro uso comercial. El único establecimiento que genera problemas de incompatibilidad dado su entorno, es un taller eléctrico que se encuentra asentado en el denominado por el presente estudio "callejón 3" (dado que no tiene nomenclatura alguna que la identifique) el cual es predominantemente residencial como se aprecia en el plano No. 11 de Área Tributaria Hacia Calles y el plano No. 12 de Usos del Suelo Predominantes. Por lo anterior, se hace necesario que dicho uso se convierta a un uso residencial o mixto de bajo impacto (comercio y servicios de primera necesidad).

MANZANA # 7:

Hacia la parte que colinda con el "callejón 3", hay un predio sin edificación alguna y que aparece clasificado dentro del uso del suelo como de Transporte; esto dadas sus características puesto que esta plenamente circulado con muro de block e ingreso con portón metálico y malla; este predio es susceptible de ser utilizado para parqueo pero con base en observaciones realizadas en el sector se determinó que simplemente es un predio baldío. Solamente se deja estipulado en la presente consideración de que este predio no

podrá ser utilizado para parqueo público y que si se edifica en el mismo, dicha edificación tendrá que ser destinada al uso residencial.

OTRAS CONSIDERACIONES GENERALES DEL USO DEL SUELO:

Durante mucho tiempo, este sector ha estado sumamente influenciado por la actividad de transporte urbano y extraurbano que se ha dado principalmente sobre la 5ª. Avenida del sub-sector estudiado; es por ello, que se considera que dicha actividad dio lugar a que proliferaran negocios o establecimientos asociados al transporte; de ahí que en la actualidad entre el comercio existente principalmente sobre la 5ª. Avenida existan aceiteras, talleres mecánicos y electromecánicos, etc. (todos negocios relacionados con el tema de transporte). En la actualidad las condiciones o la presencia del transporte sobre la 5ª. Avenida ha mermado en buena medida a raíz de las disposiciones municipales de efectuar un ordenamiento a estas unidades hacia otros puntos estratégicos de la ciudad. Es por esta razón que a la fecha ya sólo está la presencia de los buses con rumbo a San José Pinula, los cuales continúan causando problemas vehiculares y urbanos dentro del sub-sector puesto que no cuentan con una Terminal de buses o un espacio apropiado de espera y abordaje de los pasajeros. Se espera que pronto esta vía esté completamente expedita y libre de estos automotores. Con lo anterior sólo se quiere enfatizar que la razón de ser de estos establecimientos es que han estado vinculados a la presencia y necesidades del transporte urbano y extraurbano dentro del sector y que en nada ayudan a la imagen urbana que se quiere brindar; por lo tanto, estos establecimientos deben de convertirse en otro tipo de comercio como por ejemplo, restaurantes o comedores. Por otra parte, es bien conocido alrededor del mundo que en los lugares dónde se encuentran asentadas Terminales de transporte (de buses, ferroviario, marítimo, etc.) generalmente proliferan a su alrededor,

establecimientos de comercio sexual; y evidentemente en este aspecto el sub-sector no ha sido la excepción a la regla puesto que tal y como se ha podido constatar en los planos del uso del suelo, esta actividad se da en el área de estudio afectando la imagen urbana (Ver además plano No. 15 de Áreas de Deterioro Social en pág. # 101). Por lo anterior, al concluir la municipalidad el proyecto de reubicación de los buses, se espera tendrá un impacto sumamente positivo para el sub-sector y para los fines que persigue el presente estudio.

DISTRIBUCIÓN DE PRECIOS DEL SUELO:

Xavier Hernández Benítez dice lo siguiente: *“...el soporte de la edificación y el espacio urbano y la imagen resultante lo constituye el suelo, éste y sus usos existentes y potenciales quedan sujetos a las leyes del mercado, a la oferta y la demanda que en las diversas zonas de una ciudad imprimen valores estimulados por la posibilidad de alta rentabilidad, plusvalizando áreas y zonas...” (59:1)*; al estar el sub-sector inserto dentro de un área mayoritariamente comercial y formando parte de esta, es de esperar que los precios del suelo sean bastante elevados, dada esta dinámica de alta rentabilidad y plusvalía de la que hablaba Xavier Hernández. Ante lo anterior, también es de esperarse que la adquisición del suelo en el sub-sector sea eminentemente para efectos comerciales, motivo por el cual se hace aún más importante la conservación de las áreas residenciales puesto que seguramente son espacios y personas que han resistido a esta dinámica de los suelos y a la respectiva rentabilidad que profesan los mismos. Por ello es necesario como ya se expresó con anterioridad que el mejoramiento comercial sea sumamente respetuoso de estas áreas que son la base de toda la sociedad puesto que es allí donde habita el ser humano. (Ver plano No. 14 de Distribución de Precios del Suelo en pág. # 100).

UTILIZACIÓN DEL SUELO PÚBLICO:

Según el **Reglamento Específico de Diseño de Entradas, Salidas y Disposición de Estacionamientos Privados**, debe entenderse como suelo o espacio público, al área que por ser parte de la vía pública, es propiedad de la Municipalidad de Guatemala; la misma se subdivide en espacio vehicular y espacio no vehicular. En el plano No. 13 de Posesión del Suelo por Sectores en pág. # 99, se muestra que el área perteneciente al espacio público en el Cantón Exposición Poniente corresponde al 26.76% y de este porcentaje, un 66% corresponde al espacio vehicular, mientras que para el espacio no vehicular actualmente se está usando un 34% de esa totalidad. Bajo esta perspectiva y estos datos, es notable la capacidad que la Municipalidad posee de hacer transformaciones en la vía pública del Cantón Exposición Poniente y la responsabilidad que tiene al respecto, dado que es la propietaria de todos los espacios públicos de su jurisdicción municipal. Por otra parte, también es notorio que el espacio público es utilizado de forma y manera caótica y son diversos aspectos o factores los que contribuyen en esta situación (buena parte del suelo público se encuentra sobre _ utilizado); entre los principales se encuentran: El comercio desordenado y las ventas informales que invaden buena parte del Cantón Exposición (principalmente en los alrededores del Mercado de La Terminal y de El Granero (Ver plano No. 18 de Obstrucción del Espacio Vial por Comercio en pág. # 104); en este sentido es importante observar que el comercio se ha desbordado hacia las banquetas como en algunos casos también sobre el espacio vehicular, provocando que las personas que visitan dichos mercados o ventas, caminen sobre la calle. El otro gran factor que incide en este aspecto, son los vehículos que utilizan la vía pública como parqueo, utilizando en muchos casos las banquetas o áreas peatonales para este fin (Ver planos No. 16 y 17 de Obstrucción del Espacio Vial por

Parqueo Vehicular en págs. # 102 y 103). Este factor, evidentemente es consecuencia del comercio existente en todo el Cantón Exposición Poniente, de la falta de parqueos brindados por dichos comercios, de la falta de aplicación de la ley por parte de las autoridades y de la falta de una señalización clara, puesto que existe un sector del Cantón Exposición Poniente que debe de estar señalizado con respecto a áreas de permisión de estacionamiento o no al mismo, pero que definitivamente las mismas se encuentran en estado borroso impidiendo evidentemente a los conductores percatarse de dichas prohibiciones (Ver plano No. 51 de Permision de Estacionamiento en la Vía Pública en pág. #157).

Con respecto al sub-sector, son estos dos mismos factores los que causan que el espacio público se aprecie tan deteriorado, aunque dados de diferente manera, tal y como se expondrá a continuación: Por una parte, el uso comercial, tal y como se ha visto es mayoritario en el área; dicho comercio ha proliferado en forma desordenada y como resultado de ese desorden y a favor de estos negocios, en muchos casos, se ven expuestos en las banquetas, los productos que se comercian en dichos locales, esto con el fin de atraer a potenciales compradores hacia el interior de estos establecimientos; este es un comportamiento que afecta negativamente al espacio público puesto que este está destinado a las necesidades de traslado, recreación, permanencia, etc. de las personas (así debe de ser), pero en definitiva, tal y como se ha visto en el sub-sector no es respetada la función de la vía pública, puesto que se entorpece con tantos obstáculos puestos por los comerciantes (como ya se ha visto, el comercio en el sub-sector, se da principalmente sobre la 6ª. y 5ª. Avenidas, así como sobre la 1ª. Y 7ª. Calles); existen además algunas ventas callejeras, que se presentan en forma de casetas y carretas principalmente, utilizando la banqueta para sus fines comerciales, obstruyendo como es lógico el

espacio peatonal (Ver plano No. 18 de Obstrucción del Espacio Vial por Comercio en pág. # 104).

En el comportamiento vehicular dentro del sub-sector, se destacan los siguientes aspectos: se da como referencia el plano No. 16 de Obstrucción del Espacio Vial por Parqueo Vehicular # 1 (pág. # 102), se aprecia, que el área que corresponde a la 5ª. Avenida, es sumamente afectada por el transporte extraurbano que parquea en dicha calle; esto en la actualidad no es del todo cierto puesto que dicha información corresponde a finales del año 2005 y las condiciones en aquel entonces eran diferentes a las de la actualidad dado que la Municipalidad está efectuando un reordenamiento de dicho transporte, trasladándolo hacia puntos estratégicos de la ciudad; vale decir que aún permanece parte de este transporte dado que no se ha terminado dicho reordenamiento (Ver plano No. 17 de Obstrucción del Espacio Vial por Parqueo Vehicular # 2 en pág. # 103). Por otra parte, también en la actualidad se puede observar el surgimiento de transporte fletero sobre la 5ª. Avenida, es decir el espacio utilizado en su totalidad por el transporte extraurbano ha sido sustituido en parte para dar cabida a este nuevo elemento; mientras que persiste el problema del tiradero de vehículos chocados sobre esta avenida, además de algunos furgones varados permanentemente sobre la misma. Evidentemente dichos problemas tendrán que ser solucionados para que la imagen urbana y el mejoramiento comercial sean positivos y posibiliten el éxito de la presente propuesta.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA:
Aparecen únicamente los porcentajes de los usos de comercio y vivienda, al ser éstos de interés comparativo con el sub-sector de intervención para propuesta, dado que éstos son los usos que predominan en el mismo.



NOMENCLATURA DE USO DEL SUELO

	VIVIENDA 4.25 %	INSTITUCIONAL	
	MIXTO	TRANSPORTE	
	COMERCIAL Y SERVICIOS / 72.58%	BALDÍO	
	INDUSTRIAL		



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
8

FUENTE:
Elaboración propia con base en planos de la Municipalidad (Catastro 2004) e INE (Depto. de Cartografía)

NOTAS:

NOTAS:

Para mayor entendimiento de lo que comprenden los usos del suelo que aparecen clasificados en este mapa, a continuación se hará la descripción de sus contenidos: "MIXTO": alojamiento y vivienda + comercio; "COMERCIAL Y SERVICIOS": comercio al menudeo, comercio al mayoreo, restaurantes, diversión nocturna, servicios profesionales, oficinas y servicios financieros; "INDUSTRIAL": artesanal, de transformación ligera y pesada y almacenaje; "INSTITUCIONAL": administración pública, servicios públicos, ONG's, cementerios, instituciones militares y culturales; "TRANSPORTE": gasolineras, predios para parqueo, talleres, transporte ferroviario, transporte aéreo y transporte público.

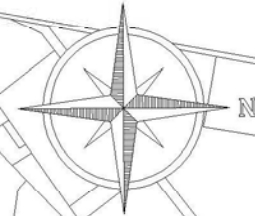
MAPA DE USO DEL SUELO

ESC: 1/5,200

"PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE"

NOTAS: Las cafeterías y comedores que aparecen señalados como negocios indeseables, es porque principalmente lo que predomina en ellas es el expendio de bebidas alcohólicas y por ende, estas contribuyen a la degradación urbana y social del sector.

Con respecto a los hoteles, hospedajes y pensiones marcados como indeseables, se debe básicamente a que los mismos son utilizados como centros de prostitución (ligado a bares, cantinas y a los comedores y cafeterías señalados), por lo que al estar cercanos a áreas residenciales, afecta enormemente la calidad de vida de los residentes y crea una mala imagen para el desarrollo de las demás actividades comerciales que se desarrollan en el sector.



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

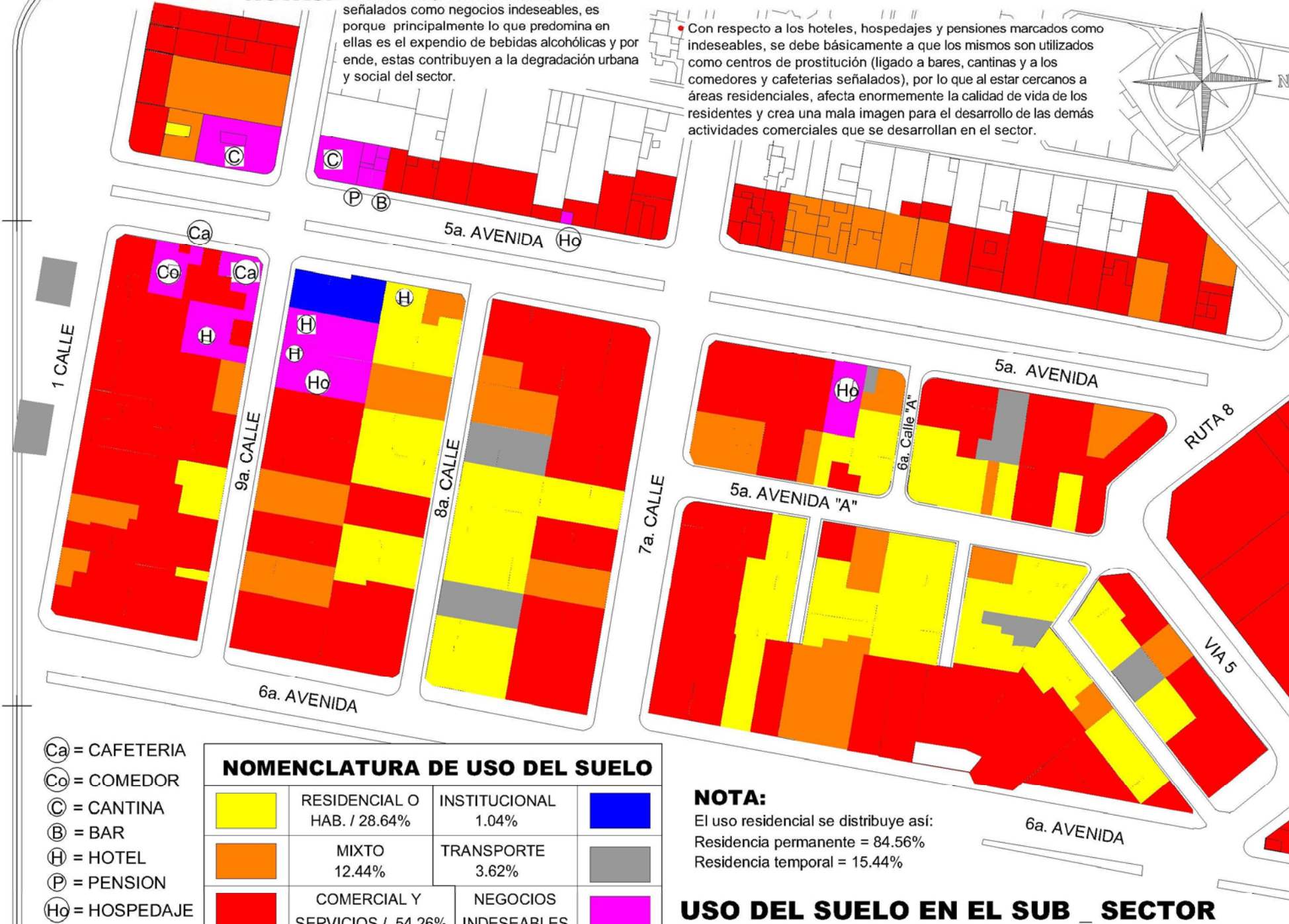
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
9

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



- Ca = CAFETERIA
- Co = COMEDOR
- C = CANTINA
- B = BAR
- H = HOTEL
- P = PENSION
- Ho = HOSPEDAJE

NOMENCLATURA DE USO DEL SUELO

	RESIDENCIAL O HAB. / 28.64%	INSTITUCIONAL / 1.04%	
	MIXTO / 12.44%	TRANSPORTE / 3.62%	
	COMERCIAL Y SERVICIOS / 54.26%	NEGOCIOS INDESEABLES	

NOTA:

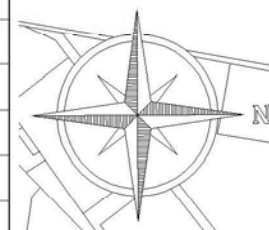
El uso residencial se distribuye así:
Residencia permanente = 84.56%
Residencia temporal = 15.44%

USO DEL SUELO EN EL SUB _ SECTOR

ESC: 1/1,500

"PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE"

MANZANA:	1	2	3	4	5	6	7
COMERCIAL	83.46%	37.85%	49.00%	47.71%	53.97%	47.71%	54.37%
RESIDENCIAL	9.79%	38.23%	29.47%	27.17%	26.98%	37.21%	28.71%
MIXTO	6.75%	18.43%	11.70%	23.93%	9.72%	12.84%	8.18%
INSTITUCIONAL	-----	5.49%	-----	-----	-----	-----	-----
TRANSPORTE	-----	-----	9.83%	1.19%	9.33%	2.24%	8.74%



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

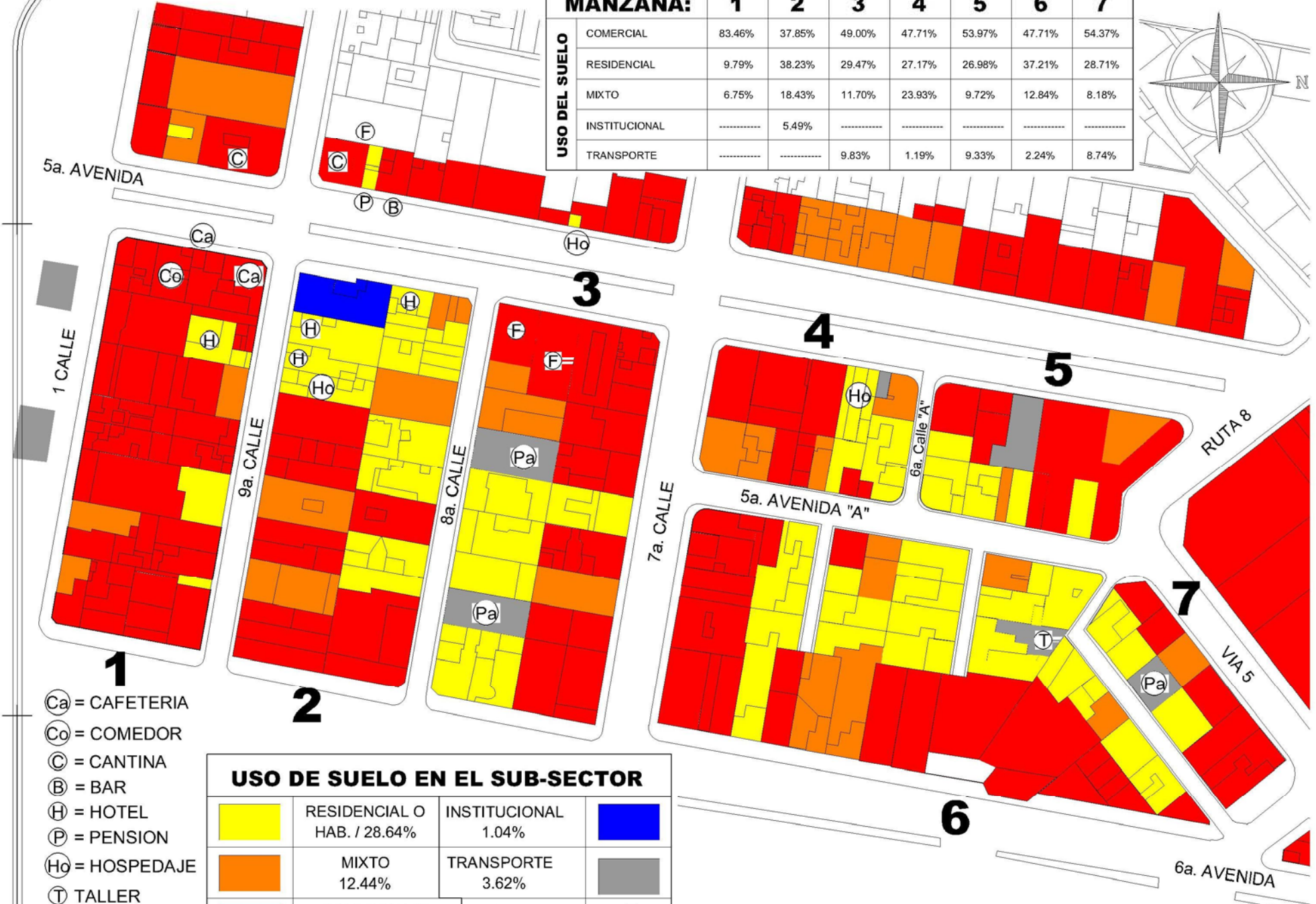
ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
10	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



- Ca = CAFETERIA
- Co = COMEDOR
- C = CANTINA
- B = BAR
- H = HOTEL
- P = PENSION
- Ho = HOSPEDAJE
- T = TALLER
- Pa = PARQUEO
- F = FERRETERIA

USO DE SUELO EN EL SUB-SECTOR			
	RESIDENCIAL O HAB. / 28.64%	INSTITUCIONAL / 1.04%	
	MIXTO / 12.44%	TRANSPORTE / 3.62%	
	COMERCIAL Y SERVICIOS / 54.26%	IDENTIFICA MANZANAS	1

% DE USO DEL SUELO x MANZANA

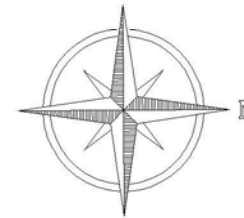
ESC: 1/1,500

"PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE"

NOTA:

Se puede apreciar en algunas manzanas, principalmente en la 1, 2 y 3, un patrón o la subdivisión de la misma en sus respectivas parcelas, de allí que se toma el área de cada manzana que tributa hacia su respectiva calle tal y como muestra en el plano; con lo anterior se definirá que vocación tiene cada calle, es decir el uso predominante en el que se desempeña y por ende, se estará determinando que clase de comercio es factible conservar y cuál otro no es compatible o en su defecto indeseable para el presente estudio.

ÁREA QUE TRIBUTA HACIA ...	9a. Calle	8a. Calle	7a. Calle	6a. Calle "A"	Callejón "1"	Callejón "3"	Callejón "2"
USO DEL SUELO							
COMERCIAL	59.71%	25.57%	83.91%	22.02%	13.52%	16.54%	No queda claro el patrón en de sus lados, aunque el otro es residencial en un 100%
RESIDENCIAL	20.26%	50.01%	6.26%	63.32%	72.50%	62.11%	
MIXTO	13.61%	14.51%	9.83%	13.77%	13.98%	5.17%	
INSTITUCIONAL	6.42%	-----	-----	-----	-----	-----	
TRANSPORTE	-----	9.91%	-----	0.89%	-----	16.18%	



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

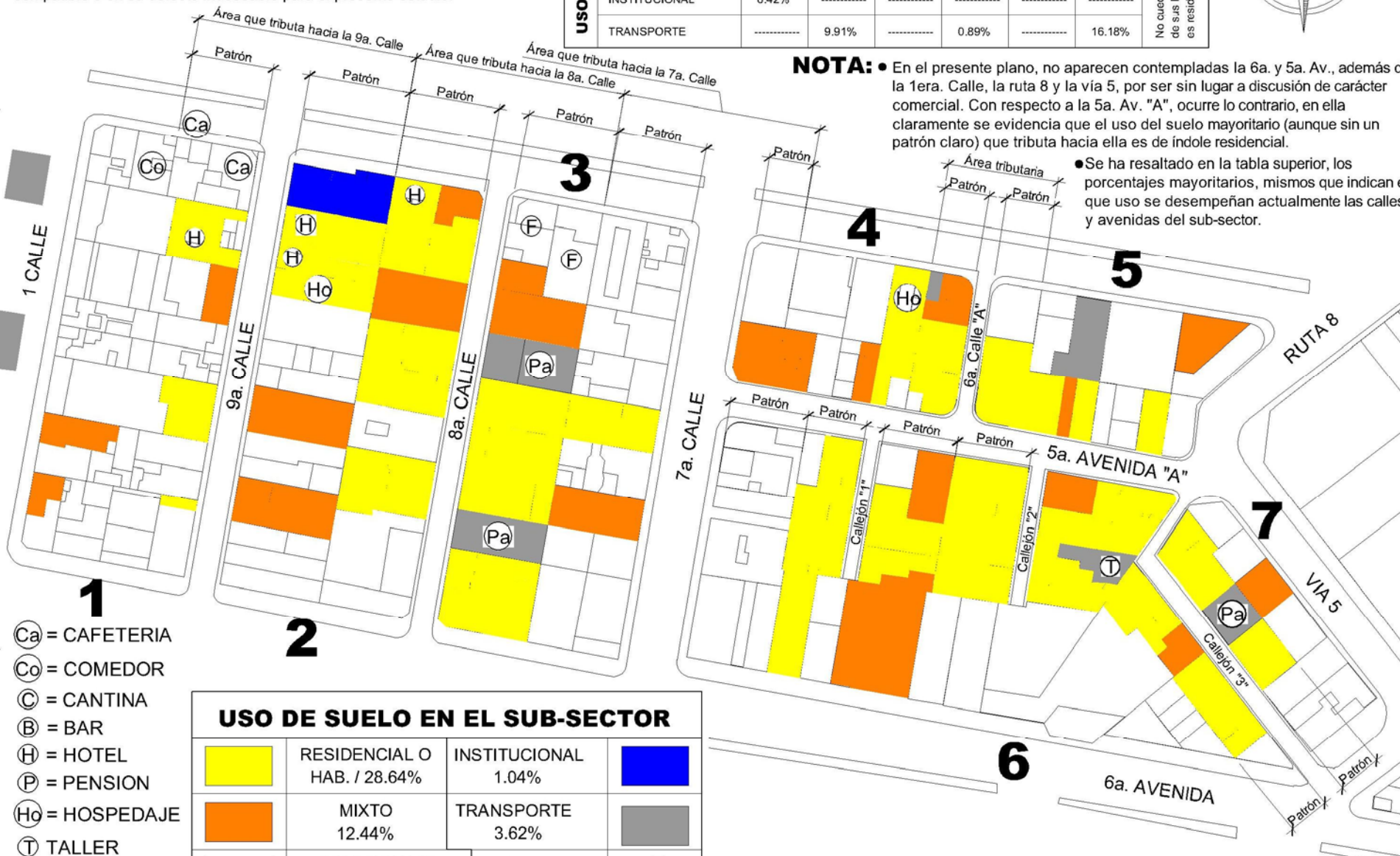
PLANO No. **11**

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOTA: • En el presente plano, no aparecen contempladas la 6a. y 5a. Av., además de la 1era. Calle, la ruta 8 y la vía 5, por ser sin lugar a discusión de carácter comercial. Con respecto a la 5a. Av. "A", ocurre lo contrario, en ella claramente se evidencia que el uso del suelo mayoritario (aunque sin un patrón claro) que tributa hacia ella es de índole residencial.

• Se ha resaltado en la tabla superior, los porcentajes mayoritarios, mismos que indican en que uso se desempeñan actualmente las calles y avenidas del sub-sector.



- Ca = CAFETERIA
- Co = COMEDOR
- C = CANTINA
- B = BAR
- H = HOTEL
- P = PENSION
- Ho = HOSPEDAJE
- T = TALLER
- Pa = PARQUEO
- F = FERRETERIA



USO DE SUELO EN EL SUB-SECTOR			
	RESIDENCIAL O HAB. / 28.64%	INSTITUCIONAL / 1.04%	
	MIXTO / 12.44%	TRANSPORTE / 3.62%	
	COMERCIAL Y SERVICIOS / 54.26%	IDENTIFICA MANZANAS	1

ÁREA TRIBUTARIA HACIA CALLES

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



-  USO PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL
-  USO PREDOMINANTEMENTE RESIDENCIAL

USOS DEL SUELO PREDOMINANTES



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
12	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA:

Se hace distinción de los espacios públicos con respecto a los edificios de administración pública, porque conceptualmente el espacio público comprende el área que es propiedad de la Municipalidad de Guatemala, misma que se divide en espacio vehicular y espacio no vehicular; por lo anterior dichas edificaciones no pueden integrarse al concepto de espacio vial; podrían haberse incluido en la clasificación de espacio privado, dado que el fin de dichas edificaciones no es el de fungir como vía pública pero se hizo distinción entre las áreas que están relacionadas de alguna forma con la administración pública y las que no lo están.


ZONA 9

ZONA 8

ZONA 1

ZONA 4

NOMENCLATURA

TEXTURA	SIGNIFICADO	
	ESPACIO PRIVADO	51.42%
	EDIFICIOS / ÁREA ADMÓN. PÚBLICA	21.82%
	ESPACIO PÚBLICO	26.76%
	DELIMITA AL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE	
	DELIMITA AL SUB-SECTOR	



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
13

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

POSESIÓN DEL SUELO POR SECTORES

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200

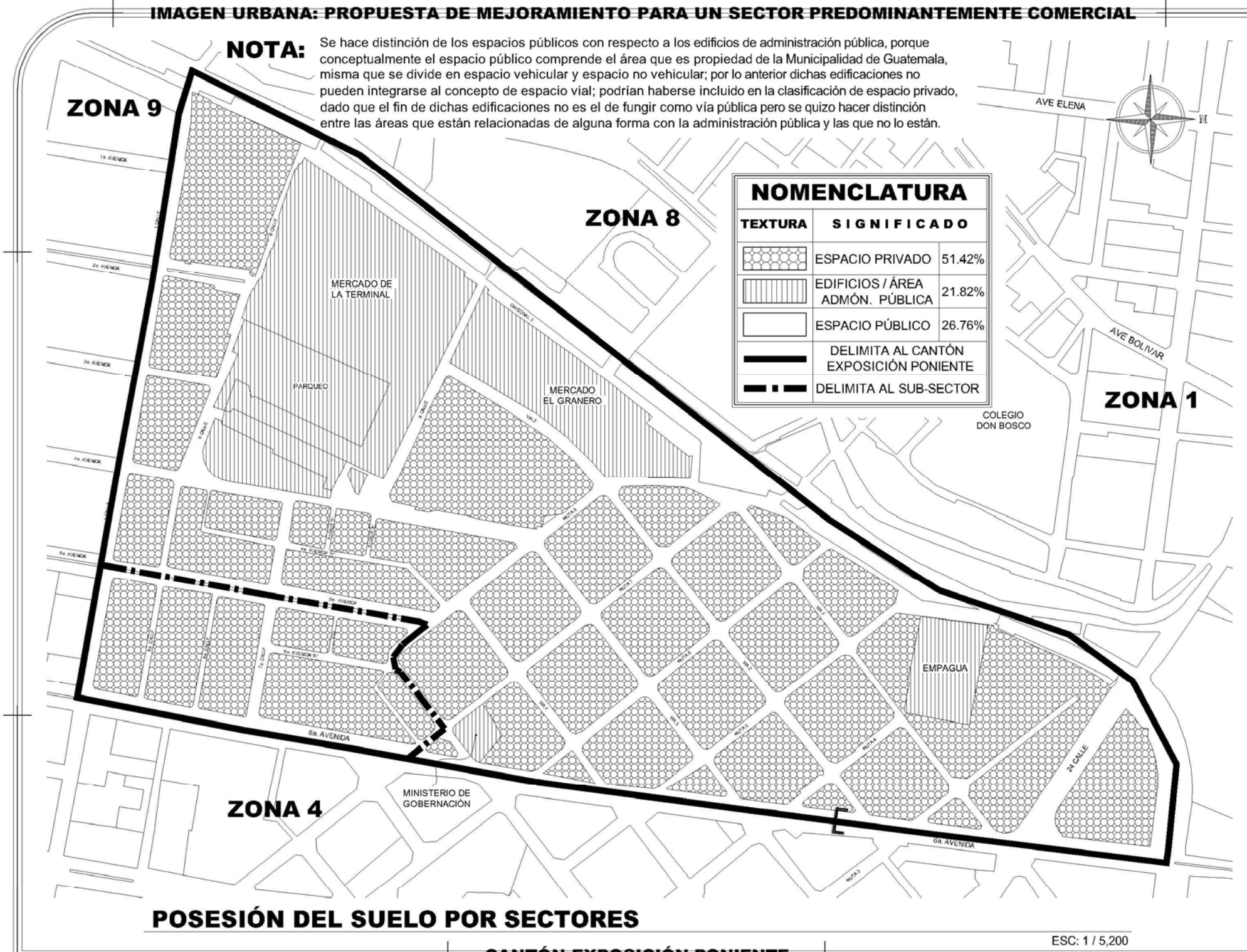


IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

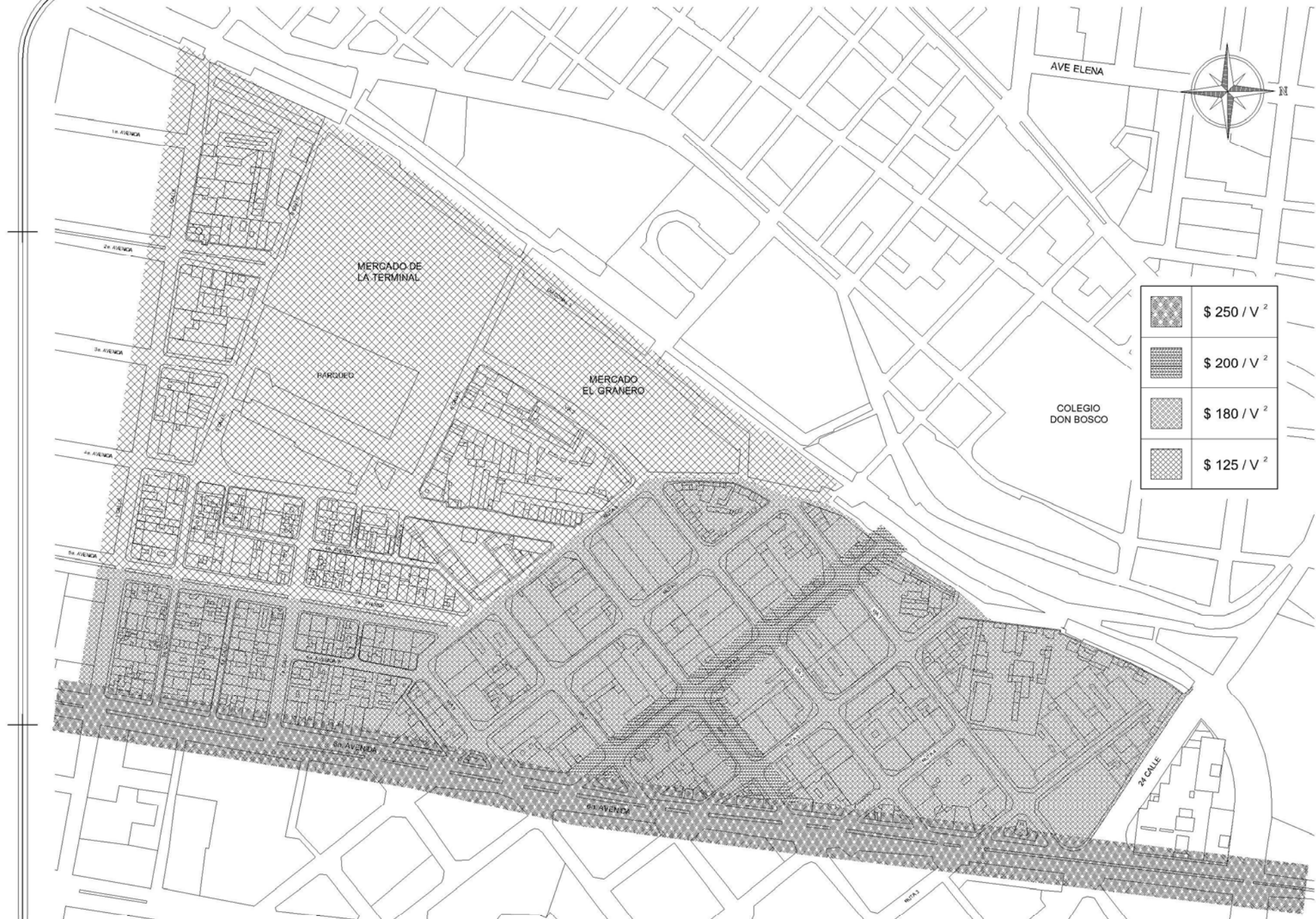
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
14

FUENTE:
Elaboración propia con base a entrevista en Bienes Raíces Territorio.

NOTAS:



DISTRIBUCIÓN DE PRECIOS DEL SUELO

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

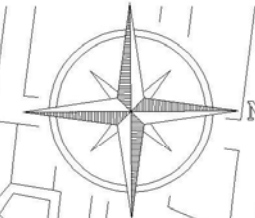
NOTA:

LOS SECTORES QUE APARECEN ASHURADOS EN ESTE PLANO, NO INDICAN PRECISAMENTE QUE EL USO DEL SUELO DEL MISMO SEA TODO DE PROSTITUCIÓN, BARES Y CANTINAS, MÁS BIEN SE REFIEREN AL ÁREA DE INFLUENCIA QUE TIENEN ESTOS NEGOCIOS EN EL ÁREA, YA QUE ADEMÁS DE ESTOS, EXISTEN COMERCIOS Y SERVICIOS DE OTRO TIPO.



NOMENCLATURA

SECTOR DE BARES, CANTINAS Y COMERCIO SEXUAL



ÁREAS DE DETERIORO SOCIAL
Comercio sexual, bares y cantinas

ESC: 1 / 5,200



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

15

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
16

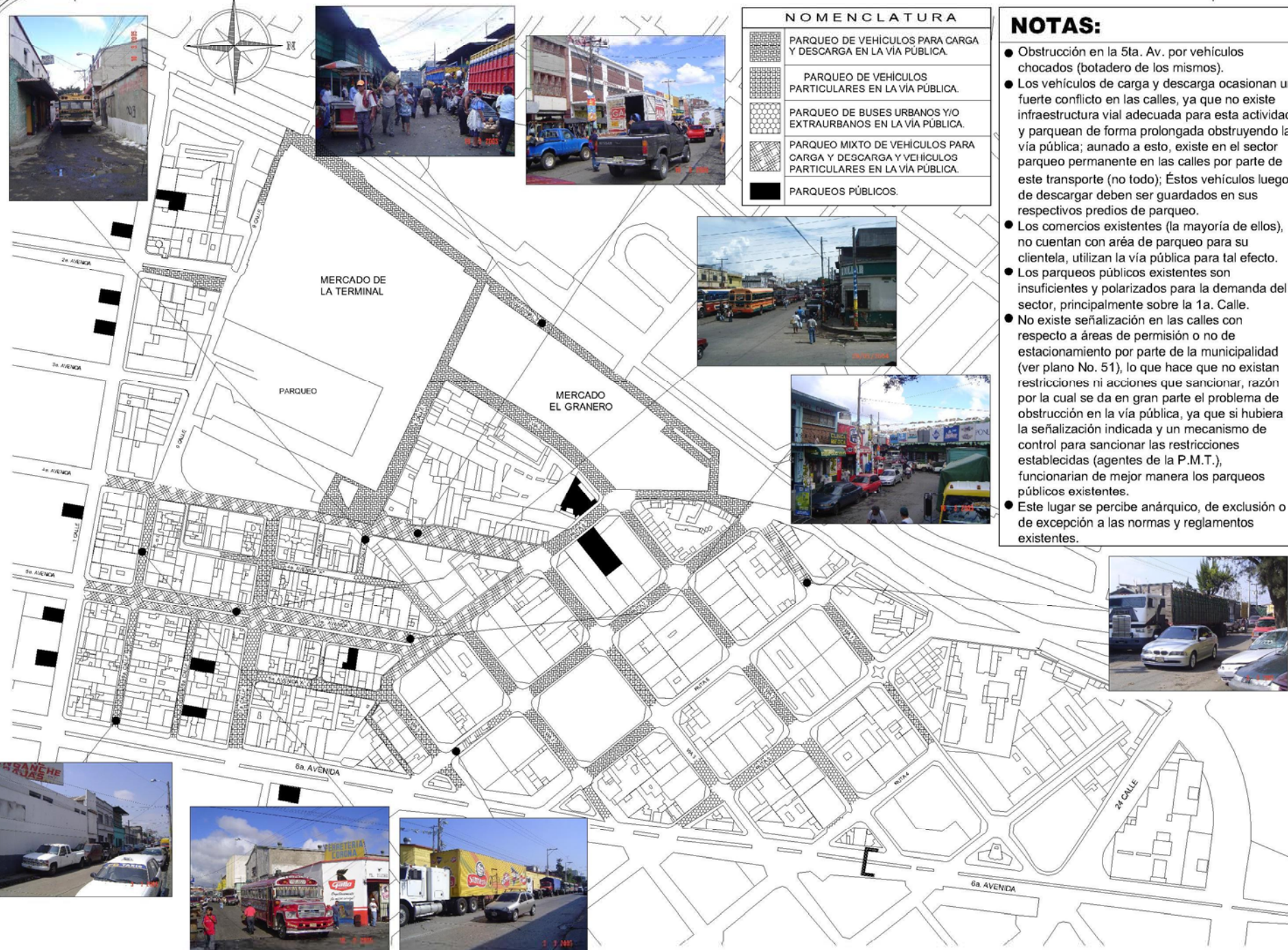
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOMENCLATURA	
	PARQUEO DE VEHÍCULOS PARA CARGA Y DESCARGA EN LA VÍA PÚBLICA.
	PARQUEO DE VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA VÍA PÚBLICA.
	PARQUEO DE BUSES URBANOS Y/O EXTRAURBANOS EN LA VÍA PÚBLICA.
	PARQUEO MIXTO DE VEHÍCULOS PARA CARGA Y DESCARGA Y VEHÍCULOS PARTICULARES EN LA VÍA PÚBLICA.
	PARQUEOS PÚBLICOS.

NOTAS:

- Obstrucción en la 5ta. Av. por vehículos chocados (botadero de los mismos).
- Los vehículos de carga y descarga ocasionan un fuerte conflicto en las calles, ya que no existe infraestructura vial adecuada para esta actividad y parquean de forma prolongada obstruyendo la vía pública; aunado a esto, existe en el sector parqueo permanente en las calles por parte de este transporte (no todo); Éstos vehículos luego de descargar deben ser guardados en sus respectivos predios de parqueo.
- Los comercios existentes (la mayoría de ellos), no cuentan con área de parqueo para su clientela, utilizan la vía pública para tal efecto.
- Los parqueos públicos existentes son insuficientes y polarizados para la demanda del sector, principalmente sobre la 1a. Calle.
- No existe señalización en las calles con respecto a áreas de permisión o no de estacionamiento por parte de la municipalidad (ver plano No. 51), lo que hace que no existan restricciones ni acciones que sancionar, razón por la cual se da en gran parte el problema de obstrucción en la vía pública, ya que si hubiera la señalización indicada y un mecanismo de control para sancionar las restricciones establecidas (agentes de la P.M.T.), funcionarían de mejor manera los parqueos públicos existentes.
- Este lugar se percibe anárquico, de exclusión o de excepción a las normas y reglamentos existentes.



OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR PARQUEO VEHICULAR # 1

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
25/SEP./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

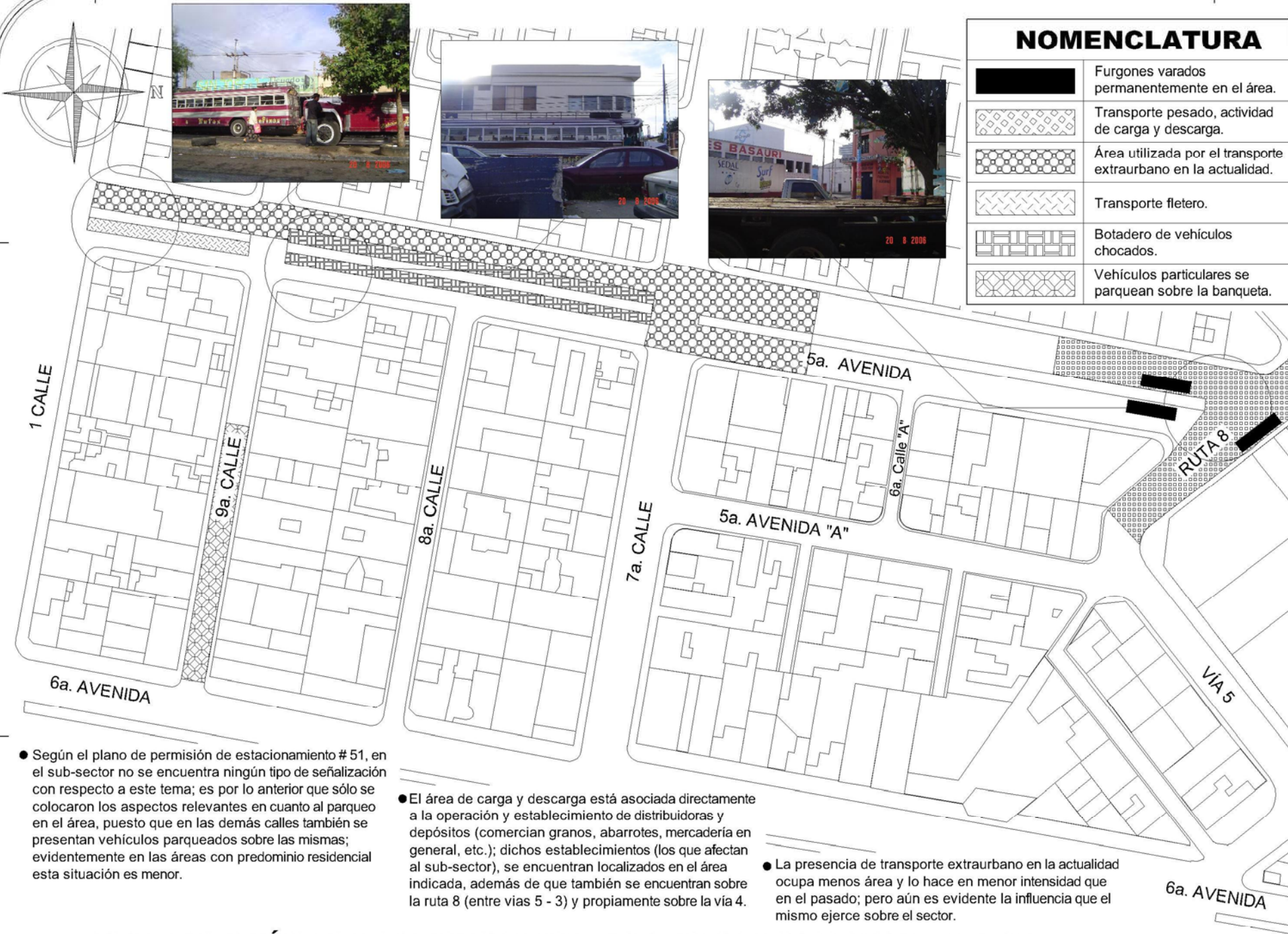
PLANO No.
17

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOMENCLATURA

	Furgones varados permanentemente en el área.
	Transporte pesado, actividad de carga y descarga.
	Área utilizada por el transporte extraurbano en la actualidad.
	Transporte fletero.
	Botadero de vehículos chocados.
	Vehículos particulares se parquean sobre la banqueta.



● Según el plano de permisión de estacionamiento # 51, en el sub-sector no se encuentra ningún tipo de señalización con respecto a este tema; es por lo anterior que sólo se colocaron los aspectos relevantes en cuanto al parqueo en el área, puesto que en las demás calles también se presentan vehículos parqueados sobre las mismas; evidentemente en las áreas con predominio residencial esta situación es menor.

● El área de carga y descarga está asociada directamente a la operación y establecimiento de distribuidoras y depósitos (comercian granos, abarrotes, mercadería en general, etc.); dichos establecimientos (los que afectan al sub-sector), se encuentran localizados en el área indicada, además de que también se encuentran sobre la ruta 8 (entre vías 5 - 3) y propiamente sobre la vía 4.

● La presencia de transporte extraurbano en la actualidad ocupa menos área y lo hace en menor intensidad que en el pasado; pero aún es evidente la influencia que el mismo ejerce sobre el sector.

OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR PARQUEO VEHICULAR # 2

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
18

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

ZONA 8

NOMENCLATURA	
	INVASIÓN DE CALLES Y BANQUETAS POR VENTAS INFORMALES.
	COMERCIOS EXPONEN PRODUCTOS EN BANQUETAS OBSTRUYÉNDOLAS.
	INVASIÓN DE CAMELLÓN CENTRAL POR VENTAS INFORMALES.
	CASSETAS, CARRETAS O CARRETONES OBSTRUYEN EL ESPACIO PEATONAL.



ZONA 1



OBSTRUCCIÓN DEL ESPACIO VIAL POR COMERCIO

IV.I.II.III. CONTAMINACIÓN.



“La contaminación es la introducción en un medio cualquiera de un contaminante, es decir, la introducción de cualquier sustancia o forma de energía con potencial para provocar daños, irreversibles o no, en el medio inicial. Se denomina contaminación ambiental a la presencia en el ambiente de cualquier agente (físico, químico o biológico) o bien de una combinación de varios agentes en lugares, formas y concentraciones tales que sean o puedan ser nocivos para la salud,

la seguridad o para el bienestar de la población, o bien, que puedan ser perjudiciales para la vida vegetal o animal, o impidan el uso normal de las propiedades y lugares de recreación y goce de los mismos. La contaminación ambiental es también la incorporación a los cuerpos receptores de sustancias sólidas, líquidas o gaseosas, o mezclas de ellas, siempre que alteren desfavorablemente las condiciones naturales del mismo, o que puedan afectar la salud, la higiene o el bienestar del público.” (85:1).

La contaminación en el Cantón Exposición Poniente, se da en varias facetas, mismas que se abordarán a continuación. Es importante establecer que muchas de ellas han tenido como común denominador al sistema de transporte que ha operado en La Terminal durante tanto tiempo; esta situación como ya se ha dicho ha comenzado a cambiar gracias a las intervenciones municipales en

cuanto al tema del Transporte y de La Terminal de autobuses ya descrito; además de esto, es útil y necesario mencionar que la dinámica comercial desorganizada y caótica existente en la actualidad es otro factor de peso, aunado a las malas costumbres de los visitantes de estos comercios y a la falta de infraestructura o mobiliario urbano para el depósito de los desechos originados en dichos establecimientos. A continuación se presentarán los temas fundamentales referentes a la contaminación que se palpa dentro del sector.

IV.I.II.III.I. CONTAMINACIÓN DEL SUELO.

“El daño que se causa a los suelos es de la misma magnitud que el que se causa al agua y al aire, aunque en realidad algunas veces es menos evidente para nosotros; sin embargo, es importante conocer los lugares donde es más probable que se contamine el suelo. Algunos de estos sitios son los parques industriales, los basureros municipales, las zonas urbanas muy pobladas y los depósitos de químicos, combustibles y aceites, etc., sin dejar de mencionar las zonas agrícolas donde se utilizan los fertilizantes o pesticidas de manera excesiva.” Dentro de los residuos que pueden ser contaminantes de los suelos, se encuentran los peligrosos y los no peligrosos. “Los peligrosos son aquellos que por sus características corrosivas, reactivas, explosivas, tóxicas, inflamables o biológicas, representan un riesgo para la salud de las personas y el ambiente, mientras que los residuos no peligrosos se denominan residuos sólidos. Los residuos sólidos pueden ser clasificados como degradables o no degradables, considerándose un residuo degradable aquel que es factible de descomponerse físicamente; por el contrario, los no degradables permanecen sin cambio durante periodos muy grandes.” (53:1).

IV.I.II.III.I.I. Diagnóstico:

Para el caso del Cantón Exposición Poniente, es necesario acotar que se da básicamente por toda la basura tirada por las calles, aunque con mayor presencia en las áreas cercanas al Mercado de La Terminal, dadas las actividades que allí se producen, aunadas a todo el comercio informal que también allí se asienta. Es notorio que el tipo de contaminación en el sector, básicamente se encuentra clasificada como “no peligrosa”, puesto que para el caso específico del Mercado, se originan desechos o residuos degradables (en el caso de las frutas y verduras principalmente). Ahora también existe la presencia de desechos o residuos del tipo no degradable por el gran tiempo de permanencia sin cambio alguno y dentro de éstos están: las bolsas de plástico, botellas plásticas, aluminio, etc. En el plano No. 19 de Contaminación del Suelo (pág. # 113), aparece identificada a la Calzada Atanasio Tzul como “Corredor-Basurero”, es por las condiciones en las que se encontraba dicha arteria en el momento de efectuar la visita de campo y comprobar las condiciones que se describen en dicho plano; es necesario indicar que se estuvo visitando el sector en varias ocasiones, razón por la cual se puede aseverar que las condiciones allí descritas eran verdaderas (Ver fotografía que aparece en el plano mencionado); se dice eran verdaderas porque en la actualidad estas condiciones han cambiado por las intervenciones municipales al respecto y el acuerdo firmado entre esta institución y los representantes de los mercados asentados en esa zona: “...se firmó un acuerdo entre autoridades municipales y las Juntas Directivas de los mercados La Terminal, El Tomatero y El Granero de la zona 4. Dentro de los principales puntos se destaca el compromiso de los inquilinos de los mercados, de mantener limpia la Calzada Atanasio Tzul y a depositar la basura en los lugares designados por la municipalidad capitalina”. (69:1).



Personeros de la comuna capitalina en plena limpieza de la Calzada Atanasio Azul.

Vale decir que en la actualidad, aunque las condiciones en cuanto a la presencia de contaminación en el suelo sobre esta Calzada ya no son las mismas, tampoco son las esperadas seguramente ni por las autoridades, ni por ninguna persona que transita o realiza alguna actividad. Sigue siendo un sector contaminado.

Para el caso específico del sub-sector de estudio, las condiciones en este aspecto no son muy diferentes a las que se presentan en el resto del Cantón Exposición Poniente (Ver plano No. 19 de Contaminación del Suelo), ya que al igual que en este sector, se evidencia un alto grado de contaminación del suelo por medio de basura tirada en las calles, siendo más fuerte la contaminación sobre la 5ª. Avenida. Esta contaminación básicamente es de papel, bolsas, plásticos y de envolturas de golosinas, etc. (no se evidencian desechos degradables como en las cercanías del Mercado de La Terminal). Además es importante mencionar que estos contaminantes, muchas veces con la acción del viento, o por la acción sin conciencia y sin educación de malos ciudadanos son finalmente desembocados en los tragantes existentes en el área - este punto fue abordado en la sección de precipitación ambiental - (Ver págs. # 71 y 72); lo anterior es sumamente grave para la imagen urbana y para el aspecto ambiental del sector puesto que disminuye la calidad de vida de las personas del área; una vez más se hace notable la falta de educación y la falta de conciencia ambiental en los ciudadanos al tirar la basura en las calles, aunado a la falta de basureros públicos que puedan mitigar en buena medida esta situación. Claro que lo anterior debe de

ir acompañado por campañas educativas y de concientización como se dijo anteriormente puesto que de nada sirven los basureros si las personas no los usan. Es por esta razón que se debe de hacer énfasis en la solución de este problema, y en general de la problemática ambiental existente en el sector mediante diferentes mecanismos que coadyuven de manera positiva en la reducción de las condiciones actuales.

IV.1.11.11.11.11. CONTAMINACIÓN DEL AIRE.

“La contaminación del aire consiste en la presencia en el aire de sustancias o formas de energía que alteran la calidad del mismo e implica riesgo, daño o molestia grave a los seres vivos y bienes en general.

IV.1.11.11.11.11.1. Principales Causas De Contaminación Del Aire:

- *“Emisiones del transporte urbano (CO, CnHn, NO, SO2, Pb).*
- *Emisiones industriales gaseosas (CO, CO2, NO, SOx).*
- *Emisiones Industriales en polvo (cementos, yeso, etc).*
- *Basurales (metano, malos olores).*
- *Quema de basura (CO2 y gases tóxicos).*
- *Incendios forestales (CO2).*
- *Fumigaciones aéreas (líquidos tóxicos en suspensión).*
- *Derrames de petróleo (Hidrocarburos gaseosos).*
- *Corrientes del aire y relación presión/temperatura.” (64:1).*

En la ciudad de Guatemala, la principal causa de contaminación del aire según autoridades municipales, son las emisiones de gases producidos por la combustión del transporte, las cuales son responsables por el 80% de la contaminación del aire que se respira en la capital. (45). Es por lo anterior y con el fin de generar una idea

de lo nocivos y perjudiciales para la salud que pueden ser éstos gases que a continuación se presenta la siguiente tabla:

IV.1.11.11.11.11. Cuadro de Envenenamiento Por Monóxido de Carbono (CO)				
<i>Pueden originarse tanto por los niveles de saturación como por el tiempo de exposición</i>				
CO en atmósfera	Duración de exposición	Saturación en sangre	Síntomas.	
Menor de 0.01	indefinido	0 - 10%	Ninguno.	
0.01 - 0.02%	indefinido	10 - 20%	Opresión frontal, cefalea leve, dilatación de vasos cutáneos.	
0.02 - 0.03%	5 - 6 horas	20 - 30%	Palpitaciones en la sien.	
0.04 - 0.06%	4 - 5 horas	30 - 40%	Cefalea severa, debilidad y vértigo, náusea, vómitos, colapso, característico color rojo cereza en labios, mucosas y piel.	
0.07 - 0.10%	3 - 4 horas	40 - 50%	Presencia de los síntomas anteriores, con tendencia incrementada a colapso y síncope; incremento del valor del pulso y la respiración.	
0.11 - 0.15%	1.5 - 3 horas	50 - 60%	Incremento del pulso y valor de respiración, síncope, respiración Cheyne-Stokes, comas y convulsiones intermitentes.	
0.16 - 0.30%	1 - 1.5 horas	60 - 70%	Coma con convulsiones intermitentes, depresión cardíaca y respiratoria; posible muerte.	
0.50 - 1.00%	1 - 2 minutos	70 - 80%	Pulso débil, depresión respiratoria, falla respiratoria y muerte.	

Fuente: Marqarita Pacay. (41:69)

IV.I.II.II.III.II.III. Diagnóstico:

En congruencia a la principal causa de contaminación del aire en la ciudad de Guatemala, también se tiene que para el Cantón Exposición Poniente, son los humos negros emanados de las unidades del transporte la principal causa de contaminación dentro de este sector; esto dadas las condiciones en las que se encuentran la mayoría de estas unidades, además del transporte privado que circula por el interior del Cantón Exposición Poniente (principalmente el tráfico procedente del sur por la Calzada Atanasio Tzul, que toma la Ruta 6 que conduce al centro y la arteria homóloga sólo que en sentido contrario, ésta ingresando por la Vía 1 y virando en la Ruta 5, conduciendo hacia la Calzada Atanasio Tzul al sur de la ciudad (Ver plano No. 46 de Sentido de Vías actuales en pág. # 152).

Además del monóxido de carbono, se encuentra el dióxido de carbono, que ocasiona dolores de cabeza, estrés, fatiga, problemas cardiovasculares, desmayos, etc. (64:1); de igual manera existen otros contaminantes producidos por vehículos automotores como por ejemplo las gasolinas con plomo, pts (partículas totales en suspensión), dióxido de nitrógeno, etc. (todos dañinos para la salud). Se han presentado estos contaminantes y sus posibles consecuencias para hacer ver que el transporte tal y como funciona en la actualidad en la ciudad de Guatemala, aparte de ser caótico y desordenado, es sumamente perjudicial para los seres humanos y en general para todo ser vivo. En este sentido, es de aplaudir el proyecto del Transmetro, puesto que las unidades que han sido adquiridas para su funcionamiento, cuentan con un motor que tiene el estándar Euro III, “que reduce la emisión de óxidos de nitrógeno en partículas sólidas a casi cero (de 0.64 g/km de monóxido de carbono y de 0.56 g/km para los hidrocarburos).” (75:1). Proyectos de este tipo deben de apoyarse e impulsarse para lograr mejorar la calidad

de vida de los capitalinos. Aunado a esto es buena medida incentivar y estimular las zonas peatonales y los usos del suelo mixto, que motiven a la gente a “caminar” o desplazarse con sus propios medios naturales, sin la necesidad de automotores para ser transportados a sus lugares de trabajo, recreación, casa, etc.

Pero además de las emanaciones del transporte, también se encuentra como ya se dijo, la contaminación producida por el mal olor que producen los desechos orgánicos en descomposición, asociados principalmente por las actividades comerciales del Mercado de La Terminal; son estos 2 factores los principales contaminantes dentro del Cantón Exposición (Ver plano No. 20 de Contaminación del Aire en pág. # 114). Situando la problemática en este aspecto sobre el sub-sector de interés, aparece sobre la 6ª. Avenida y 1ª. Calle, una contaminación elevada, esto dado por las condiciones del transporte público y privado de ambas arterias; en la 5ª Avenida, se presenta una contaminación media, dado que, como ya se dijo, persisten algunas unidades de transporte colectivo operando en el lugar. En el resto de las calles que integran al sub-sector, no tienen gran contaminación generada en sí mismas puesto que la circulación vehicular por ellas es realmente baja (a nivel local); la contaminación que se puede evidenciar o presentar en las mismas es más bien a causa de la influencia de los sectores descritos con anterioridad al estar las mismas rodeadas por dichas arterias.

IV.I.II.II.III.III. CONTAMINACIÓN POR RUIDO.

“Es la forma de contaminación más frecuente y subestimada. Es provocada por la exposición a ruidos. El ruido es un sonido que a determinada intensidad y tiempo de exposición produce daños (en algunos casos irreparables) en nuestra capacidad de

audición, además de otras reacciones psicológicas y fisiológicas en nuestro organismo.

Así como la temperatura la medimos en grados centígrados, y la distancia en metros, la intensidad del ruido se mide en decibeles (Db.). Una conversación normal se desarrolla por debajo de los 60 Db.

IV.1.II.II.III.III.I. Principales Causas De Contaminación Por Ruido

- *Ruido provocado por el tránsito vehicular, aéreo y ferroviario.*
- *Ruido de motores y maquinaria (al interior de las industrias).*
- *Construcciones arquitectónicas y reparaciones de carreteras (taladros, neumáticos, grúas, mezcladoras, etc.).*
- *Música estrepitosa (discotecas, fiestas, vendedores ambulantes, etc.).*
- *Equipos domésticos.” (50:1).*

IV.1.II.II.III.III.II. Diagnóstico:

Dentro de las causas principales de contaminación por ruido dentro del Cantón Exposición, una vez más hay que ligarlo al Transporte que circula por el mismo; además del bullicio provocado por la caótica actividad comercial existente en los alrededores del Mercado de La Terminal principalmente (Ver plano No. 21 de Contaminación por Ruido en pág. # 115).

En el sub-sector o área homogénea, la contaminación de este tipo se da en mayor intensidad sobre la 6ª. Avenida, por ser ésta una de las principales arterias dentro de la ciudad de Guatemala, por lo que el flujo vehicular es bastante elevado sobre la misma (ver plano No. 50 de Flujo Vehicular en pág. #156). Además, sobre la 1ª. Calle, también se presenta un flujo vehicular elevado, habiendo vehículos

particulares y unidades del transporte público. Como ya se anotó también, aún persiste transporte público que parquea y espera pasaje dentro de la 5ª. Avenida del sub-sector, por lo que provoca contaminación por ruido, dadas las estridentes bocinas que utilizan, los potentes y ruidosos motores y los gritos de los ayudantes de dicho servicio. Otro aspecto que afecta en este sentido son los establecimientos indeseables para la imagen urbana del sector como por ejemplo, los bares y cantinas; estos establecimientos, tienen la costumbre de tener aparatos de sonido con elevados niveles de volumen y no sólo dentro de sus locales sino que a veces también sacan las bocinas hacia las calles para hacer aún más insoportable dicha actividad; esto claro está, contamina el sub-sector haciendo en la actualidad un paseo nada deseable para los ciudadanos; esta actividad se presenta principalmente sobre la 5ª. Avenida y parte de la 9ª calle (Ver plano No. 15 de Áreas de Deterioro Social en pág. # 101). Otro factor que contribuye a la contaminación por ruido pero que no se puede evitar de ninguna manera dadas las condiciones actuales de la ciudad, es el ruido ocasionado por el transporte aéreo que circula justo encima del sector de estudio. Dadas estas características dentro del sector, es importante conocer como puede afectar a la salud dicha contaminación y es por lo mismo que a continuación se presentan algunos de los efectos que puede experimentar una persona al estar expuesta a niveles elevados de ruido: *Irritación, cansancio físico, dolores de cabeza, tensión muscular, mareos y náuseas, sordera temporal o permanente. (50:1).*

Según especialistas del departamento de Otología del Hospital Rodolfo Robles, un sonido se considera normal si se encuentra dentro del rango de los 60 decibeles, pero que al pasar de los 80 podría ser perjudicial para la salud. Por ejemplo: el sonido de la bocina de un automóvil varía entre 90 a 100 decibeles (no

digamos la de un bus); el sonido que provoca un avión al pasar, puede alcanzar hasta los 120 decibeles (40:1).

Con base en lo anterior, es necesario reducir el impacto que puede tener esta clase de contaminación sobre las personas que de alguna manera realizan alguna actividad dentro del sub-sector. Se debe de mitigar en la medida de lo posible los aspectos que sean susceptibles de hacerlo mediante la presente propuesta; claro que hay algunos aspectos como por ejemplo el caso de los aviones que pasan encima del sector (y sobre buena parte de la ciudad) que no podrá hacerse nada para solucionarlo, dado que eso compete a decisiones y acciones gubernamentales que a la fecha no se han podido concretar.

IV.I.II.III.IV. CONTAMINACIÓN VISUAL.

“Es el cambio o desequilibrio del paisaje, ya sea natural o artificial, que afecta las condiciones de vida y las funciones vitales de los seres vivos.” Entre las principales causas de la contaminación visual se encuentran: *“Excesos de avisos publicitarios e informativos (luminosos o no) en forma de carteles en vías; Exceso de avisos publicitarios e informativos de programas en general por televisión; Nuevas edificaciones o distorsiones en paisajes naturales que ahuyentan a los animales; Basurales que malogran el paisaje y pueden alejar el turismo.”* ¿De que forma puede afectar a la salud humana, la contaminación visual? Puede producir dolores de cabeza, estrés, distracciones peligrosas (especialmente si se conduce), accidentes de tránsito entre otros. (51:1)

IV.I.II.III.IV.I. Diagnóstico:

El aspecto que más influye negativamente dentro del Cantón Exposición Poniente referente a este tema, es el de la publicidad colocada por los diferentes comercios existentes dentro del sector y sus distribuidores que no desperdician ni un solo centímetro de las paredes para promocionar sus productos; claro que esto se da en mayor medida en las inmediaciones del Mercado de La Terminal y va decreciendo conforme se transita hacia la parte norte del Cantón Exposición Poniente (dado que La Terminal se encuentra en la parte sur poniente del Cantón (Ver plano No. 22 de Contaminación Visual en pág. # 116); además de la publicidad que lógicamente se da en las arterias principales, dado que son corredores comerciales ya consolidados. Otro factor que influye grandemente en la contaminación visual es el de las ventas informales cuyas características son de desorden, caos, no sólo visual sino que en varios aspectos más; como por ejemplo: quitan el espacio peatonal y en muchas ocasiones, también reducen el espacio vehicular, a parte de lo peligrosas que resultan puesto que están construidas con materiales de fácil combustión, mismos que hacen propensas esas áreas a incendios tal y como ha sucedido muchas veces en el sector de La Terminal (Ver págs. # 35-38).

Dentro del sub-sector, las condiciones no varían mucho con respecto al resto del Cantón Exposición Poniente, dado que la contaminación visual que más se presenta es la de la publicidad en fachadas, esto principalmente sobre la 5ª. Avenida y claro está, sobre la 6ª. Avenida y 1ª. y 7ª. Calles (calles con predominio comercial dentro del sector). Existen otros elementos que son de peso en este sentido y que a continuación se especificarán: Han comenzado a hacerse presentes ciertas ventas de características informales (o si no informales, por lo menos si son invasoras del

espacio público), distribuidas dentro del área descrita (Ver plano No. 18 de Obstrucción del Espacio Vial por Comercio en pág. # 104); además se presenta la costumbre de parte de algunos comercios de exhibir los productos que venden, fuera de sus locales; esto perjudica no solo visualmente sino que también lo hace funcionalmente, al invadir el espacio destinado a los peatones, dificultándoles la libre locomoción al tener que sortear la mercadería descrita, incluso en ocasiones tienen que bajarse de la acera para poder proseguir su trayecto. Otros elementos contribuyentes al deterioro visual del sector son el mal estado de las calles y banquetas y de algunas edificaciones que están por derrumbarse (construidas con adobe), el exceso de cableado eléctrico, etc. Como un contribuyente de gran peso y de características especiales, se encuentra un tiradero de vehículos chocados por parte de la comisaría de La Terminal sobre la 5ª. Avenida del sub-sector (actualmente abarca desde la 7ª. Calle para la 9ª. Calle); obviamente la imagen que produce aquello es de desastre y un verdadero impacto visual para cualquier persona que transite por primera vez en el lugar (nadie espera ni desea ver un tiradero de vehículos chocados en plena vía pública).

En esta fotografía se puede apreciar no solo los vehículos chocados sino también es manifiesta la fuerte contaminación del suelo existente sobre la 5ª. Avenida. Esta imagen fue tomada en un fin de semana (día domingo).



Esta fotografía es secuencial a la anterior; la calle que se ve al fondo (detrás de los automóviles), es la 8ª. Calle de la zona 4. En primer plano se aprecian unos vehículos con serios daños por colisiones.



Por lógica todos estos vehículos tendrán que ser trasladados hacia algún predio policial para poder sanear al sector de toda esa chatarra que lo único que emana en la mente son imágenes de desgracia, dolor y desastre.

Y por último otro elemento urbano que brinda mala imagen visual, no sólo por la actividad que se desarrolla en él, sino también porque no existe ninguna integración con su entorno, es el urinal; hay varias unidades de éstos colocados sobre la 6ª. Y 5ª. Avenidas del sub-sector. Vale decir que estos elementos son funcionales puesto que cumplen con el cometido para el que fueron colocados en dichas avenidas; pero que, como se dijo antes, provocan repulsión y mal olor a su alrededor. A manera de observación, estos uriniales fueron instalados en el sector por la costumbre de las personas (de sexo masculino principalmente) de orinar en estas calles; es lógico pensar que habiendo estado el sector asociado por muchos años a una Terminal de Autobuses, el lugar fuera frecuentado por mucha gente y al no existir este tipo de infraestructura, utilizaran las calles para

hacer sus necesidades fisiológicas; entre estas personas evidentemente se encuentran también a los miembros del transporte (en la actualidad no es difícil ver como utilizan las llantas de las unidades que manejan como urinal). Al desasociarse este territorio de esta actividad, y relacionarse de manera más directa únicamente con el comercio y con una imagen urbana de calidad, es evidente que este tipo de elementos deben desaparecer puesto que como ya se dijo van en contra de la perspectiva de un lugar con decoro y dignidad.

Urinal que se encuentra localizado sobre la 5ª Avenida. Se puede apreciar lo repulsivo de la imagen y lo sucio que se encontraba en dicha toma; vale decir que instantes después de ser tomada, pasaron empleados municipales dándole limpieza a estos elementos por medio de un camión (pipa de agua) y manguera a presión.



A continuación se presentan los planos de contaminación a los que se ha hecho referencia en esta sección:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

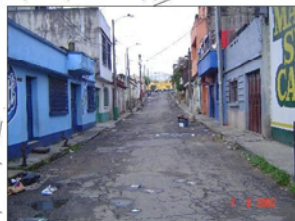
ZONA 9



NOMENCLATURA	
	CORREDOR - BASURERO.
	NIVEL ALTO DE BASURA EN CALLES.
	NIVEL MEDIO DE BASURA EN CALLES.
	BASURA EN ARRIATES.



NOTA:
 ES EVIDENTE QUE EL NIVEL DE CONTAMINACIÓN EN EL SUELO DEL SECTOR AUMENTA LOS FINES DE SEMANA, YA QUE ES MAYOR LA AFLUENCIA DE PERSONAS QUE VAN DE COMPRAS AL MERCADO DE LA TERMINAL Y COMERCIOS ALEDAÑOS.



MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

CONTAMINACIÓN DEL SUELO

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.**

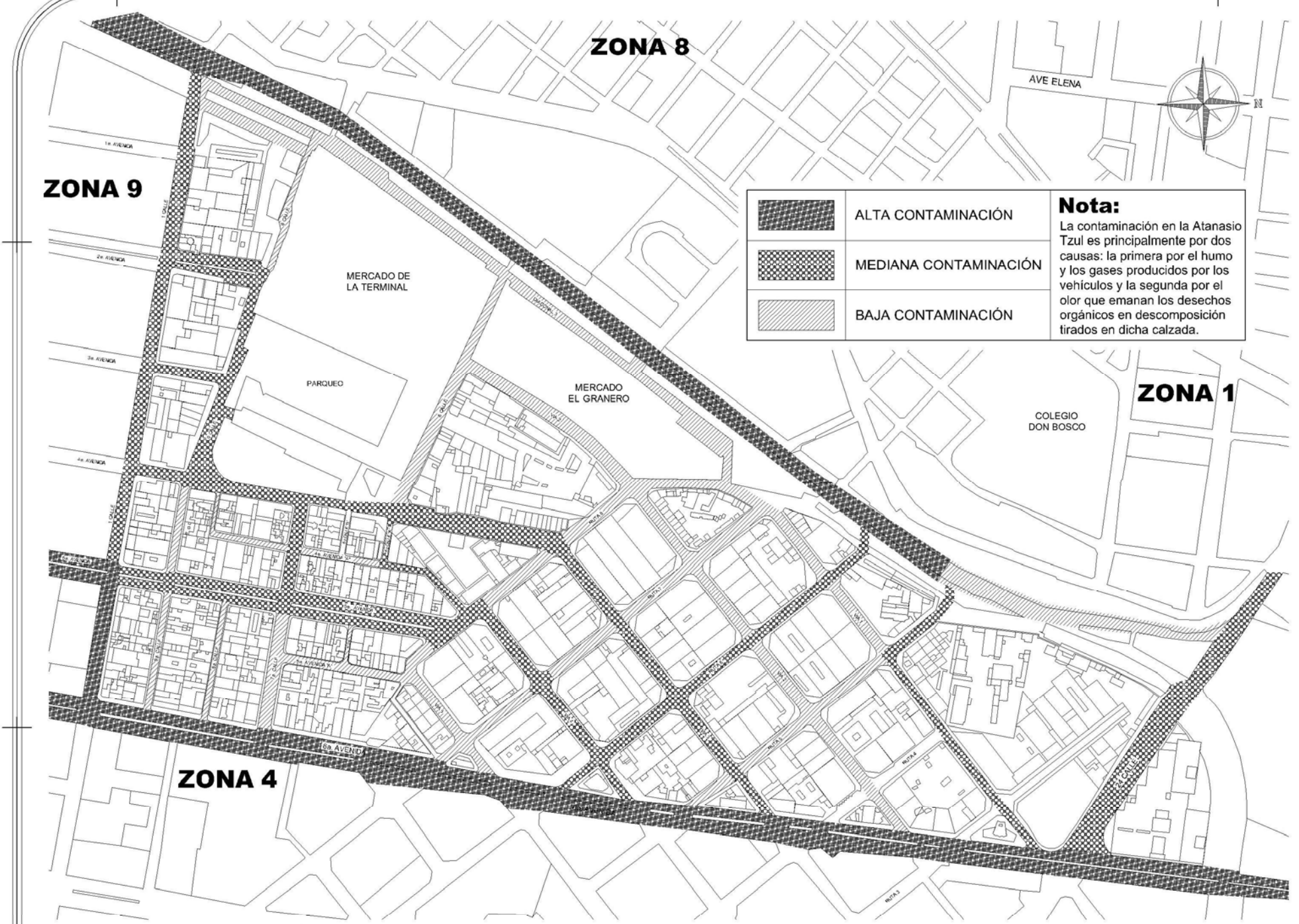
MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
19

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



	ALTA CONTAMINACIÓN	Nota: La contaminación en la Atanasio Tzul es principalmente por dos causas: la primera por el humo y los gases producidos por los vehículos y la segunda por el olor que emanan los desechos orgánicos en descomposición tirados en dicha calzada.
	MEDIANA CONTAMINACIÓN	
	BAJA CONTAMINACIÓN	



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
20

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

CONTAMINACIÓN DEL AIRE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
21	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

ZONA 8

	ALTA CONTAMINACIÓN
	MEDIANA CONTAMINACIÓN
	BAJA CONTAMINACIÓN

Nota:

El ruido es causado principalmente por el sistema de transporte, el cual es bastante caótico, ya que convergen buses urbanos y extraurbanos, los cuales en algunos casos utilizan rutas no autorizadas; además de ello este punto de la ciudad está rodeado e inclusive dividido por avenidas y calles (las cuales funcionan como arterias) de suma importancia para el sistema vial de la ciudad de Guatemala, lo que hace que a través de ellas circule gran cantidad de vehículos diariamente. (ver plano No. 50). Aunado a lo anterior, en el sector específico del mercado de la terminal y sus áreas aledañas, un factor que contribuye grandemente al ruido percibido, es el bullicio ocasionado por la interacción humana suscitada por la actividad de compra - venta de productos que se comercian allí.



ZONA 9

ZONA 4

CONTAMINACIÓN POR RUIDO

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
22	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AVE ELENA

ZONA 9

MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

6a AVENIDA

6a AVENIDA

24 CALLE






NOTAS:

Resulta necesario indicar que a este apartado se le debe añadir la contaminación en el suelo (ver plano No. 19), ya que incide directamente en este aspecto.

Otro aspecto que está relacionado con la contaminación visual es el de las ventas informales (ver plano No. 18), ya que son construcciones sin estética que se hacen de forma provisional y con materiales de pronta degradación, lo que las vuelve inseguras y susceptibles de incendios.

Tendido eléctrico concentrado y calles + banquetas en mal estado, son otros factores que contribuyen en la contaminación visual.

NOMENCLATURA

-  PUBLICIDAD EXCESIVA EN FACHADAS, POSTES Y CALLES.
-  FACHADAS MANCHADAS POR PINTURA DE AEROSOL.
-  EDIFICACIONES DE MALA APARIENCIA.



CONTAMINACIÓN VISUAL

IV.I.II.III. EL MEDIO FÍSICO ARTIFICIAL

Justo de la manera como su nombre lo indica, el medio físico artificial comprende todos los elementos físicos hechos o contruidos por la mano del hombre; entre ellos se encuentran: La edificación, las vialidades y espacios abiertos, la señalización y el mobiliario urbano; todos ellos conformadores del paisaje urbano. (59:1).

IV.I.II.III.I. LA EDIFICACIÓN:

La edificación de una localidad define las vialidades y los espacios abiertos, de estar y circular como: plazas, plazoletas y rinconadas y da carácter a barrios y zonas de ciudades y pueblos (59:1). En el caso particular del Cantón Exposición Poniente, dicha edificación define al espacio público haciéndolo de manera peculiar si se la compara con el resto de la ciudad, ya que su orientación es consecuencia de la forma en que se realizó la traza urbana del sector; es por ello que este sector se distingue del resto de los que componen el entorno capitalino puesto que esta característica confiere una apariencia peculiar a la edificación, dado que se aprecian figuras geométricas de diferente género al usual cuadrado o cubo (lo anterior principalmente en las uniones de dicha traza con las arterias que cortaron la secuencia natural de la extensión de la orientación conferida al Cantón Exposición -6ª. Y 7ª. Avenidas-) si se le quiere ver en forma tridimensional. Esto le confiere al lugar una identidad única y distintiva dentro de toda la ciudad. Para el caso específico del sub-sector, dicha traza vuelve a ser ortogonal, y los límites de esta, son los cortantes definitivos de la extensión de la traza oblicua (hacia el sur); por ende la configuración de las edificaciones vuelven a ser las clásicas cuadradas o cúbicas.

IV.I.II.III.I.I. Diagnóstico:

En el Cantón Exposición Poniente, se encuentran algunas edificaciones que son de especial interés, dado que las mismas poseen ciertas cualidades arquitectónicas y constructivas que las hacen distinguirse de las demás; en algunos casos dichas edificaciones tienen valor patrimonial y es por lo mismo que se ha hecho un recorrido a lo largo y ancho de este sector para puntualizar en qué lugares del sector se localiza esta arquitectura relevante; lo anterior se ha hecho a manera de aporte para que interesados en el tema tengan conocimiento de la localización de dicha arquitectura pudiendo de esta manera generarse proyectos de restauración o de otra índole, según las características edificatorias específicas e intereses de los estudiosos de estos temas.

Por otra parte y en contraposición a lo expresado en el párrafo anterior, también existen en el Cantón Exposición Poniente, edificaciones que presentan una conformación y apariencia inestable, dados los materiales utilizados para las mismas; además de esto también se ha identificado algunas edificaciones desocupadas y en un par de casos, se las aprecia sumamente maltratadas y descuidadas; este tipo de edificaciones afectan grandemente a la imagen urbana del sector dado que interfieren con la percepción no sólo de ellas mismas, sino que afecta a su entorno inmediato, haciendo que la escena percibida por parte del peatón sea de descuido y abandono, factores sumamente perjudiciales para las áreas comerciales. Al igual que con el punto anterior, se presenta por medio de los siguientes planos, la localización de estas edificaciones a manera de aporte, en espera de algún interesado en la resolución de esta situación.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

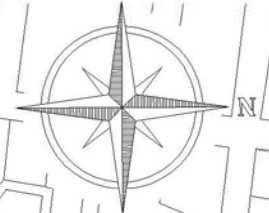
**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E
I
N
D
I
C
A
D
O**



PLANO No.
23

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOMENCLATURA



-  EDIFICACIONES DE INTERÉS POR SU ARQUITECTURA O TIPOLOGÍA CONST.
-  EDIFICACIONES DE INTERÉS POR ANTIGÜEDAD / posible restauración.

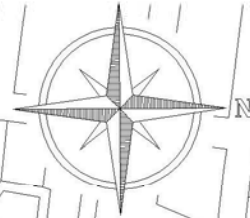
EDIFICACIONES DE INTERÉS
Arq. o tipología constructiva

ESC: 1 / 5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOMENCLATURA

-  CONSTRUCCIONES (COVACHAS) HECHAS DE MADERA Y LÁMINA PREDOMINANTEMENTE.
-  CONSTRUCCIONES ANTIGUAS DE ADOBE QUE SE ENCUENTRAN EN MAL ESTADO.



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
24

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



Construcciones con Mat. Vulnerables / Edificaciones Riesgosas

ESC: 1 / 5,200

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.**
MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
25

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

NOMENCLATURA



EDIFICACIONES DE INTERÉS POR ENCONTRARSE SIN OCUPACIÓN.

EDIFICACIONES DE INTERÉS POR ENCONTRARSE ABANDONADAS.

EDIFICACIONES ABANDONADAS
Abandonadas / sin ocupación actual

ESC: 1 / 5,200

El sub-sector de propuesta (ya delimitado), se encuentra afectado por una serie de conflictos y problemas edificatorios y urbanos que hacen confusa la lectura e interpretación de esa escena urbana; es por lo tanto, que se considera necesario el acotar los diferentes problemas mediante la utilización de planos que muestren la realidad actual del sector (mediante un levantamiento de fachadas, realizado sobre la 5ª. Avenida), esto con el objeto de plasmar de la manera más específica posible dicha problemática. Es preciso también indicar que se acotarán los problemas más sobresalientes y que requieren de una pronta intervención para que la imagen de este sub-sector vaya transformándose en bienestar de estas áreas comerciales y del entorno en el que inciden.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

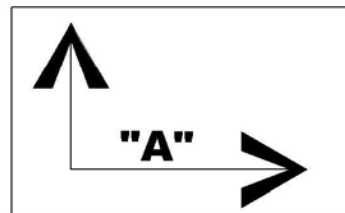
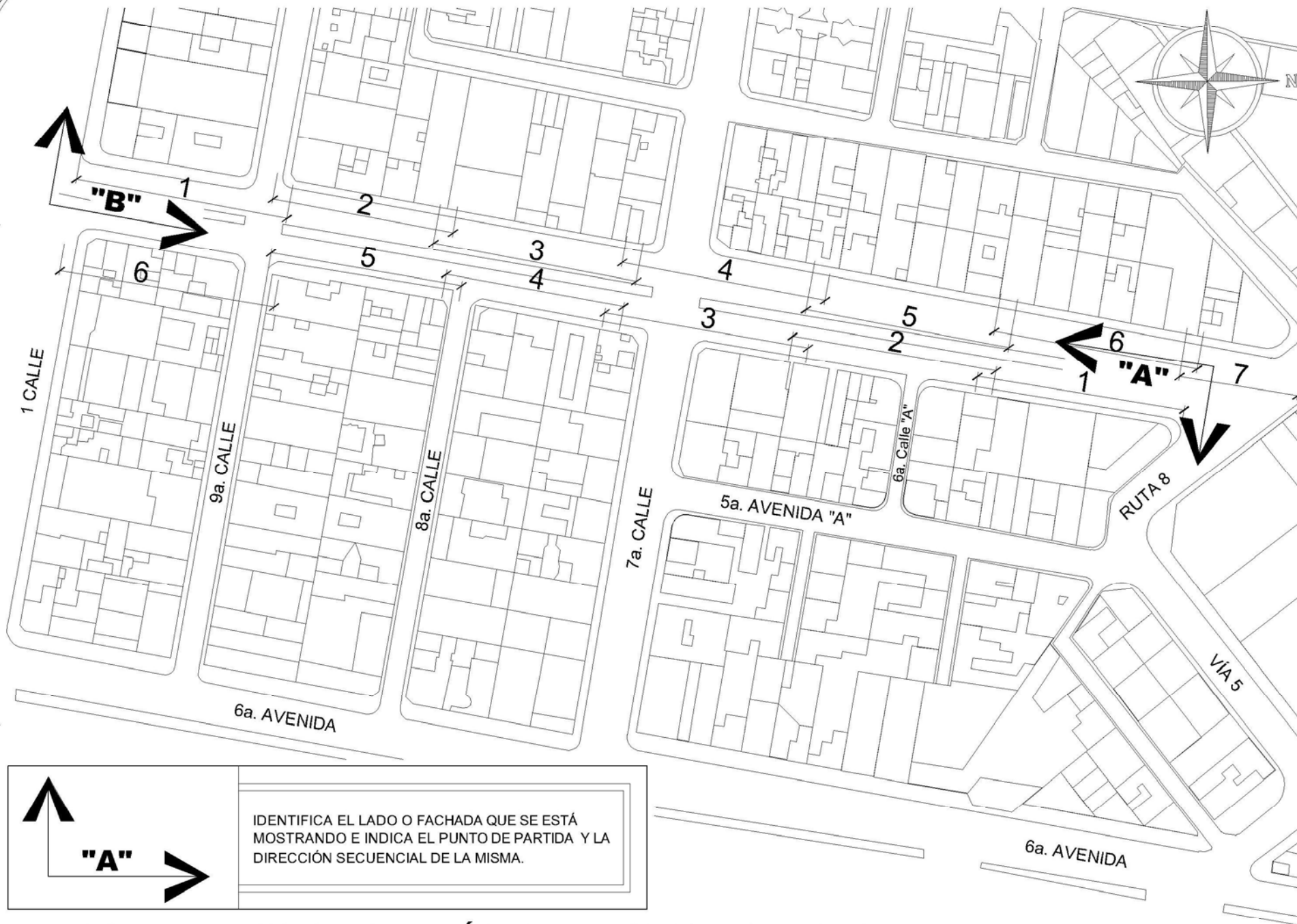
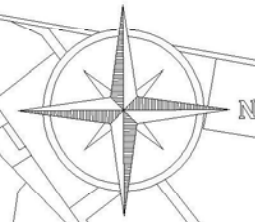
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
26

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



IDENTIFICA EL LADO O FACHADA QUE SE ESTÁ MOSTRANDO E INDICA EL PUNTO DE PARTIDA Y LA DIRECCIÓN SECUENCIAL DE LA MISMA.

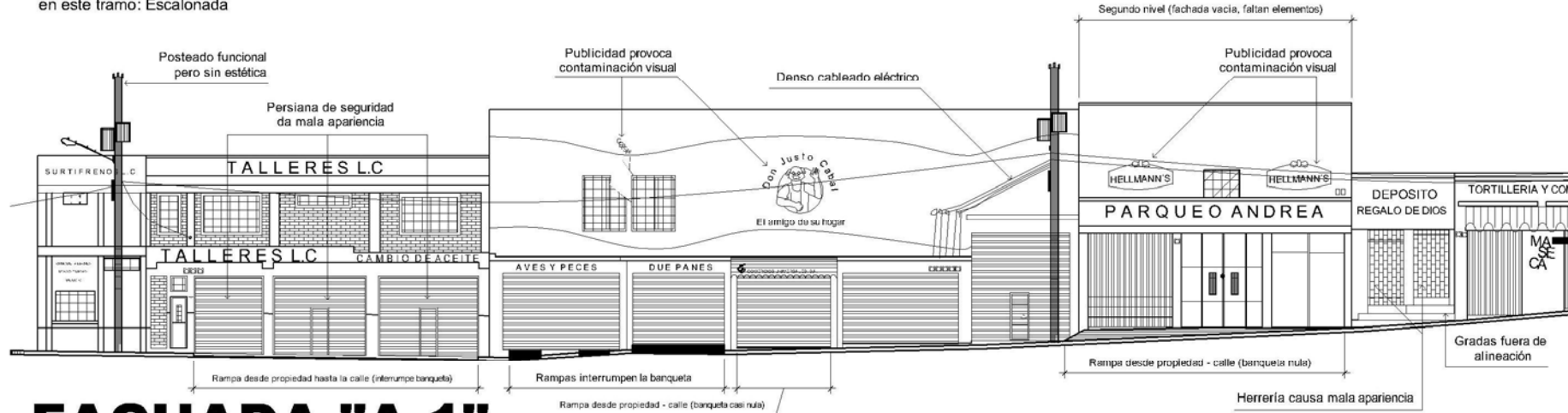
GUIA PARA IDENTIFICACIÓN DE FACHADAS ACTUALES

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA: Cada tramo está conformado por las edificaciones continuas que existen entre una calle y la siguiente.

Configuración de la silueta en este tramo: Escalonada

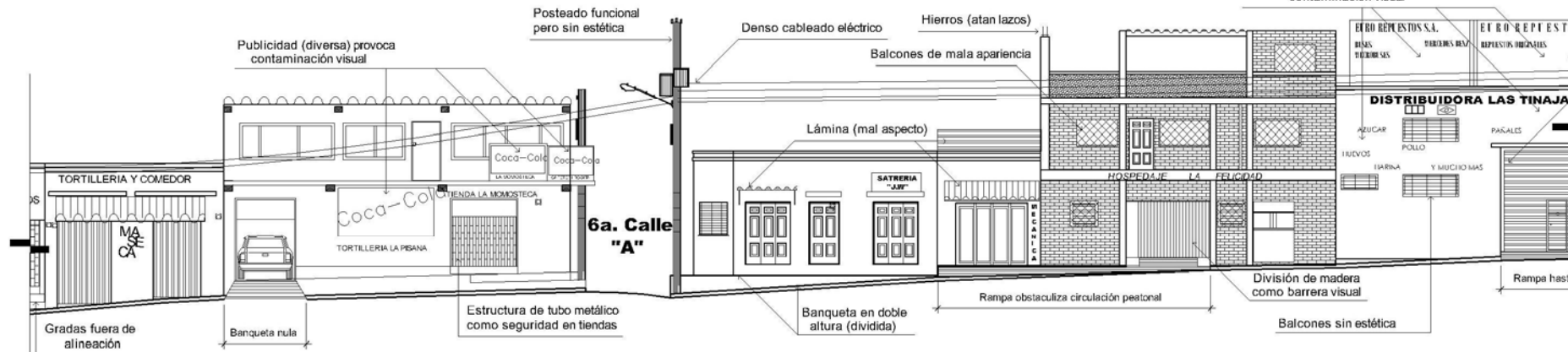


FACHADA "A-1"

Sin Escala

Configuración de la silueta en este tramo: Escalonada

Configuración de la silueta en este tramo: Escalonada



FACHADA "A-2"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

F R E E M Y D E P A Z G.

N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
27

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

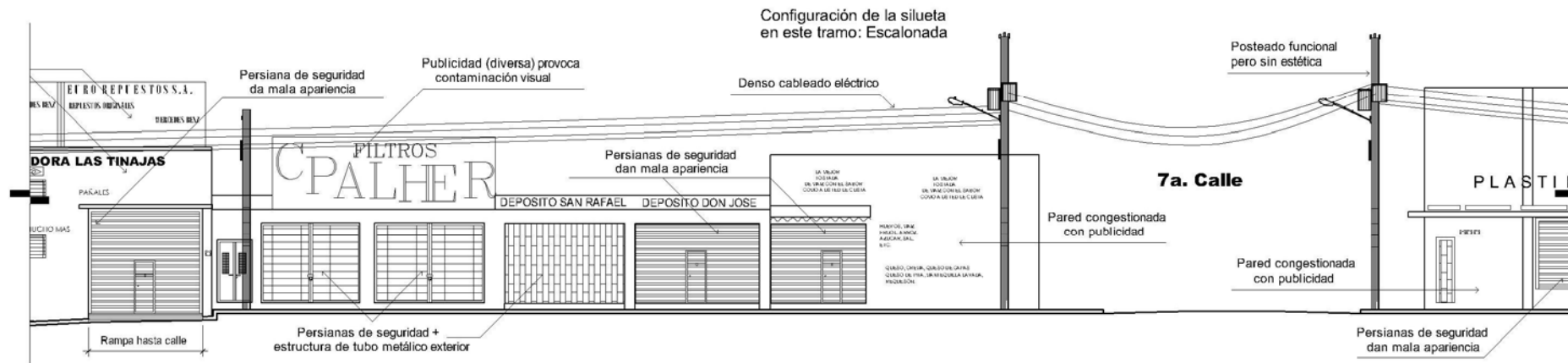
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

28

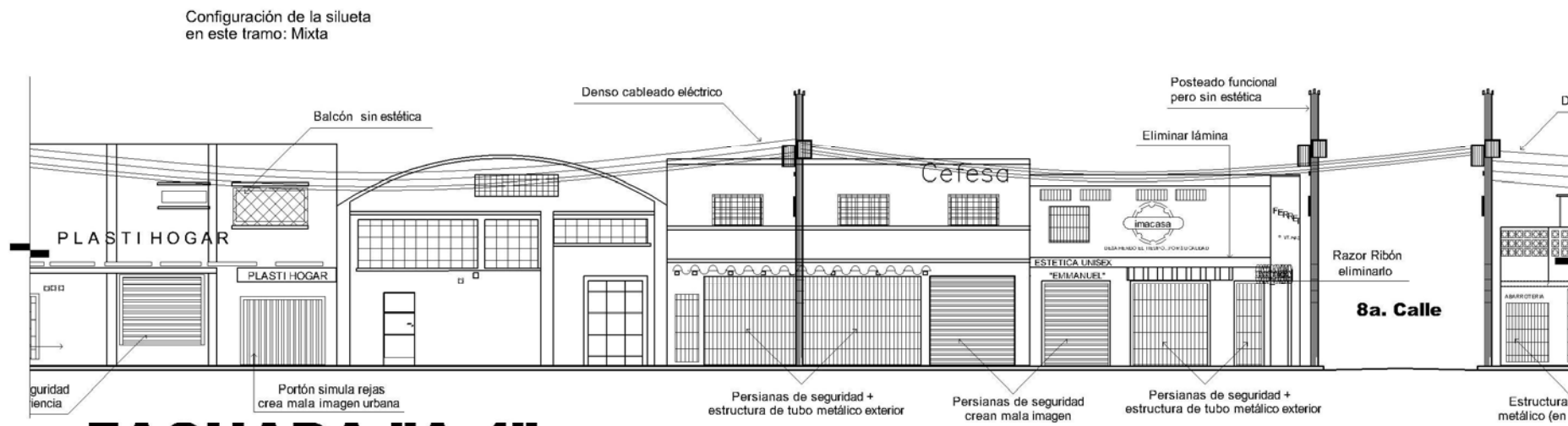
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



FACHADA "A-3"

Sin Escala

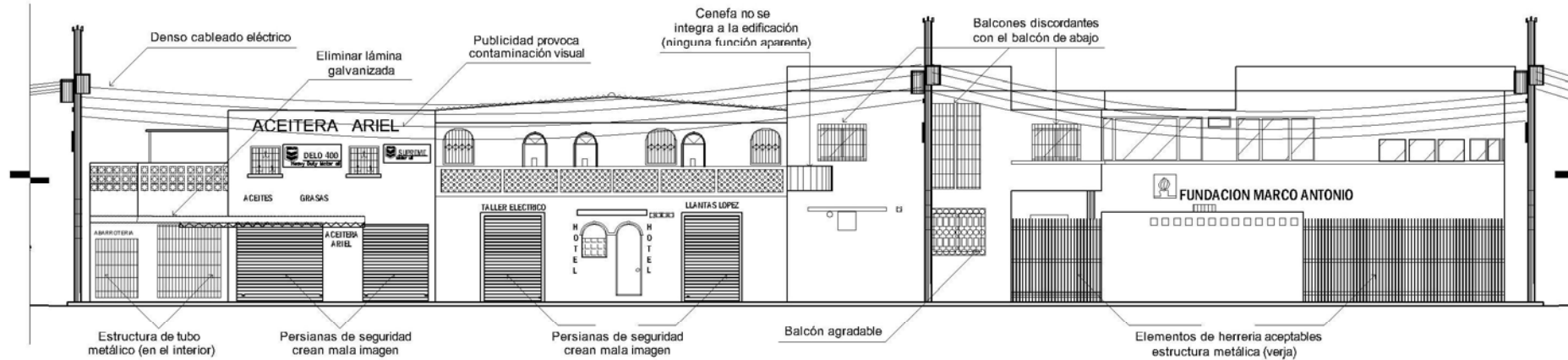


FACHADA "A-4"

Sin Escala

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

Configuración de la silueta en este tramo: Mixta



FACHADA "A-5"

Sin Escala

Configuración de la silueta en este tramo: Escalonada



FACHADA "A-6"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

29

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

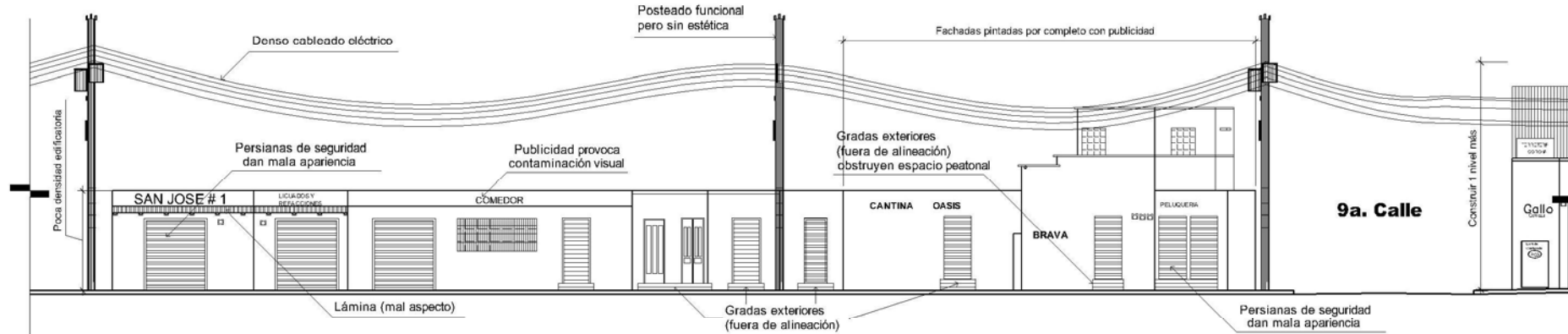
NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA:

La poca densidad edificatoria señalada contribuye a empeorar la mala imagen urbana del sector al percibirse demasiado 'aplastada' con respecto al resto de las edificaciones aledañas, esto también se da en parte por la amplitud de la calle (se debe densificar para armonizar la relación entre estos dos elementos integrantes de la escena urbana).

Configuración de la silueta en este tramo: Plana



FACHADA "B-1"

Sin Escala

Configuración de la silueta en este tramo: Mixta



FACHADA "B-2"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

F R E E M Y D E P A Z G.

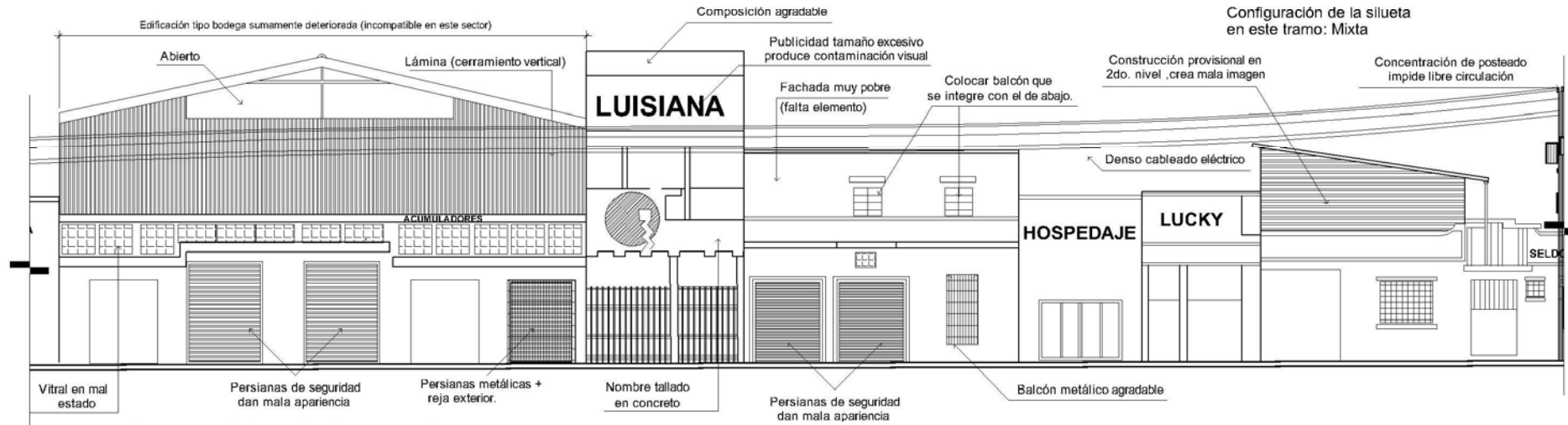
N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
30

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



FACHADA "B-3"

Sin Escala



FACHADA "B-4"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

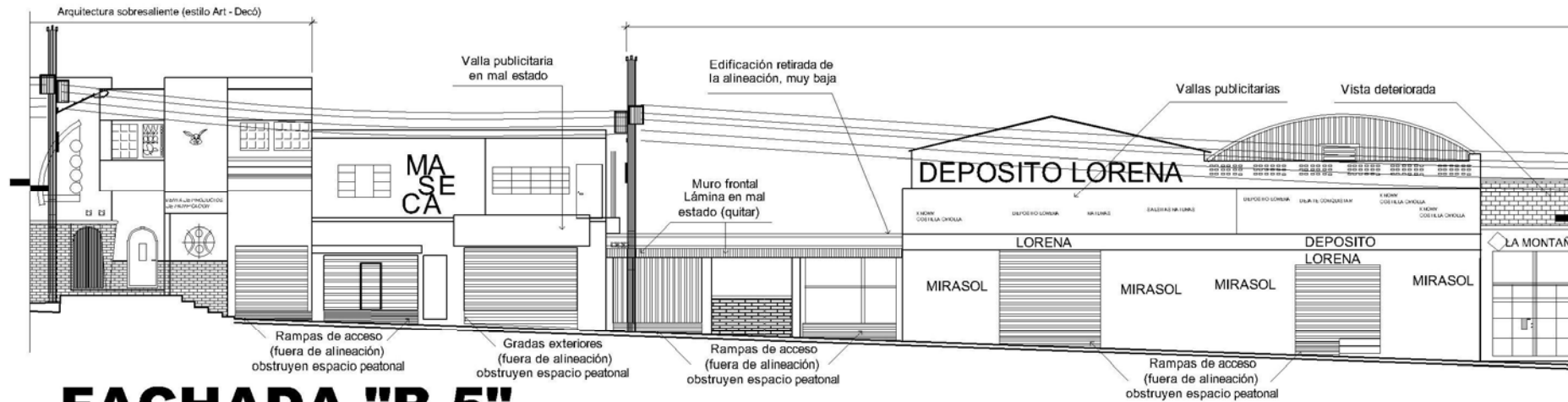
PLANO No.
31

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

Configuración de la silueta en este tramo: Mixta

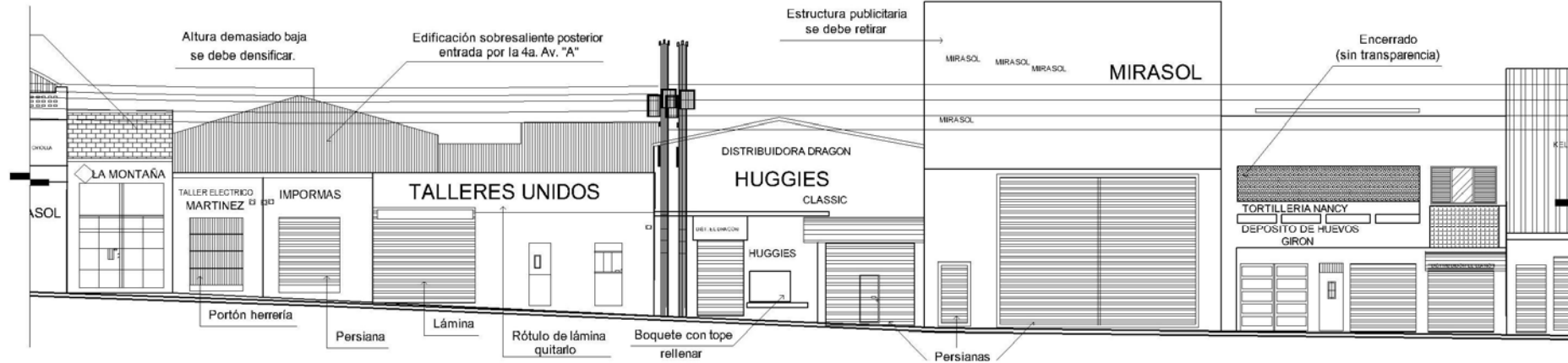


FACHADA "B-5"

Tramo donde se aprecia propaganda colgante (banderines), área predominante de depósitos

Sin Escala

Configuración de la silueta en este tramo: Mixta



FACHADA "B-6"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

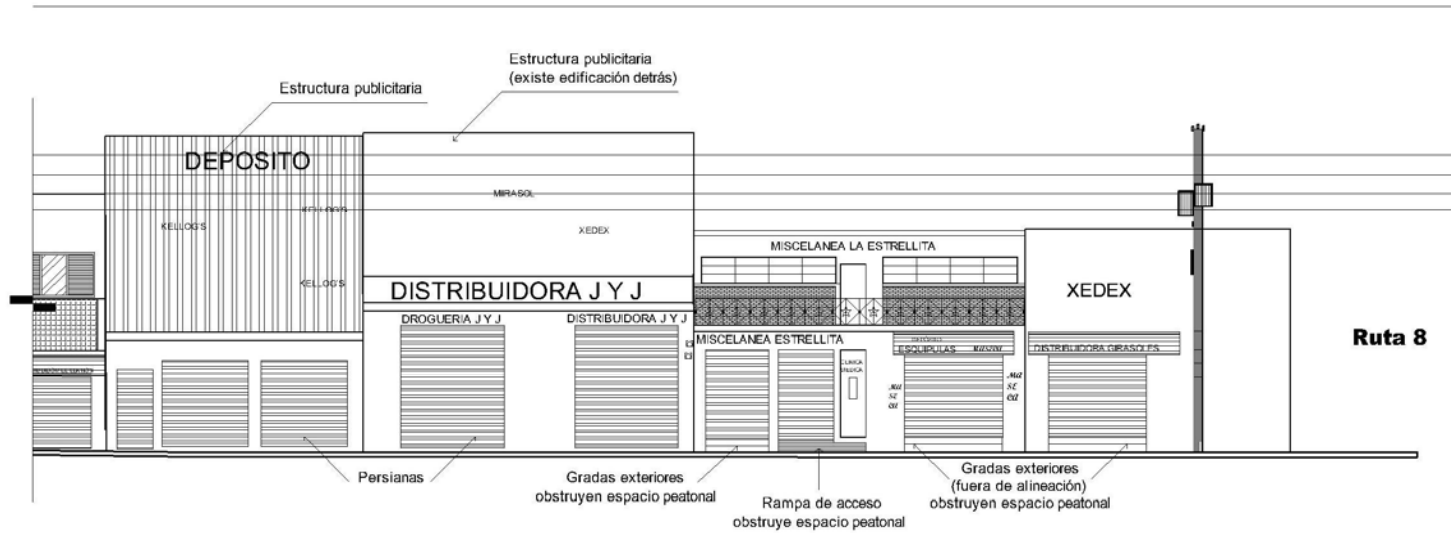
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
32

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



FACHADA "B-7"

Sin Escala

RESUMEN DE ASPECTOS GENERALES PARA MEJORAR LA IMAGEN URBANA ACTUAL:

A continuación se enumera los principales aspectos que contribuirán (al ser mejorados), en la buena percepción de la imagen urbana del sector; dichos aspectos se expondrán sin ningún orden en particular, ya que se considera que todos y cada uno de ellos son fundamentales para lograr dicho objetivo:

- 1.- Revisar el aspecto de la publicidad colocada indiscriminadamente en las paredes de los edificios puesto que en su mayoría son expresiones desproporcionadas con respecto al área donde se encuentra diversidad de colores y tonos de los mismos, lo cual rompe toda posibilidad de equilibrio y armonía, diversidad de materiales utilizados, etc. La publicidad que será permitida es la del propio local y no la de los productos que comercian en dichos establecimientos. También existe publicidad con banderines colgantes que contribuye a la degradación visual.
- 2.- La gran cantidad y densidad del cableado eléctrico en el sector provoca contaminación visual al concentrarse e interferir con los aspectos importantes de la escena urbana como lo son algunas edificaciones con elementos arquitectónicos de interés y vistas que se tienen en el sector.
- 3.- Existencia de diversidad de color aplicado en las fachadas (independientemente al aspecto de la publicidad), crea confusión y desasosiego al combinar cualquier gama de colores sin ningún patrón u objetivo específico (el color no ayuda a crear ninguna identidad en el sector).
- 4.- Fachadas maltratadas, descoloridas y con problemas de humedad.
- 5.- Existencia de algunos elementos físicos construidos por parte de los propietarios de algunas edificaciones; éstos se encuentran en plena invasión de las áreas públicas del sector al estar constituidos fuera de la alineación municipal (principalmente se hace referencia a las gradas y rampas de acceso hacia estas propiedades; elementos que obstaculizan el libre desplazamiento de los peatones).
- 6.- Utilización de materiales poco formales como lo son la lámina de zinc acanalada y tablas o trozos de madera sin ninguna clase de tratamiento que realce sus cualidades estéticas para cerramiento vertical; son materiales inapropiados para una edificación de carácter formal (y además muy susceptibles a los incendios, que tanto se han documentado a través de la historia en el sector de La Terminal; uno de los factores que ha contribuido a esto, es precisamente el predominio de los materiales descritos en esa área de la ciudad); éstos materiales son de pobre presentación, de pronta degradación, por lo tanto empobrecen y debilitan la imagen del sector.
- 7.- Hay bastante presencia en el sector por ser un lugar predominantemente comercial de las clásicas persianas metálicas de seguridad; éstos elementos no poseen ninguna estética que haga valorarlos para su conservación o de incidencia positiva para la mejora de las condiciones urbanas (aunque son funcionales, evidentemente no han sido creados considerando este aspecto), aunado a esto por la cantidad de los mismos, este se vuelve un elemento repetitivo y por lo tanto muy monótono, aspecto que se quiere evitar al apreciar la escena urbana.



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

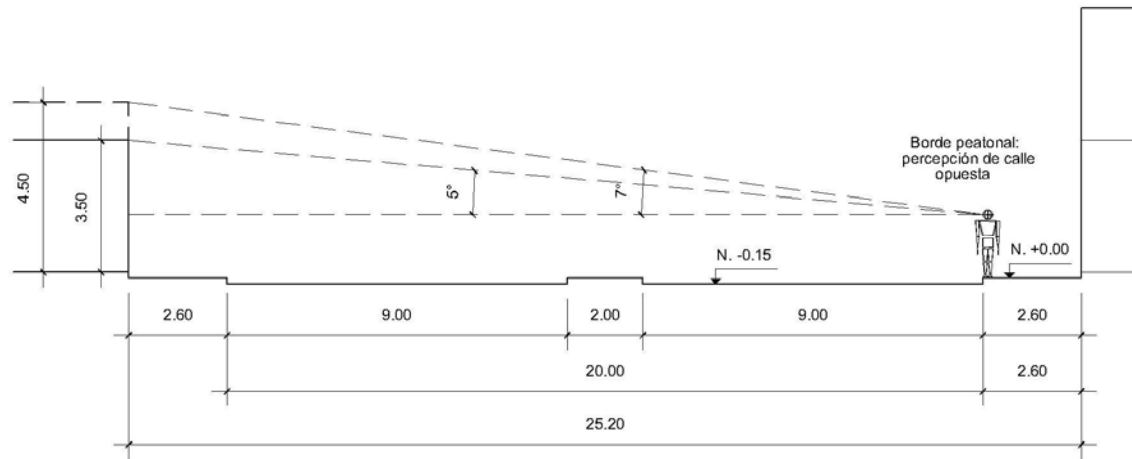
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

33

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



EDIFICACIONES DE 1 NIVEL

5a. AVENIDA (SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL)

ESC: 1/200

NOTA # 1:

Aproximadamente las edificaciones de un nivel que se encuentran sobre la 5a. Avenida, tienen una altura comprendida entre los rangos que se muestran en el dibujo.

Con base en la tabla y en la proyección visual que tiene el peatón hacia las edificaciones del otro lado de la calle, es notorio que los edificios que se encuentran con 1 nivel de densidad edificatoria, provocan la sensación de pérdida de espacio urbano, esto por las condiciones de esta avenida que es amplia en comparación a las del resto del sub-sector; esta sensación desea anularse puesto que este sitio está localizado en un espacio de mucha importancia para la urbe capitalina y como tal se desea que su percepción por los capitalinos sea de espacio urbano.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).-

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publico/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
34

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

Nota: Planos de diagnóstico de fachadas, únicamente se han elaborado los que corresponden a la 5ª. Avenida dado que es la calle de principal interés para la presente propuesta (se busca convertirla en el nodo urbano principal de la misma) al tener grandes potenciales urbanos posibles de desarrollarse y explotarse para lograr que la actividad comercial (que es la predominante en esta calle), sea de mayor calidad y atractivo principalmente para los peatones, ya que las características de la misma permiten crear un espacio urbano mucho más concienzudo y respetuoso de la importancia del peatón y mucho más respetuoso también del aspecto ambiental en nuestra ciudad; además de lo anterior, es importante también el destacar que los problemas que se indican en estos planos, en general son compartidos por las demás áreas predominantemente comerciales contenidas en el sub-sector (1ª., 9ª. y 7ª. Calle, Ruta 8, Vía 5); por lo que bastará dejar constancia y énfasis en que los problemas principales en estas áreas son:

- Publicidad colocada indiscriminadamente en paredes y postes.
- Excesivo cableado (principalmente eléctrico pero también lo hay de teléfono, cable para TV., etc.).
- Aplicación de color indiscriminadamente en las fachadas.
- Fachadas maltratadas, descoloridas y con problemas de hongos.
- Gradas y rampas sobresalientes de la propiedad (invaden espacio público).
- Utilización de materiales poco atractivos o de poca calidad para el comercio como por ejemplo: lámina de zinc, trozos o tablas de madera sin ningún tratamiento, etc., debe mejorarse.
- Utilización de persianas metálicas para cerramiento, empobrecen la imagen urbana al ser un elemento frecuente en la secuencia visual.

Evidentemente lo anterior es sólo la identificación de los problemas principales por lo que será necesario un diagnóstico similar al realizado en la presente propuesta para la 5ª. Avenida para poder determinar de manera puntual en que casos corresponde la problemática citada y localizar de igual manera otros problemas que no hayan sido identificados como de carácter general o de factor común entre estas áreas. Es por lo anterior que se sugiere que sea la misma comunidad organizada la que se encargue de realizar las gestiones convenientes con las personas o entidades adecuadas para llevar a cabo este diagnóstico, pudiéndose apoyar en la identificación de los problemas destacados en este documento para ser utilizados como guía en la localización de los mismos en las calles indicadas; esto con el objeto de que las mejoras propuestas sean afines y uniformes y de esta forma conseguir la integración y consolidación de este sector comercial.

Con respecto a las áreas predominantemente residenciales dentro del sub-sector (el resto de las calles del mismo), también existen problemas edificatorios que las afectan, los principales son los siguientes:

- Aplicación de color indiscriminadamente en las fachadas.
- Fachadas maltratadas, descoloridas y con problemas de hongos.
- Excesivo cableado (principalmente eléctrico pero también lo hay de teléfono, cable para TV., etc.).

Al igual que con las áreas predominantemente comerciales, será necesario realizar un diagnóstico similar al que aparece sobre la 5ª. Avenida para determinar de manera puntual los casos en los que corresponden estos problemas y detectar otros específicos para cada caso.

Por otra parte, también se debe tener presente que en las áreas residenciales se encuentra comercio (aunque en menor cantidad) por lo que habrá de tomarse en cuenta la identificación de los problemas en éstas áreas (las comerciales) para localizarlos en dónde correspondan dentro de las áreas residenciales.

IV.I.II.III.II. DENSIDAD EDIFICATORIA:

Retomando lo expresado al respecto de la densidad edificatoria dentro de los rasgos característicos del área homogénea en la pág. # 68, se indica que la misma en el sub-sector es bastante reducida si se la compara con las posibilidades que tiene con base en las proyecciones realizadas con respecto a la cota proporcionada por el departamento de Aeronáutica Civil de Guatemala. Este pobre crecimiento vertical, que domina la mayor parte de la ciudad, es producto principalmente de la cultura del país y de la inexistencia de planes o estrategias de crecimiento aplicables para la ciudad. Si la ciudad hubiese sido planificada o al menos si se hubiesen tenido políticas de crecimiento vertical en lugar de la de crecimiento horizontal (como hasta en la actualidad), mucha de la problemática urbana que hoy se tiene, seguramente no existiría; en este sentido se presenta el siguiente enunciado en el cual se identifican las consecuencias de la aplicación de este tipo de crecimiento urbano: *“La baja densidad de la “urbanización” y la separación de los usos propician la dependencia en el automóvil y la congestión en las vías, el aumento del tiempo personal dedicado al transporte y la reducción resultante del tiempo de ocio realmente disponible... Parte importante de la contaminación del suelo, agua y aire es generado por la congestión y el tránsito intenso de automóviles.” (78:3)*; por lo anterior, se puede aseverar que el sector y en general el área metropolitana es sin lugar a dudas víctima de este crecimiento sin control, ya que es evidente que la misma presenta la problemática

descrita en dicho enunciado; esto nos indica que ya es hora de revisar, analizar detenidamente ese modelo de crecimiento y lo más conveniente, crear políticas y reglamentos que se cumplan y conduzcan al mayor beneficio de todos los habitantes de la metrópoli y a la generación de una ciudad sustentable o de una ciudad accesible tal como lo dice Gerardo Navas Dávila, una ciudad en la que sean aplicados los criterios de diseñar y crear para el peatón: *“mejorar la accesibilidad peatonal, reducir la necesidad del traslado y el uso del automóvil, la frecuencia y el largo del viaje y facilitar el acceso a los sistemas de transporte colectivo. Para estos propósitos se acercan los usos, se aumenta la densidad de los asentamientos, se diseña para el peatón y se provee accesos y vías privilegiadas al transporte colectivo de alta capacidad.... Debemos acentuar que diseñar para el peatón se justifica no solo en reconocimiento del derecho a la ciudad, sino en términos prácticos y funcionales, pues en efecto ello resulta en la disminución de los viajes en automóvil, y en todos los beneficios de ese resultado.” (78:6)*; la aplicación de esto, debe de considerarse de carácter urgente, esto si sopesamos el hecho de que en la capital guatemalteca, según estadísticas proporcionadas por esta comuna, tan solo el 23% de los viajes del área metropolitana se realizan en vehículo particular, ocupando el 76% del espacio vial; este dato contrasta grandemente al saber que en bus se produce el 68% de los viajes, ocupando para dicho porcentaje el 22% del espacio en las calles (26). De lo anterior resalta la gran disparidad existente entre ambos medios de transporte, claramente se aprecia que el mayor problema de congestionamiento en las calles es producido por la fuerte cantidad de vehículos particulares que circulan por las calles de la metrópoli y por ende se deben de crear mecanismos que favorezcan la utilización del transporte público colectivo, además de la infraestructura necesaria para dignificar al peatón y promover este tipo de espacios; es en este orden que la municipalidad ya ha

iniciado los primeros esfuerzos a través del Transmetro. Obviamente este es solo uno de los primeros pasos de otros muchos que deben generarse para conducir a la ciudad por el camino de la sostenibilidad.

IV.1.11.11.1. Diagnóstico:

Para este caso en particular, el diagnóstico se realizará mediante la presentación de los siguientes planos que ejemplifican claramente la situación actual en cuanto a las alturas del lugar:



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
35

FUENTE:
**ELABORACIÓN
PROPIA.**

NOTAS:



VOLUMETRÍA DEL SECTOR

SIN ESCALA

"PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR COMERCIAL EN EL CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE"



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

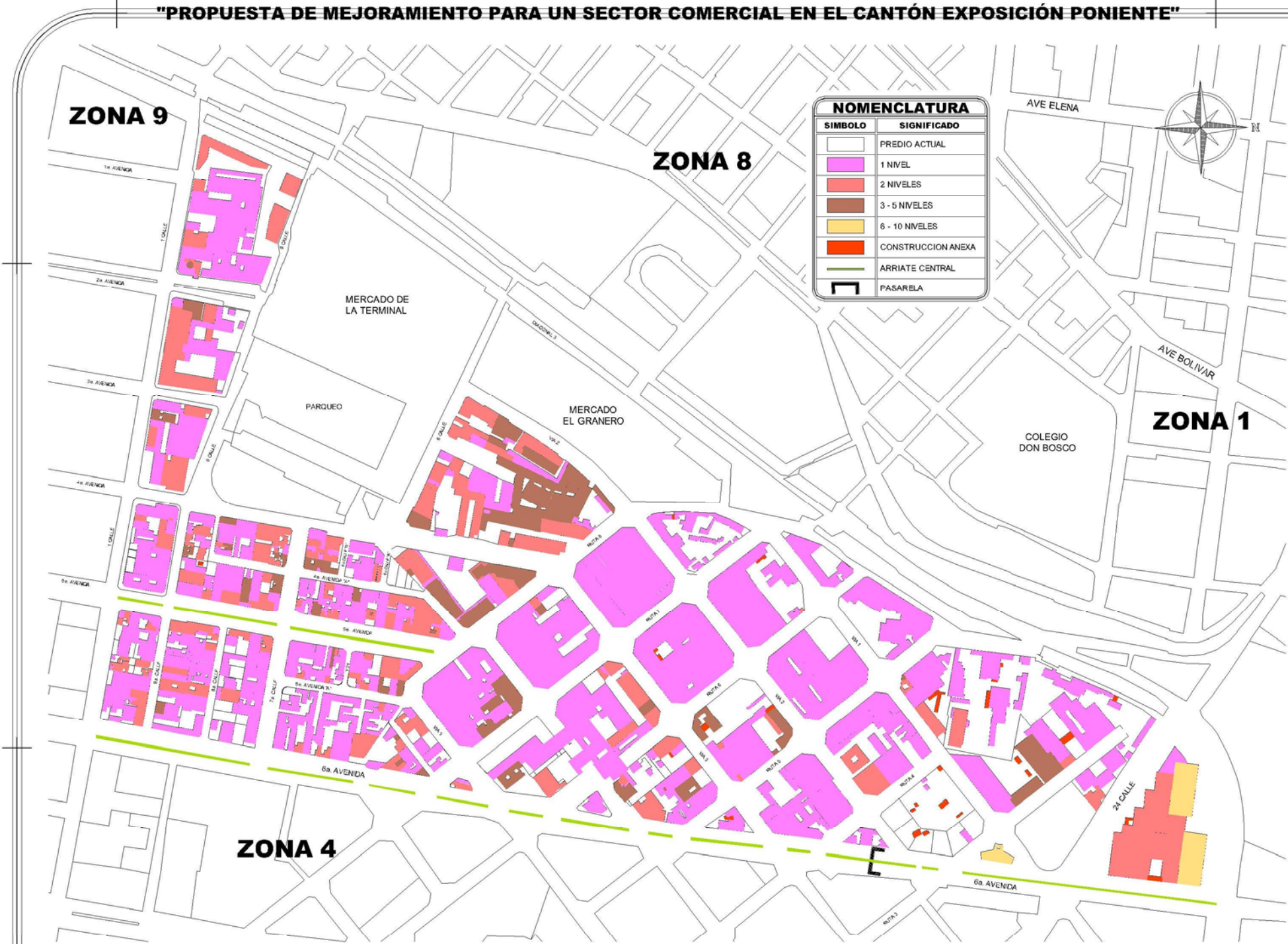
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
36

FUENTE:
**Departamento de
Catastro de la
Municipalidad
de Guatemala.**

NOTAS:



PLANTA DE IDENTIFICACION DE ALTURAS

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

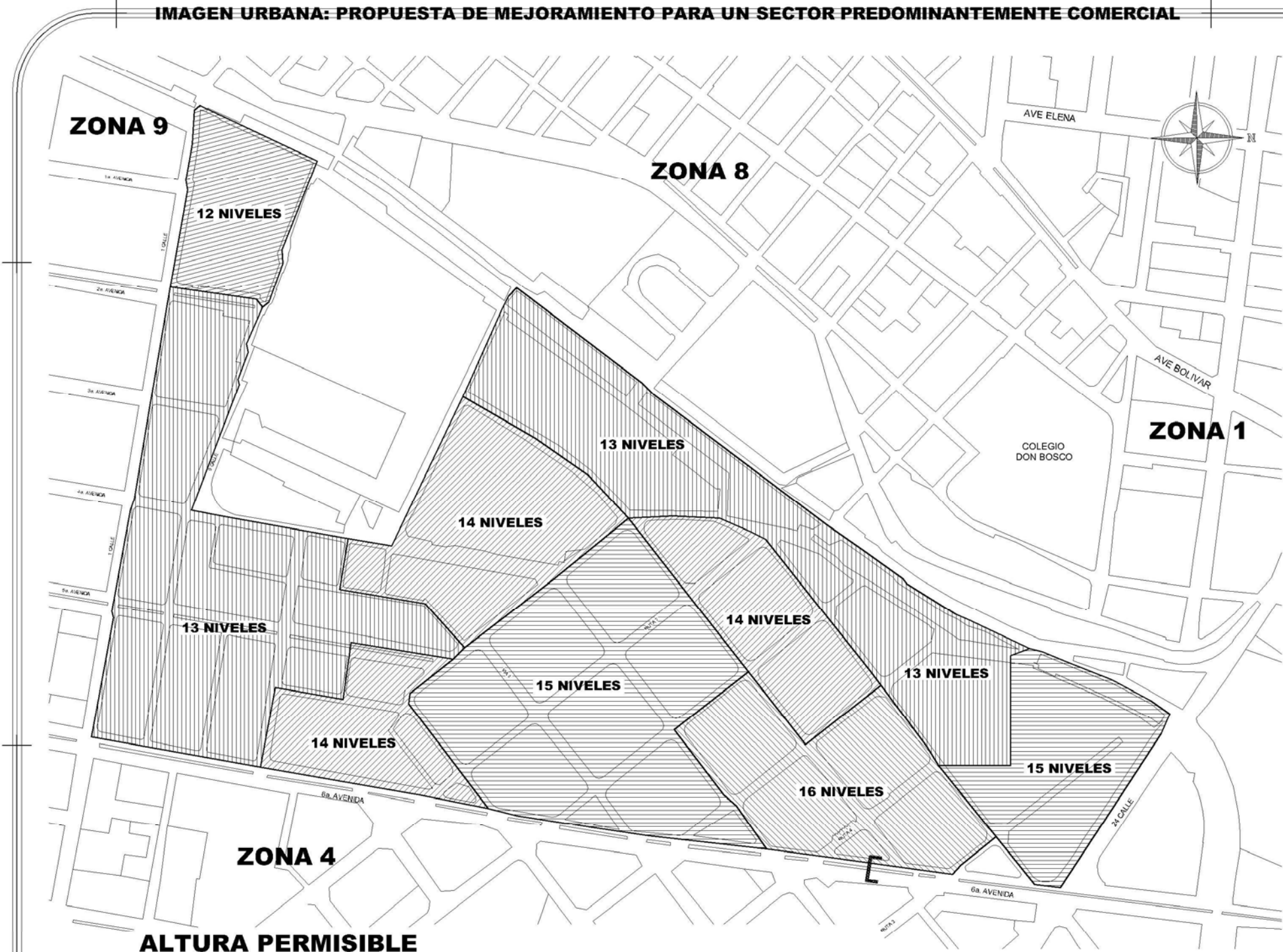
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
37

FUENTE:
Cota máxima permisible prop. por Dirección Gral. de Aero-náutica Civil. Plano: Elaboración propia.

NOTAS:



ALTURA PERMISIBLE

h NIVEL = 3.50 M. / Cantidad de niveles con base en cota máxima permisible (1,548 m.s.n.m.)

ESC: 1 / 5,200

IV.I.II.III.III. VIALIDADES Y ESPACIOS ABIERTOS:

IV.I.II.III.III.I. ESPACIOS ABIERTOS.

De la siguiente manera es como Xavier Hernández Benítez define este concepto: *“Los espacios abiertos o espacios públicos, son todos aquellos que en la traza de una población quedan definidos por los paramentos de la edificación o los límites de predios. En ellos la población circula, se reúne, descansa o se recrea” (59:1)*; también indica que de acuerdo a su función y tamaño, los espacios abiertos se clasifican en:

Calles vehiculares. Conforman la estructura vial general de la ciudad.

Calles peatonales. Fundamentales en la animación de centros históricos como áreas de circulación, encuentro, reunión, etc. estimulan notablemente la dinámica comercial.

Parques y áreas ajardinadas. Fundamentalmente como espacios recreativos y para la ecología y el medio ambiente.

Plazas, plazoletas y rinconadas. Las plazas son espacios abiertos definidos o enmarcados por edificación, fundamentales en la estructura de pueblos y ciudades.

Por otra parte, también se puede definir al espacio público como el lugar *“...donde se puede ‘leer la ciudad’;... ya que allí convergen las problemáticas socioeconómicas, administrativas y de planificación de la ciudad.” (17: 9)*.

Es importante también resaltar que el espacio público no es percibido de la misma manera por todas las personas, dado que cada quien tiene su manera particular de interpretarlo; en este sentido, cada ciudadano crea la imagen del espacio público a partir de *“esquemas mentales de la ciudad, realizados a partir de caminar e integrarse a la ciudad, razón por la cual se tienen imágenes diferentes entre sí y con la misma realidad exterior. Un factor que influye*

directamente en la definición de la imagen de la ciudad, es el nivel socioeconómico de la población, por lo que la suma de todas estas imágenes da como resultado una imagen pública de la ciudad.” (80:1).

En este mismo documento, se acota que desde un punto de vista teórico, Kevin Lynch señala que los elementos a partir de los cuales se estructura la imagen de ciudad, son referencias físicas, clasificándolos en cinco tipos de elementos básicos:

“Sendas: Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Son calles, senderos, líneas de tránsito, canales, etc. Es a partir de estos elementos que el ciudadano conforma su imagen y se conecta al resto del espacio urbano.

Bordes: Son elementos lineales que el ciudadano no usa o considera sendas, es la ruptura lineal de la continuidad.

Barrios: Son las secciones de la ciudad identificables fácilmente, en los que el ciudadano puede penetrar fácilmente.

Hitos: Son puntos de referencia exteriores, en los cuales el ciudadano no ingresa, se refiere a objetos físicos definidos con claridad.

Nodos: son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar el ciudadano, y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser confluencias sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas.”

Un punto muy importante y ya mencionado en este renglón, es el de la sociabilidad que se desarrolla en los espacios públicos, ya que es a través de ellos que se genera el sentimiento de identidad y pertenencia, así lo expresa el siguiente fragmento de texto: *“La sociabilidad de una calle es crítica para su calidad. Los contactos informales que se producen en las redes sociales están en la raíz de los sentimientos de pertenencia y de la seguridad...” (60:6)*; como puede apreciarse, resultan fundamentales los espacios que permiten esta interacción entre las personas, y más si nos situamos en un país como el nuestro, ya que realmente nos encontramos escasos de este tipo de áreas por lo que nuestra capacidad de comunicarnos y desarrollar ese sentimiento de pertenencia y de identidad se encuentra verdaderamente extraviado; es por lo anterior, que urge que se empiecen a generar proyectos con miras a crear esta atmósfera, y para ello es fundamental la creación de espacios más conscientes del peatón y del valor de las relaciones que se producen al caminar a través de la calle.

En congruencia con lo anterior, se tratará el tema de las peatonalizaciones y de los beneficios que conlleva la implementación de proyectos de este tipo en el espacio público; estas áreas resultan ser aún de mayor beneficio para los sectores comerciales, dado su ya comprobado empuje y revitalización de dicha actividad, esto a consecuencia de resultados obtenidos en sitios en donde se han implementado proyectos de este tipo. Se considera fundamental este tema, dado que la mayor parte del sub-sector, tal y como se ha visto, es de índole comercial por lo que será de mucho beneficio para el mismo la implementación de un proyecto que incentive de mejor forma a esta actividad y de igual forma que mejore el nivel de la calidad de vida de los residentes de dichas áreas y de los transeúntes del mencionado sector.

IV.I.II.III.III.I.I. Peatonalizaciones:

A continuación, se presentan 10 puntos importantes o razones a favor de la creación de zonas sin tráfico; dicho material fue preparado como parte de un programa de manifestaciones patrocinado por las Naciones Unidas:

- 1) *Atraer gente. Más gente significa más oportunidades de compra, de adaptación al medio social, comerciales, de diversión. Más movimiento comercial significa más dinero para los ciudadanos y para el municipio.*
- 2) *Proporcionar un sentido del lugar que fortalezca la identidad y el orgullo comunitarios. Ello mejora las relaciones comunitarias, y reduce el sentimiento de alienación, al tiempo que crea un lugar de congregación para todo tipo de individuos.*
- 3) *Reducir la contaminación atmosférica y la contaminación por ruido.*
- 4) *Proporcionar un entorno seguro y atractivo, en el que los niños puedan jugar y las personas ancianas puedan reunirse y descansar.*
- 5) *Mejorar el entorno visual. Los rótulos, la iluminación, los espacios, los colores y las texturas, pueden ser diseñados de manera que guarden relación con el individuo que va a pie, más que con el que va sobre ruedas.*
- 6) *Promover la conservación urbana, preservar el entorno, restaurar y renovar los edificios.*
- 7) *Aumentar el valor de la propiedad inmobiliaria y como consecuencia, la recaudación municipal en concepto de contribuciones sobre la misma.*
- 8) *Reservar vías de acceso especiales para bicicletas y vehículos de transporte público. Esto mejora la movilidad a través del centro urbano, y ayuda a conservar energía.*

9) *Disminuir el número de accidentes en los que intervienen automóviles, salvando vidas y ahorrando tiempo a policía y tribunales.*

10) *Promocionar la participación de los ciudadanos en la formulación, gestión, supervisión y mejora de la zona peatonal. Así el proyecto se convierte en un instrumento animado de educación pública sobre la vida urbana. (20:35).*

IV.1.11.11.11.11. Diagnóstico:

En el sub-sector, existen importantes elementos urbanos que lo hacen distintivo, entre ellos se encuentran los siguientes: la traza urbana de las rutas y vías (oblicua) que se aprecia sobre la 5ª. Avenida y en general desde el borde sur que delimita al sub-sector; ello le confiere cierta peculiaridad en el recorrido por estas calles. De igual manera, el sub-sector puede ser fácilmente relacionado por la cercanía de diversos elementos urbanos sobresalientes en la ciudad, estando todos ellos plenamente identificados en el plano No. 38 de Imagen Urbana # 1; como ya se dijo, es a través de ellos que el ciudadano genera un mapa mental de su ciudad y de su contexto urbano. Dada la traza urbana, existen algunos puntos que son percibidos como barreras o bloqueos tanto físicos como visuales dentro del sub-sector, los mismos son representados mediante el plano No. 39 de Imagen Urbana # 2.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F	N
R	O
E	M
Y	B
D	R
E	E
P	I
A	N
Z	D
A	I
G.	C

PLANO No.
38

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



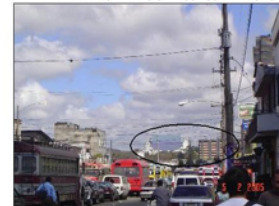
TEATRO NACIONAL MIGUEL ANGEL ASTURIAS
www.fotosdeguatemala.com



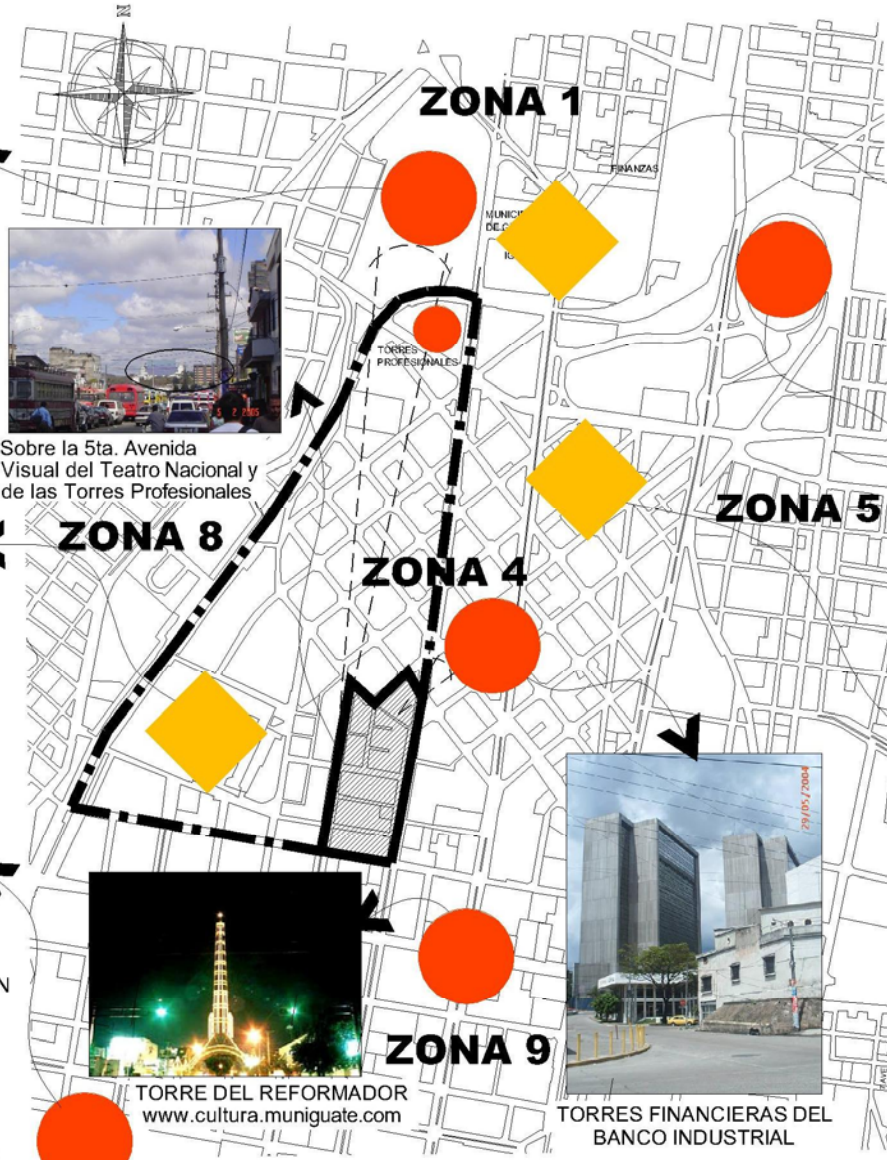
LA TERMINAL DE AUTOBUSES, ZONA 4



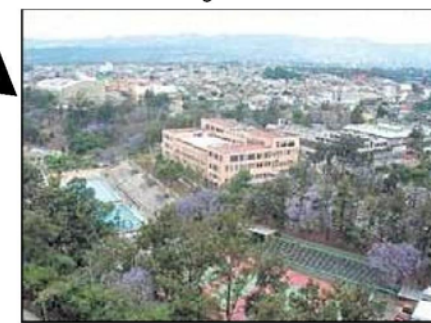
PARQUE DE LA INDUSTRIA / www.fygeditores.com



Sobre la 5ta. Avenida
Visual del Teatro Nacional y
de las Torres Profesionales



CENTRO CÍVICO DE GUATEMALA
www.fotosdeguatemala.com



CIUDAD OLÍMPICA DE GUATEMALA
www.fotosdeguatemala.com



TORRE DEL REFORMADOR
www.cultura.muniguate.com



CUATRO GRADOS NORTE / www.skyscrapercity.com

- HITOS
- NODOS
- CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE
- SUB - SECTOR / ÁREA A INTERVENIR
- VISUALES DE INTERÉS / SUB - SECTOR
- INDICA REFERENCIA FOTOGRÁFICA DEL PUNTO DESTACADO

NOTAS:

- Otro Hito de importancia será: Las Torres Profesionales de la zona 4 por ser visual desde la 5ta. Avenida del Sub - sector de intervención; Otros Nodos de interés por cercanía e influencia son: El Centro Histórico de Guatemala en la zona 1 y la zona viva en la zona 10.
- De especial interés será la visual que se tiene sobre la 5ta. Av. del Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, ya que es un punto que se explotará para la propuesta que se elaborará dada la gran belleza estética del mismo y su gran contribución en el mejoramiento urbano del sector; de igual forma, se tiene una buena vista sobre la calle ... misma que contribuye en el embellecimiento del sector.

IMAGEN URBANA # 1

PUNTOS ARQUITECTÓNICOS O URBANOS DE INTERÉS POR CERCANÍA E INFLUENCIA EN EL SECTOR

SIN ESCALA

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

ZONA 9



Desde la 5ta. Av. "A"



Desde la 5ta. Av.



La 6ta. Avenida desde Las Torres Profesionales de la zona 4



NOMENCLATURA

	BARRERA POR VENTAS INFORMALES EN CALLES Y BANQUETAS.
	BARRERA POR VENTAS INFORMALES EN BANQUETAS.
	BARRERA POR VIALIDAD PRINCIPAL.
	BARRERA POR CORTES (DIFERENCIA DE NIV.) O PENDIENTE PRONUNCIADA.
	BARRERA POR TRAZA URBANA (forma o tope vial).
	DELIMITA SUB - SECTOR.

MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

ZONA 4

IMAGEN URBANA # 2

BORDES - BARRERAS DE COMUNICACIÓN

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200



USAC

Arquitectura

FASE:

DIAGNÓSTICO

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/AGO./2005

NOMBRE:

F R E E M Y D E P A Z G.

MAPA:

N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.

39

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOTA:

En la 1era. calle además de ser barrera la vía principal, también lo es y se convierte en factor trascendental en este sentido, las ventas informales que invaden no solo banquetas sino que lo hacen inclusive en el espacio vehicular, entorpeciendo y contribuyendo en el mal funcionamiento de la misma. Es de resaltar que la parte que está entre la 6ta. y 5ta. avenida (dentro del sub - sector) se ve fuertemente afectada por la falta de educación de los conductores de los autobuses urbanos que giran sobre la 5ta. Av., quedándose barados en el cruce de esta avenida impidiendo la libre circulación según lo va indicando el semáforo que allí funciona.

IV.1.II.III.III.II. VIALIDAD.

IV.1.II.III.III.II.I. Clasificación Funcional de la Red Vial en Guatemala. (13:245–247, 249)

La clasificación funcional de vías se adopta de acuerdo con **AASHTO** –American Association of State Highway and Transportation Officials–; las carreteras se dividen en dos categorías: Carreteras rurales, y vías urbanas, sin embargo, la definición de áreas urbanas o rurales es comparativamente difícil. La clasificación funcional de vías pueden ser divididas en cinco categorías basados en una encuesta inventorial de vías y discusión con las contrapartes de la Municipalidad y CAMINOS como se muestra abajo:

- a) Autopista Urbana.
- b) Vía Arterial Principal.
- c) Vía Arterial Menor.
- d) Vía Colectora.
- e) Vía Local.

El sistema de la red vial está dispuesto no solo para contribuir a desarrollar actividades urbanas sino también para formar las estructuras urbanas básicas. Además el sistema de la red vial contribuye al desarrollo económico de la ciudad.

IV.1.II.III.III.II.II. Ancho de Carriles:

De acuerdo a la **AASHTO**, el ancho de carril en cada vía está estipulado así:

Autopista Urbana = 12 pies: 3.65 m.

a) Vía Arterial = 12 pies: 3.65 m.

b) Vía Colectora = 10 pies: 3.05 m.

c) Vía Local = 9 – 10 pies: 2.74 – 3.05 m.

A continuación, se presentan las principales funciones y características viales de cada vía:

IV.I.II.III.III.II.III.

CUADRO DE FUNCIONES Y CARACTERÍSTICAS VIALES													
	Función Vial				Características de Tránsito								
	Inter-Ciudad	Acceso a Comunidad	Dentro de Comunidad	Acceso a	Longitud de Viaje			Capacidad			Velocidad de Viaje		
					Larga	Media	Corta	Grande	Media	Poca	Alta	Media	Baja
Autopista Urbana		○	□		□	○					○		
Vía Arterial Principal	○	□			○	○		○			○	□	
Vía Arterial Menor		○	□			○			○			○	□
Vía Colectora			○	□		○	□		○	□		○	□
Vía Local				○			○			○			○

- Función Principal
- Función Secundaria

FUENTE: Estudio del Plan Maestro para El Sistema de Transporte Urbano en El Área Metropolitana de Guatemala, Pág. 247.

IV.I.II.III.III.II.IV. Diagnóstico:

Semaforización y Jerarquía Vial:

El Cantón Exposición Poniente se encuentra asentado en un lugar céntrico de la ciudad de Guatemala y por ende se encuentra rodeado de vías que son de suma importancia dentro del sistema vial de la capital. Entre estas vías resaltan la 6ª. Avenida y la Calzada Atanasio Azul, mismas que son arterias principales dentro de este sistema mencionado; a continuación se presenta el plano No. 40 de Semaforización y Jerarquía Vial (pág. 146) que identifica plenamente la clasificación de las vías que se encuentran en este sector; a través de él se puede observar que en el sub-sector que será el objeto de la propuesta de este estudio, no existe coherencia jerárquica en la comunicación de algunas vías, específicamente entre la 9ª. Y 8ª. Calle para con la 6ª. Avenida, dado que las primeras según clasificación son locales, mientras que la 6ª. Avenida es una arteria principal; Habiendo una lógica vial, estas dos calles deben de relacionarse con calles colectoras, tal como lo hacen con la 5ª. Avenida; es por esta razón que para la propuesta, habrá modificaciones en la jerarquía y funcionamiento vial actual del sub-sector.

Gabaritos de Calles:

Éstos hacen referencia a la configuración urbana típica de cada calle y se representan a través de secciones transversales de las mismas, dado que cada una tiene diferentes elementos conformantes, así como diferentes medidas en dichos elementos; resulta necesario el tener conocimiento de la conformación de las calles dado que con ello se tiene la base real para realizar la proyección de cualquier posible cambio o planteamiento en la configuración de la trama urbana. Es por lo anterior que se presentan tres planos que

contienen la información al respecto (Ver planos No. 41, 42 y 43 de gabaritos de calles -págs. # 147, 148 y 149-); se brinda la información completa de los gabaritos correspondientes al sub-sector; será de especial interés la 5ª. Avenida ya que tiene grandes potenciales de transformación dado la amplitud de su gabarito, las magníficas vistas que se tienen del Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, el suelo que en la actualidad se utiliza como botadero de vehículos chocados (sobre esta avenida), fácilmente puede aprovecharse para brindar mayor espacio peatonal.-

Material y Estado de las Calles:

Existen básicamente 3 tipos de pavimentos predominantes en todo el sector del Cantón Exposición Poniente, éstos son: concreto, asfalto y adoquín, siendo los primeros dos los mayoritarios. Es importante resaltar que el estado en el que se encuentran algunas de estas calles es realmente caótico para la circulación vehicular, provocando que sea dificultoso el transitar por las mismas; lo anterior es parte del problema del tráfico que se presenta en algunas de estas calles, especialmente las que se encuentran aledañas al sector de La Terminal, dada la gran demanda que tiene este sector comercial. Consultar planos No. 44 de Material de Calles y No. 45 de Estado de Calles (págs. # 150 y 151).

Sentido de las Vías:

Se presentan 2 planos en donde aparece el funcionamiento actual de las vías; en el primero de ellos (plano No. 46 de Sentido de Vías Actuales -pág. # 152-), se hace evidente al centrar la atención en el sub-sector, específicamente en la 9ª. Y 8ª. Calles, como éstas se conectan directamente con la 6ª. Avenida; como ya

se estableció, este funcionamiento es incorrecto desde el punto de vista jerárquico.

Transporte Público:

En este rubro, es importante indicar que el sector del Cantón Exposición Poniente, se encuentra afectado por el transporte urbano (por medio de autobuses, microbuses y taxis rotativos) y por el transporte extraurbano (autobuses). Se presentan 2 planos en los que se evidencia claramente la fuerte presencia de estas unidades dentro y alrededor del Cantón Exposición Poniente. Vale aclarar que al momento de realizar el plano No. 48 de Transporte Público – Rutas y Paradas (pág. # 154), la situación del transporte extraurbano era diferente a la actual, dado que con la implementación de la prohibición de ingreso a los mismos a la capital, la presencia de éstos ha disminuido gradualmente, hasta su completa anulación dentro de la urbe capitalina cuando termine este proceso. Es de especial interés para el presente estudio, fijar la atención en el sub-sector, dado que es el lugar en donde se realizará la propuesta de mejoramiento; por lo tanto, vale mencionar que se considera perjudicial para la imagen urbana del sub-sector, la circulación del transporte público dentro de estas calles (5ª. Av., 7ª. Y 9ª. Calles, además del que circula por la ruta 8 y vía 5); lo anterior es a consecuencia de que en el mejoramiento para este sub-sector se favorecerá y se le prestará mayor atención al confort de los peatones y en elevar la calidad de vida para los residentes y transeúntes del sub-sector (el mismo incluye predominantemente áreas comerciales, pero también hay áreas considerables de residencia).

Por otra parte, es de vital importancia la 6ª. Avenida y 1ª. Calle en este rubro para los objetivos del presente mejoramiento,

dado que hace del sub-sector un lugar sumamente accesible al circular por estas arterias, un gran flujo de transporte urbano.

Aunado a lo anterior, y como parte complementaria del análisis de la situación actual de las vialidades del Cantón Exposición Poniente, se presenta el plano No. 50 de Flujo Vehicular (pág. # 156); este plano refleja plenamente la importancia que tiene cada calle dentro del sistema vial capitalino, dado la afluencia vehicular en cada una de ellas; es importante destacar que en el sub-sector, únicamente la 6ª. Avenida y 1ª. Calle son las que cuentan con elevado flujo vehicular.

Por otro lado, también se adosa el plano No. 51 de Permisión de Estacionamiento en la Vía Pública (pág. # 157), mismo que tiene información parcial del Cantón Exposición Poniente, dado que fue lo único que pudo aportar la Municipalidad de Guatemala y en visitas de campo no se pudo determinar ninguna otra señalización al respecto; en este sentido, se debe de ampliar la señalización en todo el Cantón Exposición Poniente y si existe la misma, hay que brindarle mantenimiento para que pueda ser percibida por parte de los que visitan el sector en vehículo y parquean en cualquier sitio.- En este punto, también es importante la aplicación de la ley, dado que de nada sirve que exista la señalización si no hay autoridad que haga que se respete; y parte de esta situación se refleja en el plano No. 52 de Congestionamiento Vial (pág. # 158); dado que entre los puntos que se destacan del porqué del congestionamiento en el sector, se encuentra el tema de la utilización irracional de la calle para parqueo y para la realización de actividades sin orden alguno.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
40

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

ZONA 9

ZONA 8

MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

AVE ELENA



	VÍA ARTERIAL.
	VÍA COLECTORA.
	VÍA LOCAL.
	CALLEJÓN.
	INTERSECCIÓN SEMAFORIZADA.
	PASARELA.

NOTA:

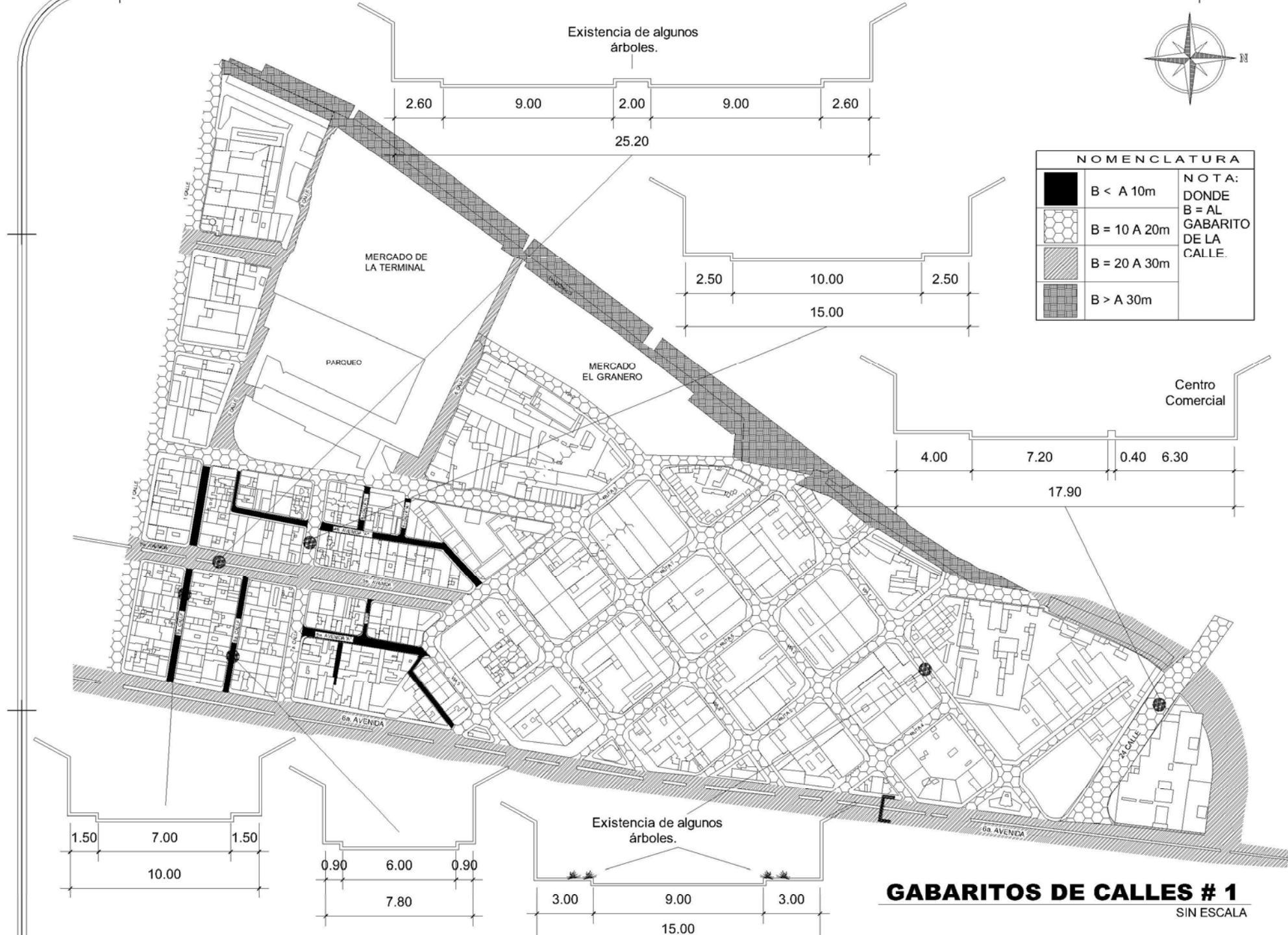
LA JERARQUÍA PRESENTADA PARA EL SISTEMA VÍAL DEL SECTOR EN ESTUDIO, ESTÁ ENFOCADA EN UNA CLASIFICACIÓN FUNCIONAL, DONDE PREDOMINAN LOS CRITERIOS DE VELOCIDAD DE TRÁNSITO, CAPACIDAD DE VEHÍCULOS, LONGITUD DEL VIAJE Y OBJETIVO DEL MISMO.

ZONA 4

SEMAFORIZACIÓN Y JERARQUÍA VIAL

ESC: 1/5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



NOMENCLATURA		NOTA: DONDE B = AL GABARITO DE LA CALLE.
	B < A 10m	
	B = 10 A 20m	
	B = 20 A 30m	
	B > A 30m	



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:
F R E E M Y D E P A Z G.

MAPA:
N O M B R E I N D I C A D O

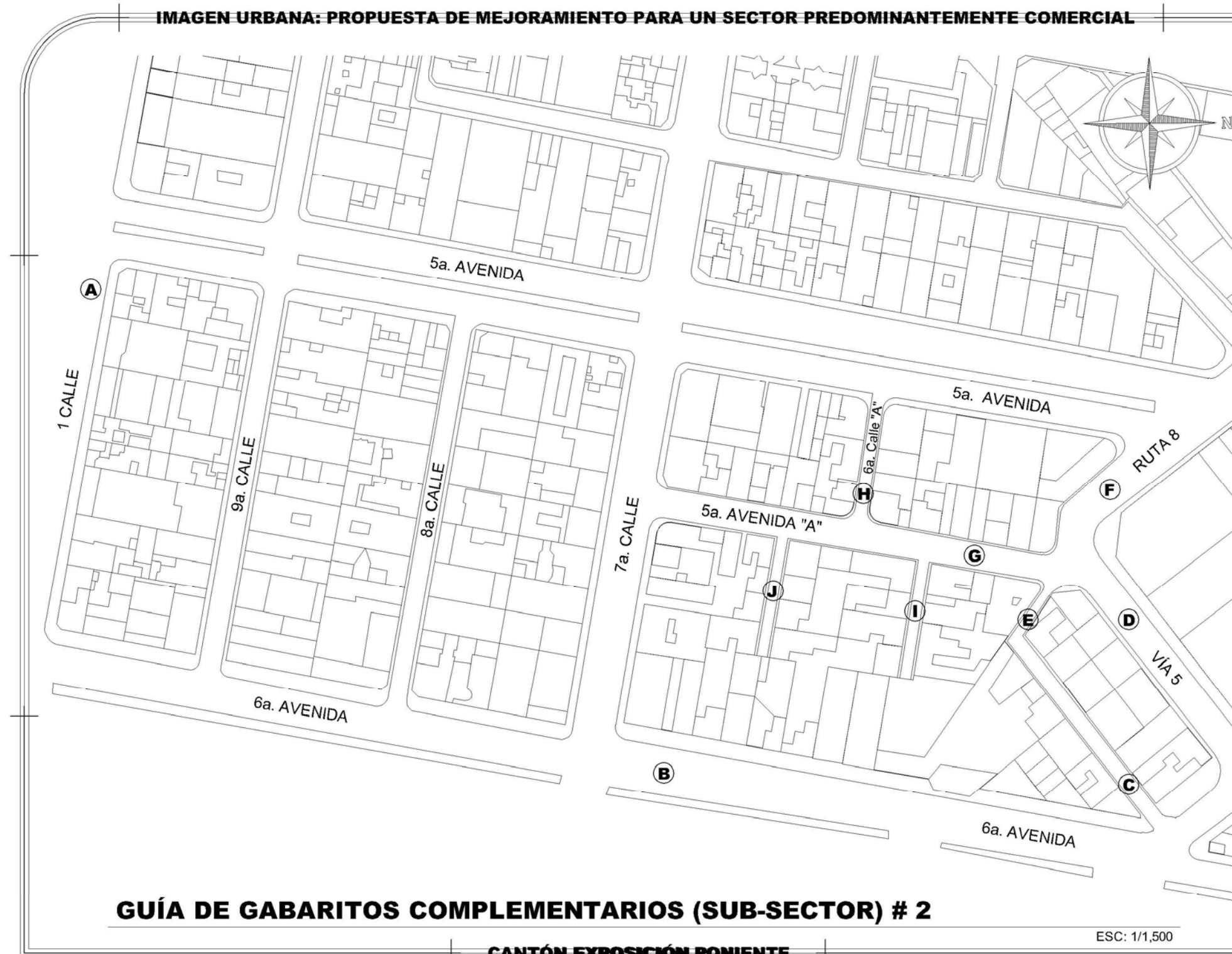
PLANO No.
41

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

GABARITOS DE CALLES # 1
SIN ESCALA

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

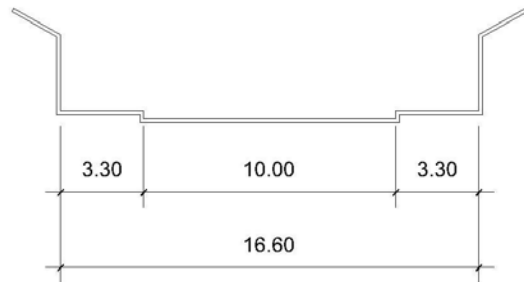
NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
42	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

GUÍA DE GABARITOS COMPLEMENTARIOS (SUB-SECTOR) # 2

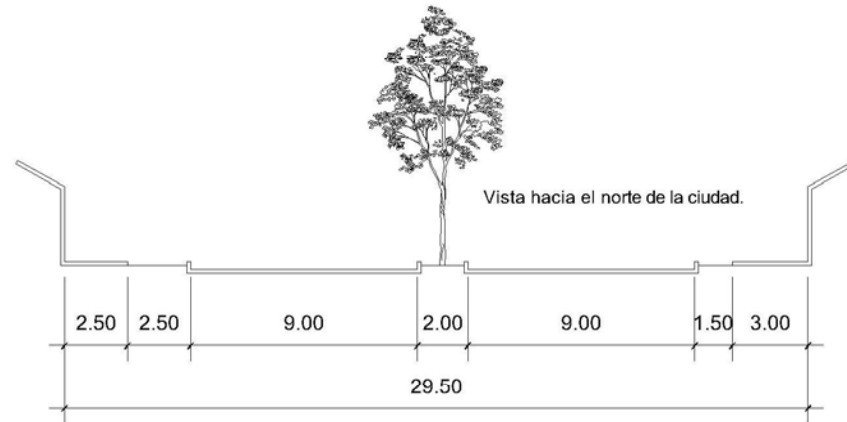
IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



GABARITO "A"

1era. CALLE

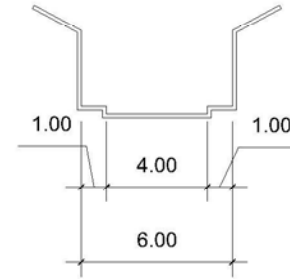
ESC: 1 / 300



GABARITO "B"

6ta. AVENIDA

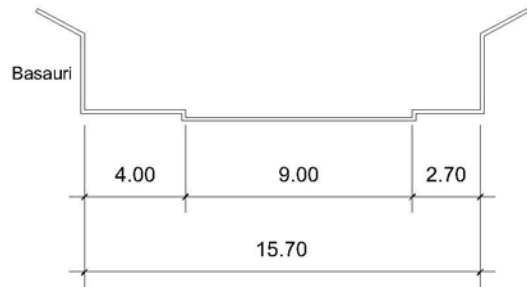
ESC: 1 / 300



GABARITO "C"

CALLEJÓN

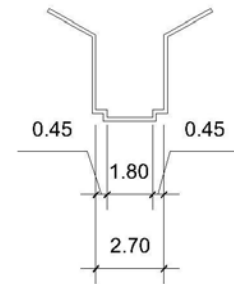
ESC: 1 / 300



GABARITO "D"

VÍA 5

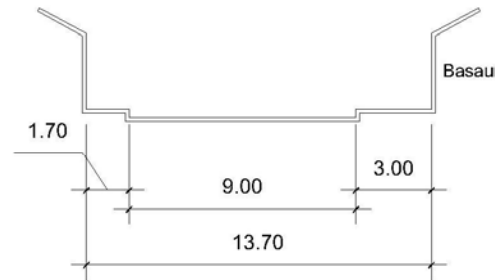
ESC: 1 / 300



GABARITO "E"

CALLEJÓN

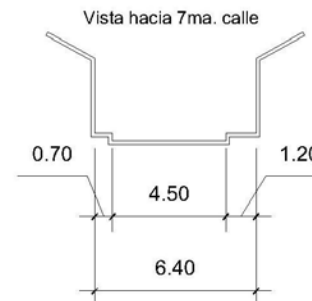
ESC: 1 / 300



GABARITO "F"

ruta 8

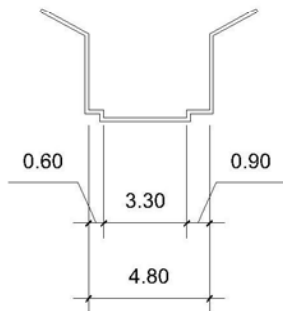
ESC: 1 / 300



GABARITO "G"

5ta. AV. "A"

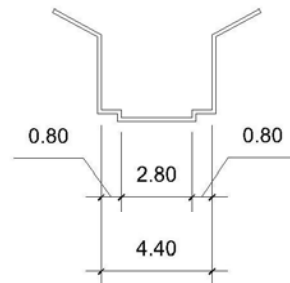
ESC: 1 / 300



GABARITO "H"

6ta. CALLE "A"

ESC: 1 / 300



GABARITO "I" & "J"

CALLEJONES

ESC: 1 / 300

GABARITOS SUB-SECTOR # 3

ESCALA INDICADA



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
43

FUENTE:
**ELABORACIÓN
PROPIA.**

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**





PLANO No.
44

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



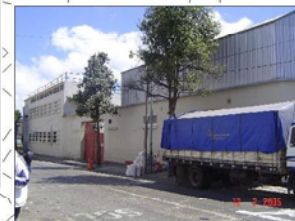
NOMENCLATURA

-  PAVIMENTO A BASE DE CONCRETO.
-  PAVIMENTO A BASE DE ADOQUIN.
-  PAVIMENTO A BASE DE ASFALTO.
-  PAVIMENTO A BASE DE PIEDRA.

ZONA 8



ZONA 1



ZONA 9

MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

69 AVENIDA

69 AVENIDA



INFRAESTRUCTURA VIAL # 1
MATERIAL DE CALLES

ESC: 1 / 5,200

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

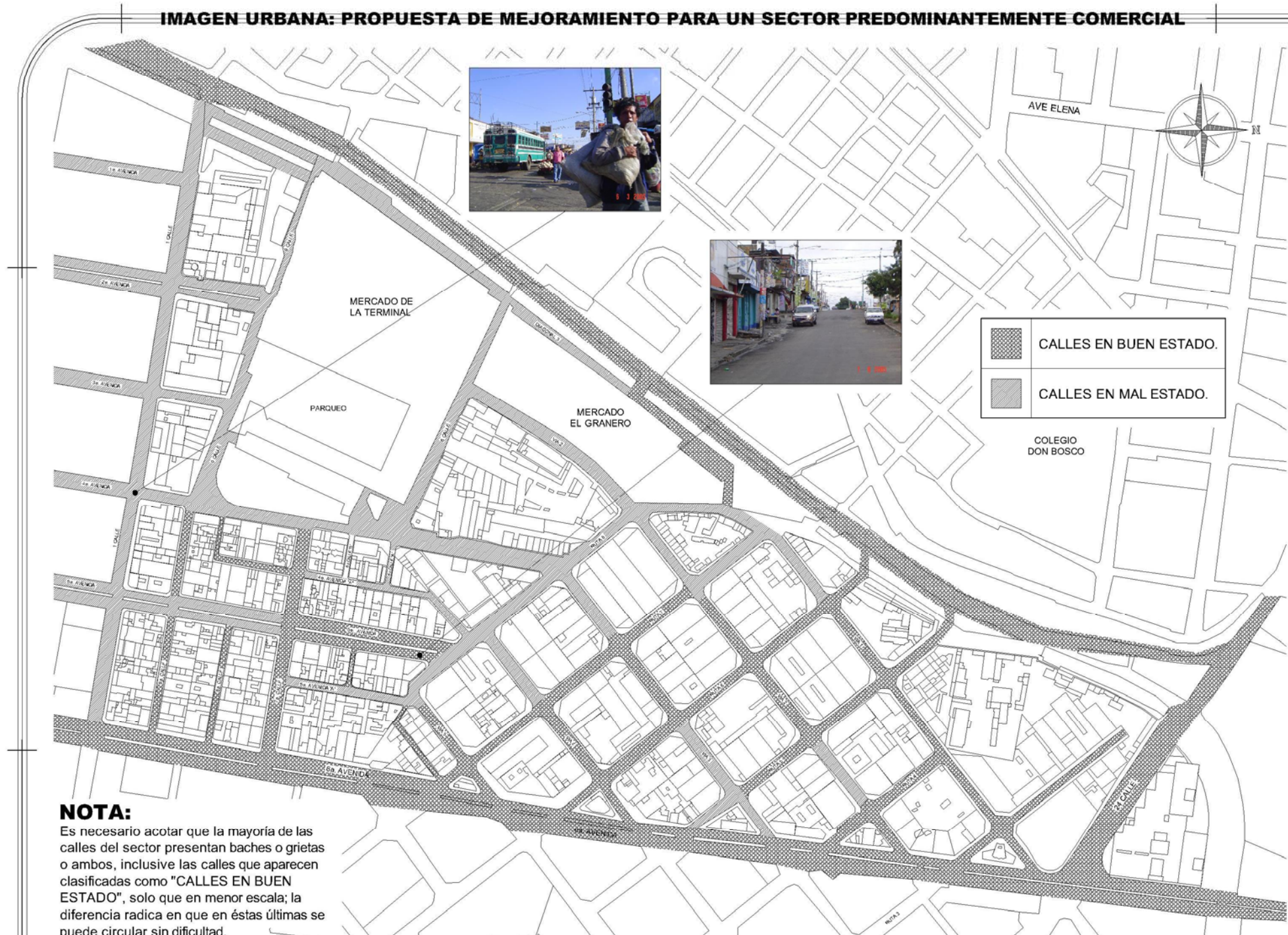
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
45

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOTA:

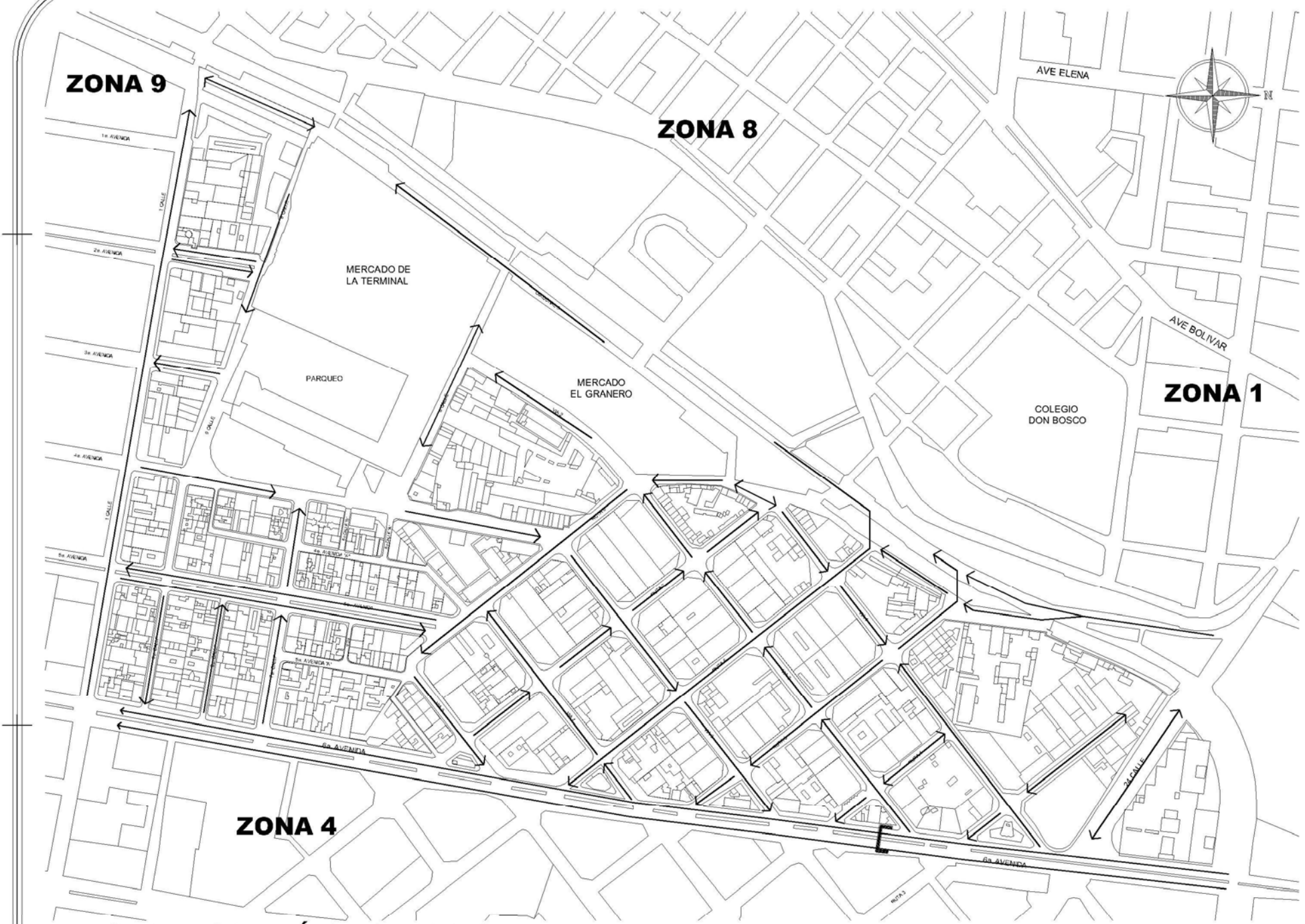
Es necesario acotar que la mayoría de las calles del sector presentan baches o grietas o ambos, inclusive las calles que aparecen clasificadas como "CALLES EN BUEN ESTADO", solo que en menor escala; la diferencia radica en que en éstas últimas se puede circular sin dificultad.

**INFRAESTRUCTURA VIAL # 2
ESTADO DE CALLES**

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.**
MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
46

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

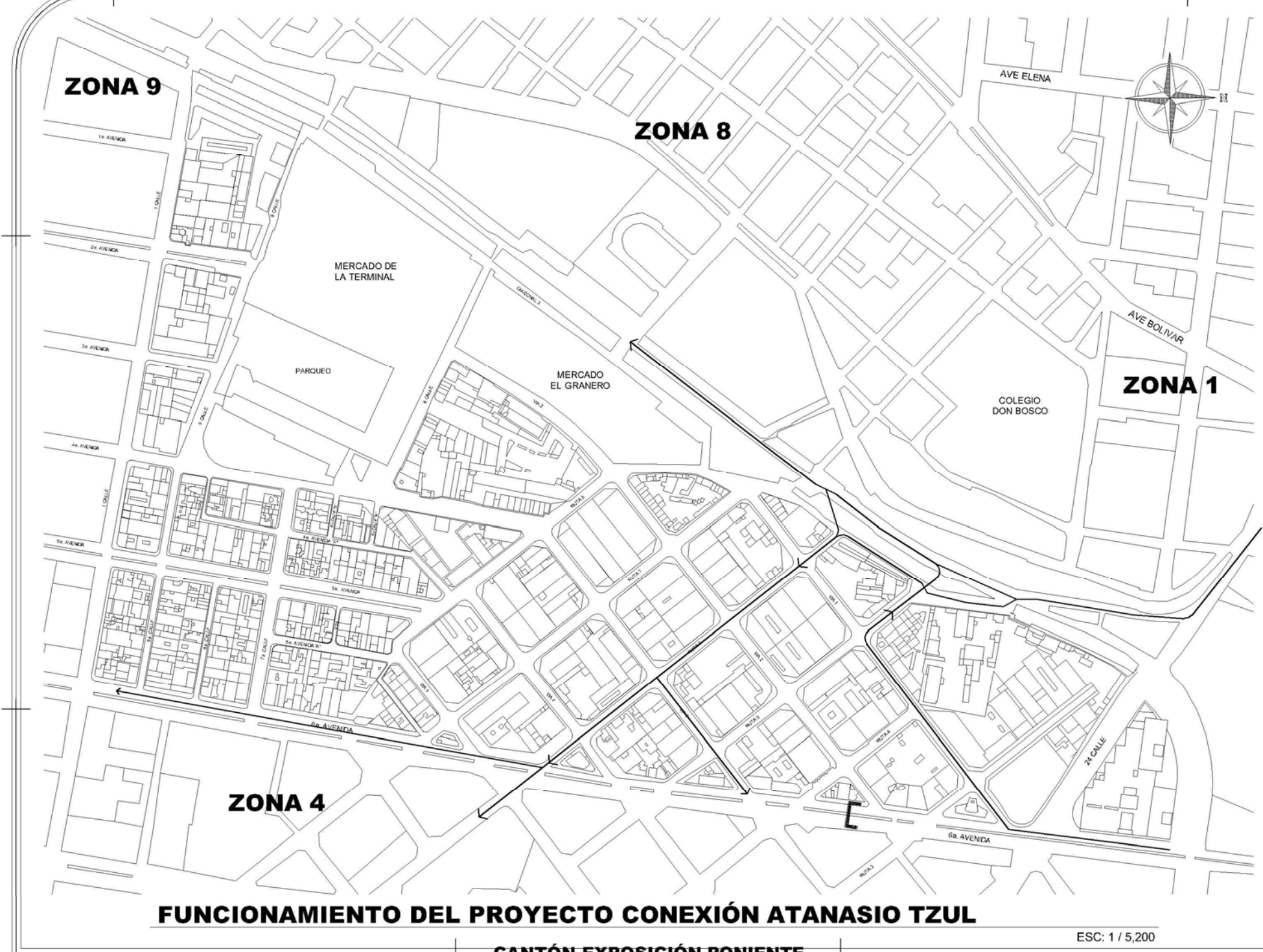
NOTAS:

SENTIDO DE VIAS ACTUALES

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
47

FUENTE:
Departamento de Infraestructura, Municipalidad de Guatemala / Elaboración Propia.

NOTAS:

FUNCIONAMIENTO DEL PROYECTO CONEXIÓN ATANASIO TZUL

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1 / 5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F	N
R	O
E	M
M	B
Y	R
D	E
E	P
P	A
A	Z
Z	G.

PLANO No.
48

FUENTE:
Elaboración propia con base en información proporcionada por Emetra y visitas de campo.

NOTAS:
El único extremo autorizado dentro del sector, es en la 4a. Av. y 7a. Calle (Trans. Urbano)

NOTA:
Las rutas prohibidas señaladas, aplican para el transporte urbano; ahora bien, para el transporte extraurbano no se ha puesto demasiado énfasis en ello, ya que la municipalidad capitalina está llevando a cabo el plan de prohibición de ingreso del mismo a la ciudad, el cual se está ejecutando por fases; razón por la que solo se han trazado sus recorridos sin profundizar en si éstos son permitidos o no, ya que al final de este proceso se espera descongestionar por completo a la ciudad del mismo, por lo que el impacto que éste genera ahora, desaparecerá en un futuro.

	RUTA URBANA.
	RUTA EXTRAURBANA.
	RUTA MIXTA.
	RUTA USADA PERO PROHIBIDA.
	PARADA URBANA.
	PARADA EXTRAURBANA.
	PARADA USADA PERO PROHIBIDA.
	PARQUEO BUSES URBANOS.
	PARQUEO BUSES EXTRAURBANOS.



ZONA 9

ZONA 4

TRANSPORTE PÚBLICO - RUTAS Y PARADAS

ESC: 1 / 5,200

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

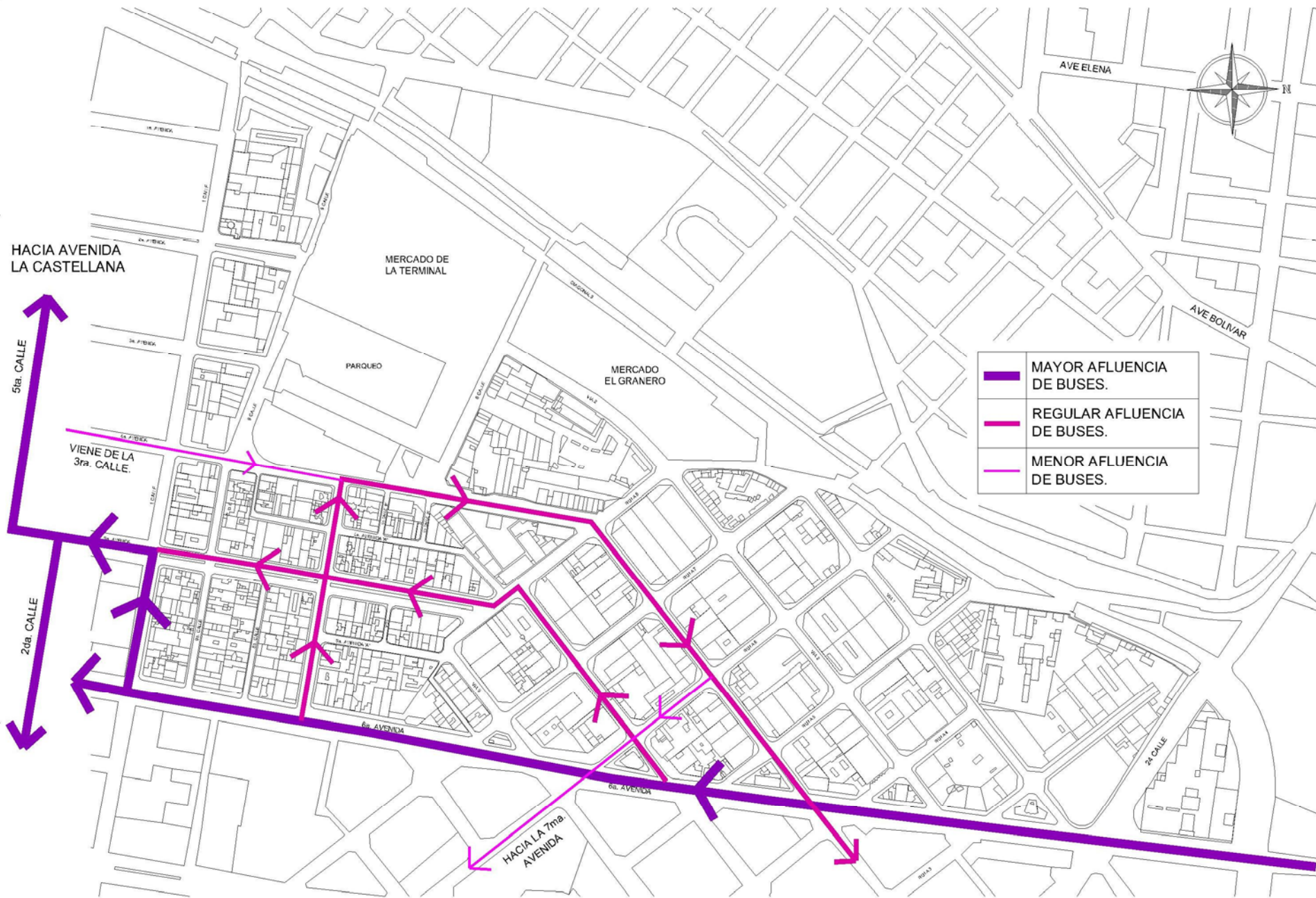
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
49

FUENTE:
**EMETRA,
MUNICIPALIDAD
DE GUATEMALA.**

NOTAS:
**La información
presentada, está
actualizada has -
ta el 06/09/05.**

ESC: 1/5,500



AFLUENCIA DE RUTAS URBANAS PERMITIDAS

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
50	

FUENTE:
Departamento de Planificación, Municipalidad de Guatemala. / Elaboración propia.

NOTAS:



NOMENCLATURA

TEXTURA	SIGNIFICADO
	> DE 35,000 V.P.D.
	DE 15,000 - 35,000 V.P.D.
	DE 0 - 15,000 V.P.D.
V.P.D.	VEHÍCULOS POR DÍA.

NOTA:

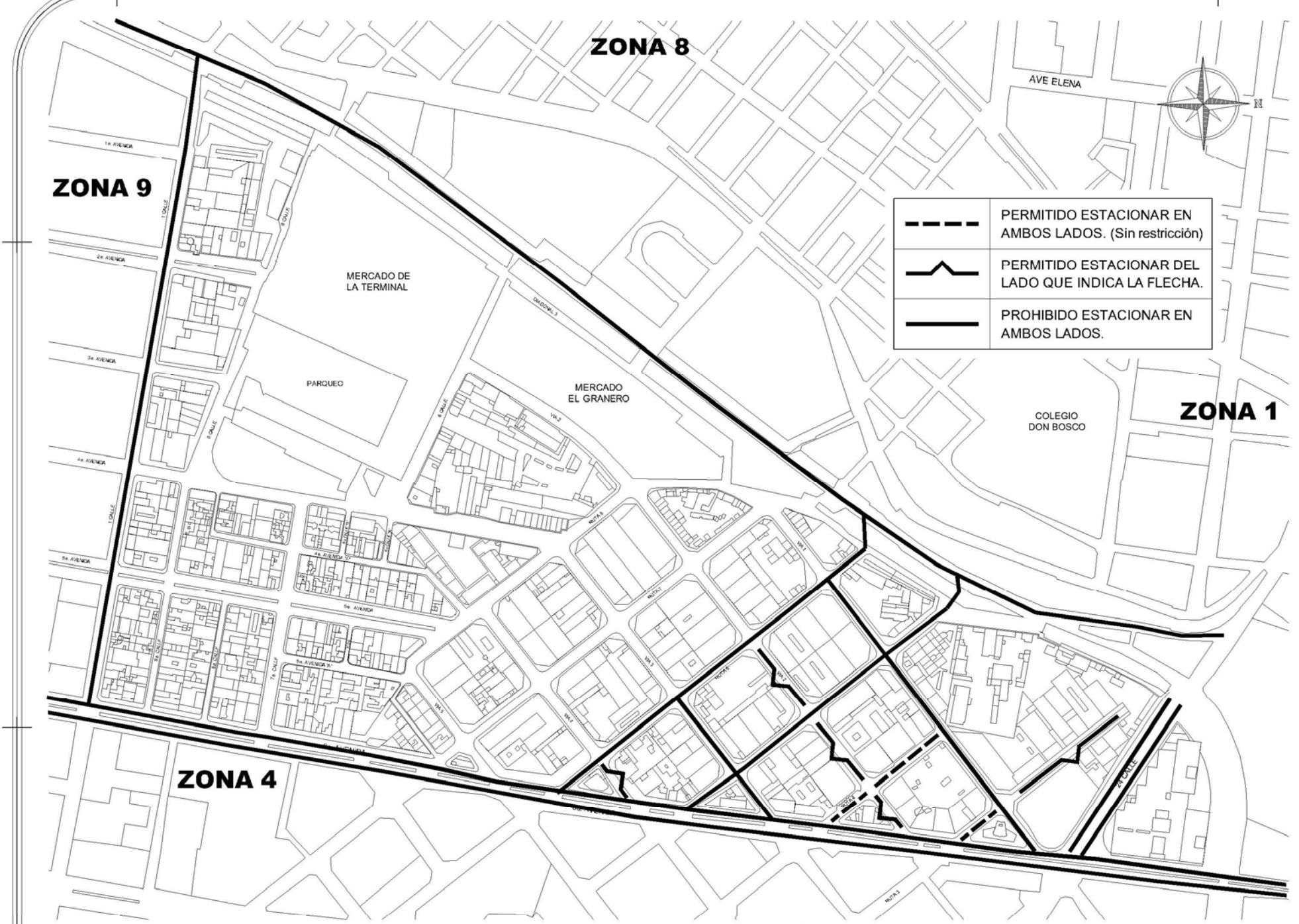
LA ATANASIO TZUL AUMENTA SU TRÁFICO VEHICULAR A MÁS DE 35,000 V.P.D. AL INTERSECTARSE CON EL BOULEVARD LIBERACIÓN HACIA EL SUR DE LA CIUDAD.

FLUJO VEHICULAR

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



	PERMITIDO ESTACIONAR EN AMBOS LADOS. (Sin restricción)
	PERMITIDO ESTACIONAR DEL LADO QUE INDICA LA FLECHA.
	PROHIBIDO ESTACIONAR EN AMBOS LADOS.



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.**
MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
51

FUENTE:
Departamento de Infraestructura de la Municipalidad de Guatemala. / Elaboración propia.

NOTAS:
En la Terminal y sus alrededores no existe información alguna ni señalización.

PERMISIÓN DE ESTACIONAMIENTO EN LA VÍA PÚBLICA

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/5,200

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
52

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

ZONA 9



NOMENCLATURA	
	CONGESTIONAMIENTO VIAL FUERTE.
	TRÁFICO VEHICULAR FUERTE (FLUIDO).
	TRÁFICO VEHICULAR REGULAR (FLUIDO).
	TRÁFICO VEHICULAR SUAVE (FLUIDO).
	PARQUEO PÚBLICO.

NOTAS:

- Los sectores que aparecen enmarcados por una línea gruesa, corresponden a áreas que presentan cierto nivel de congestión, dados por diversas razones: la parte de la 4ta. Av. lo hace por el desbordamiento de las ventas del mercado de La Terminal, además del desorden provocado y espacio vial utilizado para parqueo de buses urbanos en la misma. El resto que está delimitado de igual forma, se congestiona principalmente en las horas pico, ya que son arterias con flujo vehicular elevado.
- El mayor congestionamiento del sector, se encuentra en los alrededores del mercado y La Terminal de Autobuses, por las razones ya descritas. Otro punto de gran congestión es donde se encuentran localizados los depósitos y bodegas de granos; este ocasionado por los vehículos de carga y descarga cuando realizan esta actividad, ya que obstruyen la vía pública al no existir la infraestructura vial adecuada para ello.
- Los parques públicos se encuentran en mayor cantidad sobre la 1a. Calle, (asociados al Mercado y Terminal de Autobuses). Es notorio que la capacidad de dichos parques no es utilizada en su 100%, dado que se utiliza cualquier lugar de la vía pública como parqueo.

MERCADO DE LA TERMINAL

PARQUEO

MERCADO EL GRANERO

ZONA 4

CONGESTIONAMIENTO VIAL

ESC: 1/5,200

IV.I.II.III.IV. MOBILIARIO URBANO:

“Mobiliario urbano es el conjunto de elementos que el peatón encuentra en el andén, destinados a facilitar las necesidades del ciudadano, mejorando así su calidad de vida y el uso adecuado del espacio público; entre ellos se tiene: kioscos, fuentes, bancas, casetas de teléfonos, paradas de autobuses, módulos de información, luminarias peatonales, etc. el aprovechamiento óptimo y disfrute de los espacios públicos requiere de un adecuado mobiliario urbano” (57:1).

IV.I.II.III.IV.I. Diagnóstico:

En la actualidad el sub-sector de estudio cuenta con algunos elementos de mobiliario urbano, como por ejemplo cabinas telefónicas, basureros, urinales; pero en algunos casos los mismos son insuficientes (por ejemplo el caso de los basureros que sólo se encuentran sobre la 6ª. Avenida) o elementos que se encuentran agrupados de forma que impiden la libre circulación de los peatones (aquí se puede citar a las cabinas telefónicas, mismas que en varios casos están agrupadas de mala manera en las esquinas de las cuadras); para mayor claridad de esto, revisar los planos siguientes: Mobiliario Urbano No. 1 y el de Infraestructura y Mobiliario Urbano No. 2

IV.I.II.III.IV. LA SEÑALIZACIÓN:

“Por su colocación, tamaño y materiales es determinante en la calidad de la imagen urbana por lo que es fundamental su normatividad y ordenamiento. La señalización puede ser: Informativa y promocional (comercial, avisos públicos, etc.); orientativa (nomenclatura y sentido de calles, mapas urbanos, avisos de equipamiento); preventiva y

restrictiva (señales de tránsito, advertencias y prohibiciones, etc.)” (59:1).

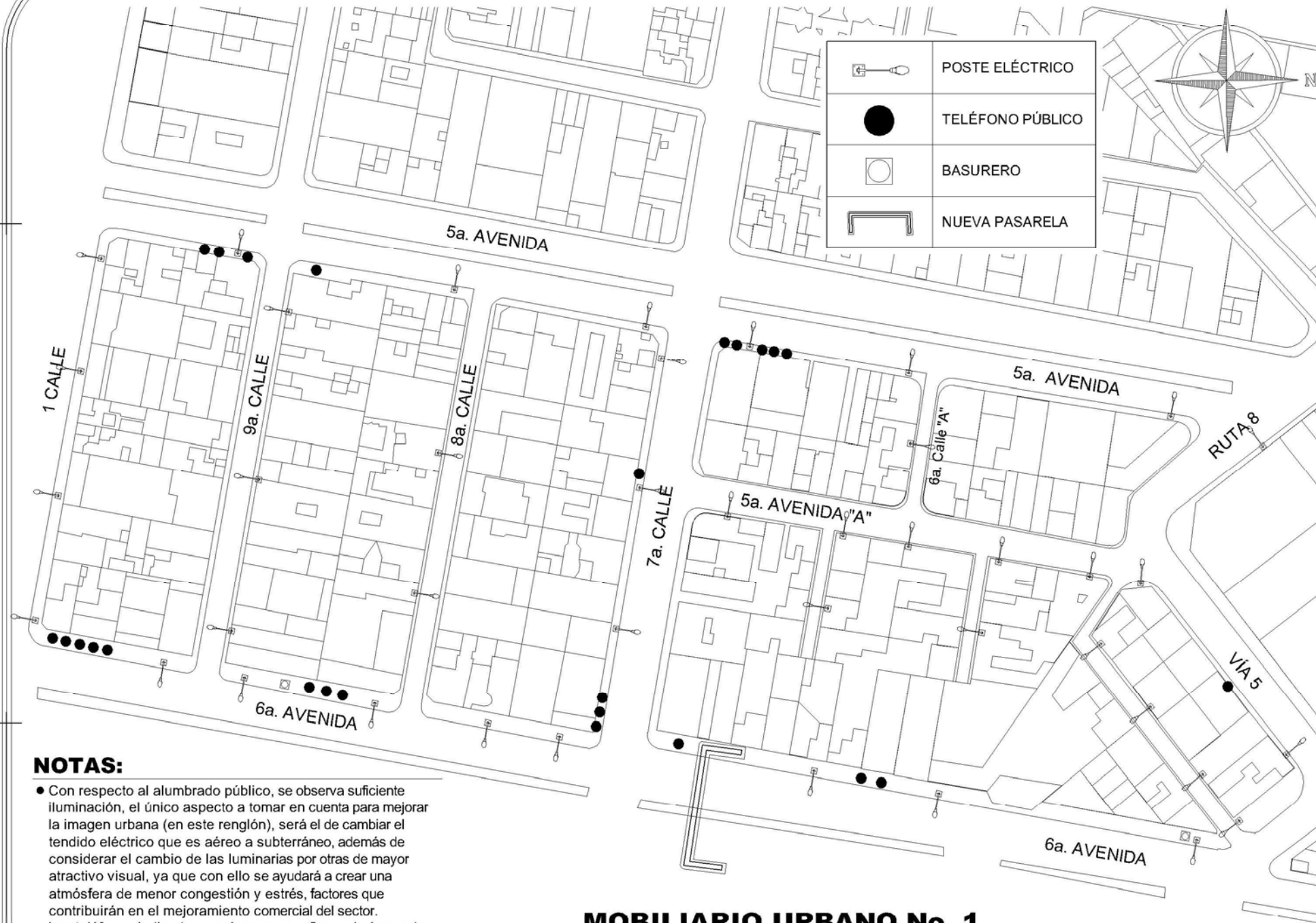
En cuánto a la señalización informativa y promocional, existen reglamentos ya establecidos en áreas cercanas a la abordada en el presente estudio; por ejemplo el del Cantón Exposición que contiene ciertas normativas al respecto, mismas que fueron analizadas y profundizadas por Erwin Taracena en su proyecto de graduación donde establece un rango con respecto al tamaño permisible para los rótulos dentro del área que el analizaba y que se consideran aplicables para el área comercial que contiene el sub-sector que es tratado en esta propuesta por lo que en este rubro sólo se citarán dichas anotaciones:

- *“Las dimensiones propuestas para estos elementos (rótulos) estarán entre 0.50 a 0.60 metros cuadrados.*
- *La prohibición de pintar las fachadas con publicidad.” (29:165-167)*

IV.I.II.III.V.I. Diagnóstico:

Tal y como se ha indicado con anterioridad, el sub-sector tiene presencia de señalización preventiva y restrictiva, básicamente sobre la 6ª. Avenida y 1ª. Calle. Ahora bien si se toca el tema de la señalización informativa y promocional, se tiene un verdadero caos, dadas las condiciones en que se presenta el mismo; para tener una idea de cuán grande es el problema en este sentido y de cuánto afecta a la imagen urbana del sector, se debe de revisar los planos de diagnóstico de Fachadas (del No. 27 – 33, págs. # 123 - 129).

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
53

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOTAS:

- Con respecto al alumbrado público, se observa suficiente iluminación, el único aspecto a tomar en cuenta para mejorar la imagen urbana (en este renglón), será el de cambiar el tendido eléctrico que es aéreo a subterráneo, además de considerar el cambio de las luminarias por otras de mayor atractivo visual, ya que con ello se ayudará a crear una atmósfera de menor congestión y estrés, factores que contribuirán en el mejoramiento comercial del sector.
- Los teléfonos indicados en el mapa se refieren al número de unidades existentes y no al de cabinas telefónicas, ya que de estas últimas las hay individuales y de múltiples elementos.

MOBILIARIO URBANO No. 1

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
DIAGNÓSTICO

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

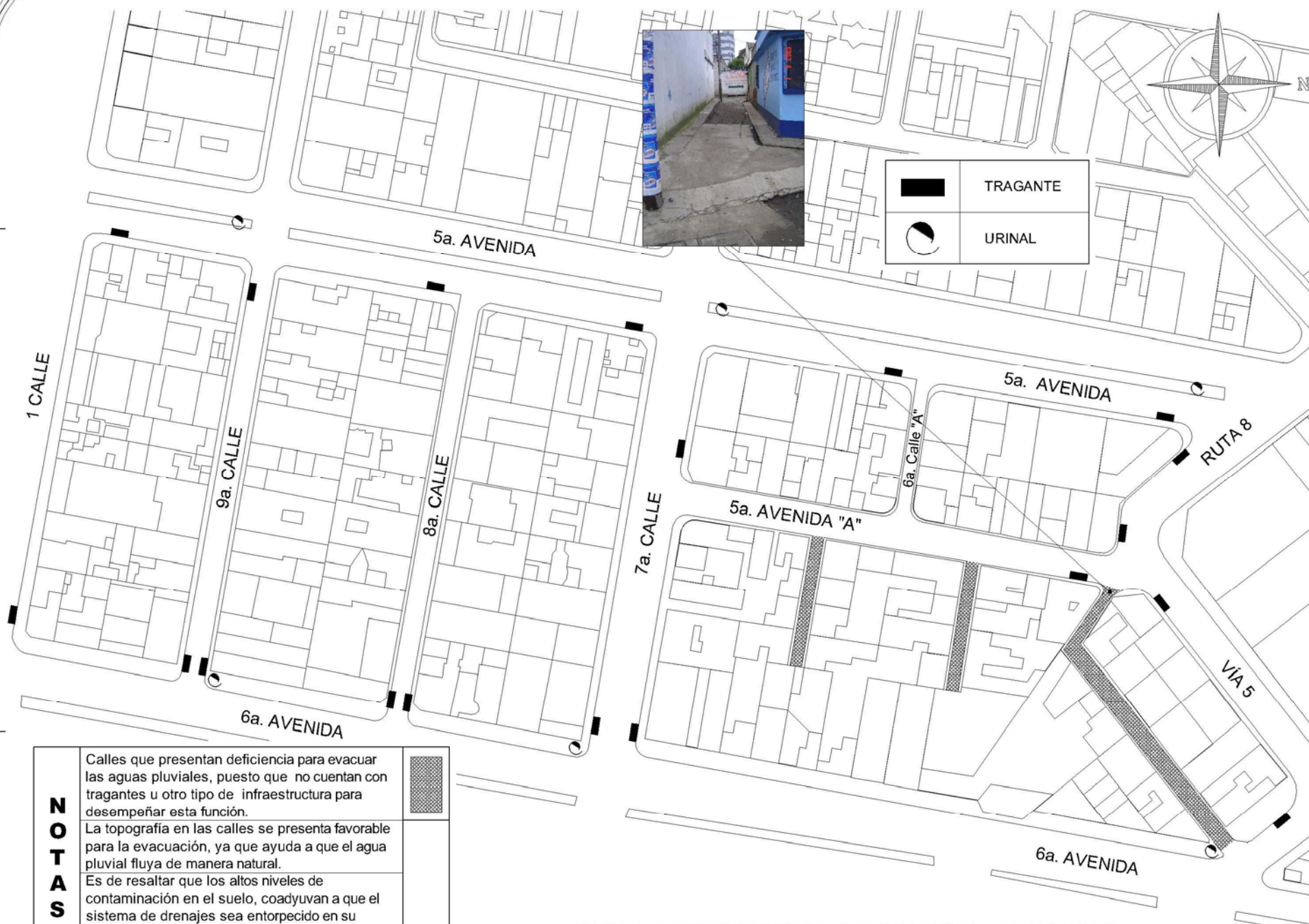
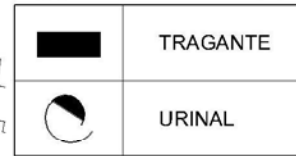
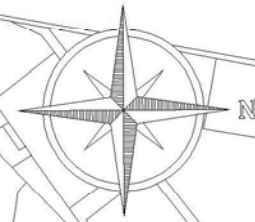
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
54

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOTAS	<p>Calles que presentan deficiencia para evacuar las aguas pluviales, puesto que no cuentan con tragantes u otro tipo de infraestructura para desempeñar esta función.</p>	
	<p>La topografía en las calles se presenta favorable para la evacuación, ya que ayuda a que el agua pluvial fluya de manera natural.</p>	
	<p>Es de resaltar que los altos niveles de contaminación en el suelo, coadyuvan a que el sistema de drenajes sea entorpecido en su función, ya que los tragantes se obstruyen con éstos desechos.</p>	

INFRAESTRUCTURA Y MOB. URBANO

ESC: 1/1,500

V. PROPUESTA

V.I. USO DEL SUELO.

Dado que la propuesta es de mejoramiento, la misma no pretende cambiar el uso actual del suelo de manera drástica, más bien se busca su armonización para que no existan usos no deseados, incompatibles, o que provoquen mala imagen urbana en el sub-sector; es por lo anterior, que algunos usos que se dan en la actualidad, ya no serán admitidos para la presente propuesta, por lo que el uso en estos inmuebles debe convertirse en uno afín a los lineamientos propuestos en este apartado.

V.I.I. Lineamientos Generales del Uso del Suelo:

- Se ha optado por revisar y analizar el uso del suelo actual con el objetivo de proponer las modificaciones necesarias para el mejor desempeño de las actividades comerciales y de servicios teniendo presente la importancia residencial de los inmuebles existentes de este tipo en el sub-sector mediante la protección de las mismas a través de la conservación pura de esta actividad (en las zonas que lo permiten) y mediante la integración de un uso mixto a las mismas (dónde se juzga pertinente dadas las condiciones que rodean y afectan a las mismas); de esta manera es que se han propuesto algunas áreas que deben evolucionar a otro tipo de uso del suelo. Para las acotaciones comentadas en esta sección, será necesario consultar la propuesta en este sentido mediante el plano No. 55 de Uso del Suelo – Propuesta (pág. # 166).
- Se ha propuesto crear espacios que prioricen la peatonalización y semipeatonalización en conciencia a la

importancia de las personas que ‘caminan’ por la ciudad (que en general han sido relegadas a un segundo plano dentro de la ciudad, detrás del tráfico vehicular), además de los beneficios ambientales y sociales que devienen ante la puesta en marcha de un sector de este tipo y en coherencia también a las áreas comerciales existentes en el sub-sector de estudio, ya que según Roberto Brambilla y Gianni Longo, los aumentos en la ventas de algunas ciudades que han implementado este tipo de proyectos han ascendido hasta un 111%, además del incremento del flujo peatonal entre un 70 – 100% (20:20); además, Edorta Bergua dice lo siguiente: “...hay constatación empírica que demuestra que existe una relación directa entre los mejores resultados económicos en el ámbito local y la calidad del medio ambiente ligada a intervenciones que favorecen los desplazamientos peatonales, en bicicleta y en transporte público.” (49:1).

- Son bastantes notorios en el plano en mención, los cambios que se han propuesto para la 9ª y 8ª. Calle, éstos han sido propuestos principalmente en una utilización del suelo mixto; esto a consecuencia que en la actualidad son áreas que están mezcladas entre un uso del suelo comercial y residencial (actualmente, en la 9ª. se define mayormente el uso comercial y en la 8ª. el residencial); se ha optado por esta transformación y unificación en cierta forma de las 2 calles porque principalmente ambas servirán de conexión o puente entre la 6ª. y 5ª. Avenidas (de la 6ª. avenida es de dónde vendrá el mayor flujo peatonal hacia la 5ª. avenida); esta última es la avenida que para la presente propuesta se define como el principal eje comercial y que se desea resaltar dadas las diversas cualidades y potencialidades que tiene para el desempeño de esta actividad, que es predominante sin lugar a

dudas en la actualidad, pero también necesita de algunas intervenciones para establecer mejores condiciones para la actividad en mención; además, a las edificaciones en estas calles, se les aprecia una tipología constructiva de tipo residencial que para algunos casos han sido adaptadas para desempeñarse comercialmente, por lo que en estos casos no debe de ser excluido este uso primordial con el que fueron creadas estas edificaciones, hay que recordar que la residencia es un uso de mucha importancia y de revitalización en cualquier zona comercial, ya que ayuda a generar nuevas actividades, apoya al uso comercial, además de proveer al área movimiento en horas en que el comercio generalmente deja la euforia que distinguen a estas zonas, en este sentido: *“La introducción, o reintroducción de viviendas en los alrededores de las zonas sin tráfico ha pasado a tener carácter prioritario, a fin de estimular la actividad a todas horas del día y de la noche.” (20:21)*. Otro aspecto importante es la transformación de las áreas residenciales de estas calles a uso mixto (residencia + comercio), esto se propone principalmente porque estando estas calles inmersas entre 2 avenidas eminentemente comerciales y teniendo la influencia que seguramente tienen con respecto a las actividades que se generan con este uso (basta observar como han evolucionado a uso comercial algunas residencias, principalmente sobre la 9ª. calle), tarde o temprano las edificaciones irán transformándose al uso comercial y lo que realmente se desea es proteger las residencias que actualmente existen incorporando al uso comercial solo que este debe ser de impacto menor en consideración al uso residencial; así pues, éstas serán percibidas como áreas de transición entre la 6ª y 5ª avenidas.

- Con respecto a la creación de parqueos, se considera que éstos no son prioritarios para la presente propuesta dado que se estimula al recorrido peatonal, aunado a la excelente localización del sub-sector dentro de la ciudad; lo anterior es sumamente importante al estar el mismo delimitado (al menos en dos lados, la 6ª. avenida y la 1ª. calle de la zona 9) por importantes arterias en el sistema vial en las cuales se conduce una oferta sumamente grande del transporte público que hacen perfectamente accesible para cualquier persona la llegada al lugar. Por otra parte, en el plano analizado (propuesta de uso del suelo), se han plasmado ciertos establecimientos que en la actualidad funcionan como parqueos (se encuentran sobre la 1ª. calle y 6ª. avenida; se han anulado el de la 5ª. avenida y los que se encontraban sobre la 8ª. Calle por ser incompatibles con la propuesta) y que presentan un comportamiento peculiar, ya que se pensaría que estando tan cercanos a La Terminal y rodeados de tantos comercios, los mismos estarían la mayor parte del tiempo con una gran ocupación, pero la realidad es que un alto porcentaje de tiempo sucede todo lo contrario, hasta se les aprecia más vacíos que llenos; lo anterior se estima que sucede a consecuencia del mal uso que se tiene de las calles del sub-sector, a la falta de señalización o al estado borroso de la misma y a la inaplicación de la ley; por lo anterior, la propuesta promueve que el papel de la ley sea fundamental, acatado y sancionado para los casos que violaren cualquier estatuto comprendido en la ley de tránsito o en cualquier señalización específica para el lugar; de la misma forma como ya se expuso, se promueve la peatonalización por lo que se considera que el crear áreas para este uso (parqueos) dentro del sub-sector manda un mensaje equivocado a la población al poder interpretarse como un aliciente para el uso de los vehículos

automotores, cuándo realmente se busca lo contrario; en este sentido, en diversas ciudades se han creado áreas para parqueos periféricas, además de mejoras en el transporte público (20:15).; en resumen, se espera que con el buen funcionamiento y aplicación de la ley en el sub-sector aunado a la buena señalización de cómo resultado la mejor utilización y aprovechamiento de la infraestructura para parqueos existente y en caso que la demanda sea mayor a la oferta, se vayan creando parqueos en las áreas periféricas al sub-sector (la localización de los parqueos actuales señalados en este plano, son un ejemplo claro de una buena ubicación desde este concepto). Por último, se establece en la propuesta que sobre la 5ª. Avenida y 7ª. Calle, se permita el parqueo provisional (que cumpla la función únicamente de carga y descarga, tanto para proveedores como para clientes de los negocios del lugar); esta es una medida adoptada para dar soporte a los negocios y a compradores precisos que saben exactamente adonde van y que es lo que necesitan de ese lugar, por lo que su estadía en el sector comercial será únicamente con ese propósito y no el de esparcimiento y recreación que puede brindar el sector comercial.

V.I.II. Aspectos puntuales en la propuesta de uso del suelo:

Como primer punto, se especificarán los contenidos de los 3 usos del suelo dominantes plasmados en este plano; a continuación se presentan:

V.I.II.I. Uso del suelo Comercial:

Tiendas, panaderías, farmacias, librerías, dulcerías, heladerías, boticas, droguerías, tiendas de auto servicio, tiendas

departamentales, centros comerciales, venta de materiales de electricidad, ferreterías (condicionadas: no se permitirá en ellas la venta de materiales como cemento, cal, hierro, arenas y similares), madererías, vidrierías, venta de materiales y pinturas, renta y venta de artículos, maquinaria, salas de belleza, peluquerías, tintorerías, sastrerías, baños, instalaciones destinadas a la higiene física de las personas, sanitarios públicos, saunas y similares, laboratorios fotográficos, servicios de limpieza y mantenimiento de edificios, servicios de alquiler y en general todo tipo de comercios. También incluye a las edificaciones destinadas al consumo de alimentos y bebidas, entre otros: restaurantes, cafeterías, fondas; no se permitirán cantinas, bares, cervecerías, pulquerías, videobares y centros nocturnos, además de: talleres mecánicos y electromecánicos, aceiteras y en general cualquier comercio destinado a prestar servicios o reparaciones automotrices.

V.I.II.II. Uso del suelo Residencial:

Comprende a las edificaciones destinadas a la residencia permanente, individual o colectiva de personas o familias. No se incluye a los orfanatos, casas cuna, asilos y similares.

V.I.II.III. Uso del suelo Mixto:

Se refiere principalmente a la combinación de residencia con comercio en un mismo inmueble; éste último debe ser de características sobrias y no generar demasiado bullicio para que la actividad residencial pueda convivir en armonía con los mismos. Entre los comercios permitidos estarán: los que vendan productos y servicios de primera necesidad, salas de estéticas, peluquerías o barberías, tiendas, panaderías, farmacias, librerías, dulcerías, heladerías, etc.

V.I.II.IV. Uso del suelo Mixto Condicionado:

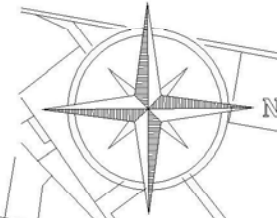
Este uso específicamente será aplicado (de forma complementaria) para la 5ª. Avenida "A", callejón 1 y 2, 6ª. Calle "A" y el callejón 3, dado que son calles donde se desea conservar las áreas residenciales en su más pura concepción, sin verse envuelta en actividades de lucro más allá de las que puedan ser necesarias para complementar a estas áreas y así evitar el entorpecimiento de la actividad residencial; por consiguiente el uso comercial que puede adosarse a la vivienda será el siguiente: Los que vendan productos de primera necesidad, por ejemplo: tiendas de barrio, panaderías, farmacias y librerías. Se debe tener sumo cuidado en este sentido puesto que al estar el área aledaña a los sectores identificados como plenamente comerciales puede existir por parte de algunos residentes el deseo de adherirse a este concepto; es por esto que se propone que sean los mismos residentes los que velen por que este sector se mantenga como tal y esto precisamente se puede controlar mediante la organización comunitaria que tengan al respecto. Por el tamaño del área residencial descrita, no debe de existir más de un elemento de los especificados (1 panadería, 1 librería, 1 tienda de barrio, 1 farmacia), puesto que no se establecerán con ánimo de lucro como se dijo, más bien con el deseo de proveer productos básicos y soporte que apoyen a este uso (el residencial).

Una vez determinado el tipo de establecimientos que permiten los usos citados (habrán otros que serán especificados dentro de cada calle según aparezcan y según las características de la misma por lo que se definirán posteriormente), prosequiremos con la presentación del plano propuesta y seguido de ello, se pasará a puntualizar las intervenciones o aspectos relevantes de la propuesta y para tal efecto, se abordarán por calles o avenidas.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA:

Obsérvese que la nueva pasarela es un elemento que servirá de perfecta conectividad con personas provenientes desde la 6a. y 7a. Avenidas, además de la excelente localización con respecto al parqueo que se señala sobre la 6a. Avenida que sin lugar a dudas podrá ser utilizado por visitantes a esta zona comercial dónde se impulsa principalmente el tráfico peatonal.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

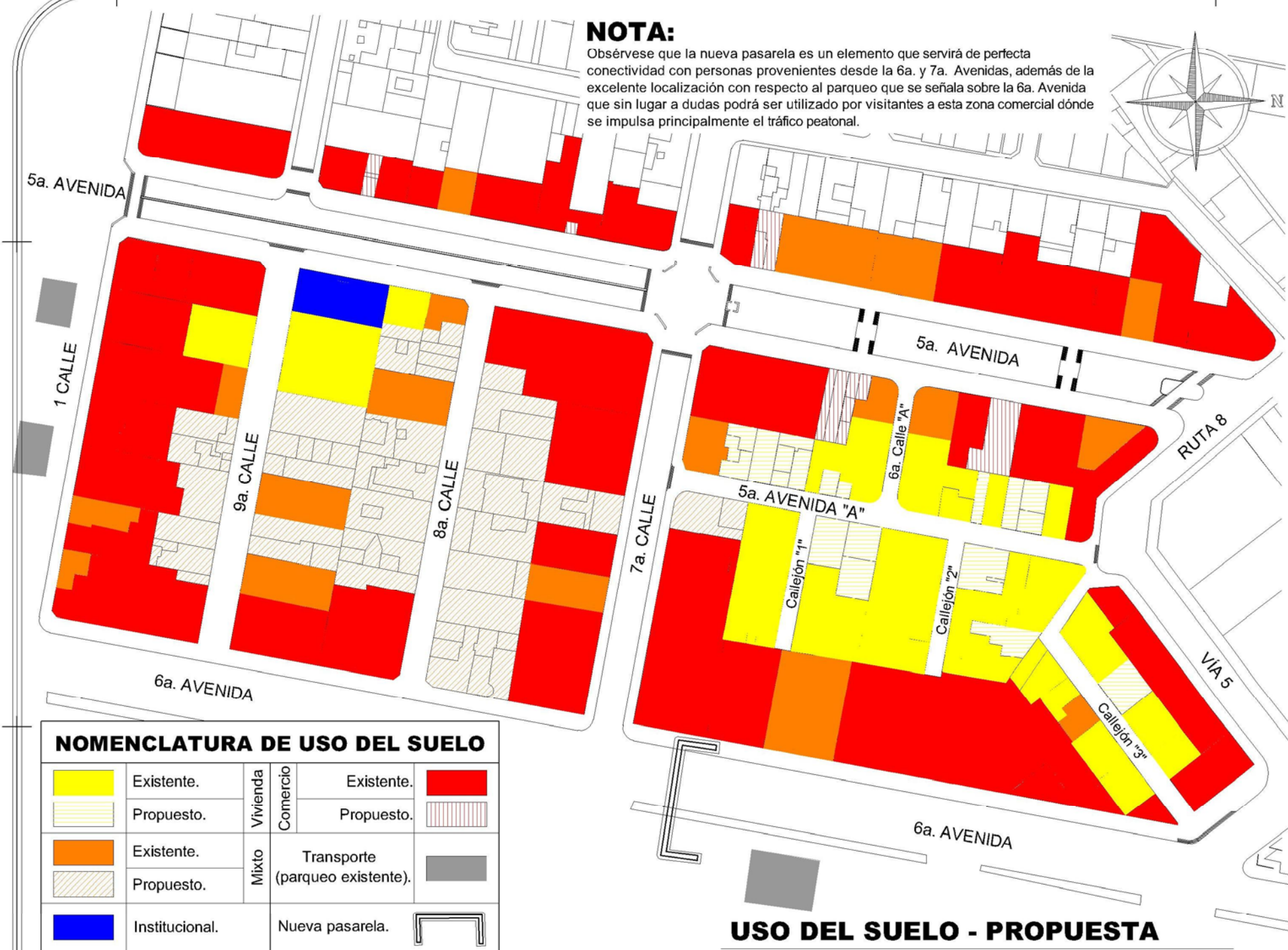
FECHA:
05/AGO./2006

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
55

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOMENCLATURA DE USO DEL SUELO

	Existente.	Vivienda	Comercio	Existente.	
	Propuesto.			Propuesto.	
	Existente.	Mixto	Transporte (parqueo existente).		
	Propuesto.				
	Institucional.	Nueva pasarela.			

USO DEL SUELO - PROPUESTA

ESC: 1/1,500

V.I.II.V. 1ª. Calle de la zona 9:

Uso principal: Comercio

Usos compatibles: Oficinas, se refiere a aquellas edificaciones destinadas al desarrollo empresarial, público o privado, tales como: oficinas empresariales, corporativas, de profesionistas, sucursales de banco, casas de cambio y oficinas de gobierno. También en el ramo de los Deportes se aceptarán los siguientes: Academias de aeróbicos, box y artes marciales, gimnasios; en general todas las edificaciones cuyo destino final sea la práctica de ejercicios de acondicionamiento físico.

Uso complementario: Parques y también se permitirán del ramo cultural tales como: Teatros, auditorios, cines, salas de conciertos, academias de danza y música.

De la forma que se observa en el plano de la propuesta de uso del suelo, el uso en esta vía es eminentemente comercial y se preserva de esta forma por la importancia que tiene la misma; se han conservado los usos mixtos existentes (que son mínimos) aunque realmente no son recomendados debido a las condiciones viales y de tránsito que afectan a esta vía provocando bullicio y contaminación, mismos que no son propicios para el desarrollo de la actividad residencial (aún estando en combinación con comercio); se ha optado por su conservación en congruencia al respeto por la vivienda y por los lazos o las relaciones sociales que puedan tener sus habitantes en ese sitio; en este sentido, lo siguiente: *“La gente tiene derecho a mantener su residencia en el lugar donde tiene sus relaciones sociales,... Todas las personas que viven en un lugar que han contribuido a construir, en el que están arraigadas y que proporciona sentido a su vida, deben poder continuar viviendo en él...” (19:124).*

V.I.II.VI. 9ª. Calle de la zona 4:

Uso principal: Mixto

Usos compatibles: Alojamiento temporal en su modalidad de vivienda transitoria, tales como: hoteles, hospedajes, pensiones y hostales. No se permitirán los siguientes: Moteles y autohoteles.

Usos complementarios: Serán permitidos como usos complementarios los que se relacionen con actividades culturales tales como: Bibliotecas, salas de lectura, hemerotecas y archivos, galerías de arte, museos, centros de exposición, casas de cultura, planetarios, academias de computación y pintura, laboratorios de investigación, guarderías y educación pre-primaria.

En esta calle, en la actualidad existen 3 hoteles y 1 hospedaje que tentativamente permanecen en el plano de propuesta de uso del suelo; esto será posible únicamente si los mismos se ven envueltos en un proceso de reforma y mejoramiento en todos los sentidos que aplican a un establecimiento de este tipo; dicho de otra manera, deben de elevar su categoría para que sean atractivos y apreciados tanto por turistas locales como extranjeros que busquen un cómodo alojamiento sin necesidad de contar con todos los servicios y extras con los que cuentan algunos de los hoteles de la ciudad de Guatemala. Otro aspecto de mucha importancia para estos establecimientos es que sean completamente desvinculados como ya se expuso con anterioridad de la actividad de prostitución con la que actualmente se les asocia, debiendo generar una atmósfera más calida, más familiar.

También se encuentra ubicado actualmente sobre esta calle (esquina con la 5ª. avenida) la Fundación Marco Antonio que tiene carácter institucional, y que es de mucho beneficio para el sector dado que en la misma operan algunas clínicas médicas que vienen a

enriquecer el equipamiento urbano en el sub-sector ya que brindan servicio y apoyo en el rubro de la salud a las áreas residenciales aledañas.

V.I.II.VII. 8ª. Calle de la zona 4:

Uso principal: Mixto

Usos compatibles: Alojamiento temporal en su modalidad de vivienda transitoria, tales como: hoteles, hospedajes, pensiones y hostales.

No se permitirán los siguientes: Moteles y autohoteles.

Usos complementarios: Serán permitidos como usos complementarios los que se relacionen con actividades culturales tales como: Bibliotecas, salas de lectura, hemerotecas y archivos, galerías de arte, museos, centros de exposición, casas de cultura, planetarios, academias de computación y pintura, laboratorios de investigación, guarderías y educación pre-primaria.

El aspecto más relevante en esta calle que ha sido modificado es la de los 2 parqueos existentes en la actualidad; tal y como aparece en el diagnóstico correspondiente a estos elementos dentro del uso del suelo del sector, los mismos no son compatibles con la actividad residencial aunado a que la presente propuesta convierte dicha calle a uso meramente peatonal (únicamente serán permitidos los vehículos de los residentes) por lo que se propone que los mismos sean convertidos a un uso mixto.

V.I.II.VIII. 7ª. Calle de la zona 4:

Uso principal: Comercio

Usos compatibles: Oficinas, se refiere a aquellas edificaciones destinadas al desarrollo empresarial, público o privado, tales como: oficinas empresariales, corporativas, de profesionistas, sucursales de

banco, casas de cambio y oficinas de gobierno. También en el ramo de los Deportes se aceptarán los siguientes: Academias de aeróbicos, box y artes marciales, gimnasios; en general todas las edificaciones cuyo destino final sea la práctica de ejercicios de acondicionamiento físico;

Usos complementarios: Se permitirán del ramo cultural tales como: Teatros, auditorios, cines, salas de conciertos, academias de danza y música.

En la actualidad en esta calle, se encuentran algunas edificaciones que se desempeñan en el uso residencial o mixto; a las que son netamente residenciales se les ha propuesto que evolucionen a un uso mixto y evidentemente conservar las de uso mixto; esto obedece nuevamente al respeto por la vivienda y por los lazos o las relaciones sociales que puedan tener sus habitantes en ese sitio, aunque nuevamente al igual que con la 1ª. Calle, no es recomendable la existencia de vivienda en esta calle dado el funcionamiento que tendrá la misma (en cuanto a su utilización por parte del transporte pesado que abastecerá a los depósitos y distribuidoras en horarios especiales -nocturnos-); lo anterior se estima puede afectar en gran medida el bienestar y el buen funcionamiento de las áreas residenciales y es por ello que no se recomienda la estadía de estas edificaciones con el uso actual pero se respeta la decisión de las familias afectadas bajo el marco descrito.

V.I.II.IX. 6ª. Calle "A" de la zona 4:

Uso principal: Vivienda

Uso complementario: Mixto condicionado.

V.I.II.X. Callejón “3”:

Uso principal: Vivienda

Uso complementario: Mixto condicionado.

En la actualidad en este callejón, existe un predio que se ha determinado como baldío, ya que aparentemente no se le da ningún uso (aunque está circulado y es susceptible de utilizarse como parqueo); para la presente propuesta se ha planteado su integración al uso residencial que claramente domina al callejón en cuestión; de esta forma ha sucedido igualmente con un taller mecánico que opera en la actualidad; para los efectos de esta propuesta, no serán permitidos estos usos dentro de todo el sub-sector, por lo que se propone que este inmueble se integre al uso residencial. También, se ha conservado un uso mixto que aparece en este callejón, dado que se encuentra dentro de los parámetros establecidos para el comercio en estas áreas.

V.I.II.XI. 5ª. Avenida “A”:

Uso principal: Vivienda

Uso complementario: Mixto condicionado.

Los aspectos principales que hay que subrayar en esta avenida son los usos mixtos inclusive solamente comerciales que se dan en esta avenida (mínimos); se ha propuesto para ambos casos su reconversión a vivienda dado que para la presente propuesta, el comercio en este sector es inaceptable y los usos mixtos que aquí se presentan son incompatibles con los descritos para el sector.

V.I.II.XII. Callejón 1 y 2:

Uso principal: Vivienda

Uso complementario: Mixto condicionado.

V.I.II.XIII. 5ª. Avenida:

Uso principal: Comercio

Usos compatibles: Oficinas, se refiere a aquellas edificaciones destinadas al desarrollo empresarial, público o privado, tales como: oficinas empresariales, corporativas, de profesionistas, sucursales de banco, casas de cambio y oficinas de gobierno. También en el ramo de los Deportes se aceptarán los siguientes: Academias de aeróbicos, box y artes marciales, gimnasios; en general todas las edificaciones cuyo destino final sea la práctica de ejercicios de acondicionamiento físico. Dentro de los usos compatibles, hay unas condiciones especiales en esta avenida y por lo tanto se abordan a continuación:

5ª. Avenida (de 1ª. Calle de la zona 9 – la 7ª. Calle de la zona 4):

En este tramo, serán aceptables dentro de usos compatibles, edificaciones destinadas a uso Mixto y Alojamiento temporal transitorio, tales como: Hoteles, pensiones, hospedajes y hostales; se considera que en este tramo, podrán desarrollarse estas actividades en armonía con el resto de las permitidas dado que la propuesta impulsa la peatonalización (por ello se ha ampliado el espacio peatonal y reducido el vehicular), además de que este tramo no se verá perturbado por el tránsito pesado puesto que será prohibida la circulación de estos vehículos en el mismo. No se permitirán moteles ni autohoteles.

5ª. Avenida (de la 7ª. Calle – encuentro con la Ruta 8 de la zona 4):

En este tramo, serán aceptables dentro de usos compatibles, las edificaciones existentes de abastos, entendiéndose bajo este concepto a las edificaciones e instalaciones privadas destinadas al almacenamiento, venta y distribución de diversos productos; de manera más concreta se hace referencia a: Los depósitos y distribuidoras existentes en dicho sector. Se ha optado por la conservación de estos negocios, ya que son sumamente benéficos para la economía de los guatemaltecos, al vender productos de primera necesidad a menores precios que en otros lugares; la permanencia de estos negocios incide positivamente en las áreas residenciales aledañas del sector y se pretende extender este beneficio a los visitantes de estas áreas comerciales, de manera pues, que se quiere lograr que esta actividad sea lo más armónica posible para con el espacio peatonal y por supuesto para con los peatones, es por ello que se han propuesto algunos cambios en cuanto a la configuración física de este tramo y a la forma operativa de abastecimiento y descarga de los productos que se comercian en estos locales. Estos negocios tienen un reto especial dadas las condiciones físicas y estéticas que los caracterizan (construcciones simples, grandes muros ciegos, grandes vanos de entrada, etc.); deben de evolucionar física y conceptualmente a un producto más consciente y atractivo para los peatones dado que la propuesta plantea un estímulo en este aspecto y es de esperar por lo tanto, que se incremente el potencial de compra de éstos. En congruencia con lo anterior, habrá que esperar para ver como es tomado este desafío por estos negocios; mientras eso ocurre, aquí se propone una solución que es incluyente y consciente del impacto y potencial de esta actividad en espera de que las medidas tomadas favorezcan grandemente en primer lugar a la colectividad, a la imagen y por supuesto a los mismos negocios. No se permitirá la introducción de

nuevos edificios ni la adaptación de alguno existente para nuevos depósitos y distribuidoras.

Usos complementarios: Se permitirán del ramo cultural tales como: Teatros, auditorios, cines, salas de conciertos, academias de danza y música.

Como observación para esta avenida, en el segundo tramo (de la 7ª. Calle – encuentro con la Ruta 8 de la zona 4), se ha conservado los usos mixtos existentes, aunque nuevamente no son recomendables dadas las actividades y operación que tendrán los depósitos y distribuidoras (mediante el transporte pesado que les provee –será en horario de la noche-); lo anterior se estima puede afectar en gran medida el bienestar y tranquilidad de las áreas residenciales y es por ello que no se recomienda la estadía de estas edificaciones con el uso actual pero se respeta la decisión de las familias afectadas bajo el marco descrito.

V.I.II.XIV. Ruta 8 y Vía 5:

Uso principal: Comercio

Usos compatibles: Oficinas, se refiere a aquellas edificaciones destinadas al desarrollo empresarial, público o privado, tales como: oficinas empresariales, corporativas, de profesionistas, sucursales de banco, casas de cambio y oficinas de gobierno. También en el ramo de los Deportes se aceptarán los siguientes: Academias de aeróbicos, box y artes marciales, gimnasios; en general todas las edificaciones cuyo destino final sea la práctica de ejercicios de acondicionamiento físico. También se permitirá la permanencia de las bodegas y depósitos existentes.

Usos complementarios: Se permitirán del ramo cultural tales como: Teatros, auditorios, cines, salas de conciertos, academias de danza y música.

V.I.II.XV. 6ª. Avenida:

En la presente propuesta, dicha arteria queda fuera de la delimitación por las razones ya establecidas en la “Delimitación del Tema”; por ende, se deja la propuesta para ser ejecutada por otro estudio que analice todas las características de este corredor y así poder realizar proposiciones integrales en sus aspectos urbanos; aunque evidentemente este corredor se encuentra ya consolidado en un uso del suelo comercial y de servicios y por lo tanto se debe de trabajar para mejorar estas condiciones.

V.II. ARBORIZACIÓN PROPUESTA.

La arborización que se propone para esta propuesta, está prevista para realzar e integrarse a las diferentes áreas de acuerdo a las condiciones físicas de las calles en las que se ubican y de acuerdo al efecto que se desea conseguir con la misma; es por lo anterior que se plantea la utilización de 2 tipos de árboles en el proyecto, uno de ellos es el aplicado sobre la 5ª. Avenida y el otro, el que se aplicará en las áreas que se indican en el plano No. 56 de Arborización Propuesta # 1.

V.II.I. Arborización propuesta sobre la 5ª. Avenida:

Nombre: Brachychiton Populneus
Familia: Sterculiaceae
Nombre común: Braquiquito

Descripción:

Árbol siempreverde de 10-12 m de altura, con la copa densa y piramidal. Tronco recto generalmente, con la corteza lisa y verdosa, ranurada. Ramas exteriores colgantes. Hojas alternas, de 6-8 cm de longitud, con largo pecíolo, de color verde oscuro y de forma variable aún en el mismo árbol. La forma normal adulta es ovada, con el ápice muy pronunciado y la nerviación marcada. En ocasiones tienen 3-5 lóbulos. Flores numerosas, acampanadas, de 1 cm de diámetro, de color blanco-amarillento y puntos rojizos en el interior. Florece en Abril-Mayo. Fruto en cápsula leñosa dehiscente (folículo), de unos 7 cm de longitud y de color negruzco en la madurez. Las semillas son de color amarillo y están recubiertas de pelillos irritantes al tacto (83:1).



V.II.II. Otra arborización propuesta: (Ver plano No. 57).

Nombre: Ligustrum Japonicum
Familia: Oleáceae
Altura: 3 – 6 m.
Ancho: 2.5 m. (Vivero Botanik)

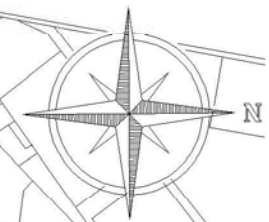
Descripción:

Sus hojas, entre ovaladas y lanceoladas, se disponen una enfrente de otra y son de color verde oscuro lustroso por la cara superior y más pálidas por el envés. Los frutos son una baya del tamaño de un guisante de color negro en la madurez, permaneciendo mucho tiempo sobre las ramas. Los frutos son aprovechados por las aves que las comen en otoño. Es una especie muy apreciada en jardinería para la formación de setos, cortavientos y como árbol por su colorido verde intenso y su espectacular floración perfumada (47:1).

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOMENCLATURA	
Textura	Significado
	Brachychiton populneus.
	Ligustrum Japonicum.

Brachychiton Populneus
Familia Sterculiaceae
Altura entre 10 - 12 m.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/FEB./2007

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
56	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOTA:

La distribución y espaciamento de los árboles propuestos, se puede apreciar en el plano de Distribución de Mobiliario Urbano.

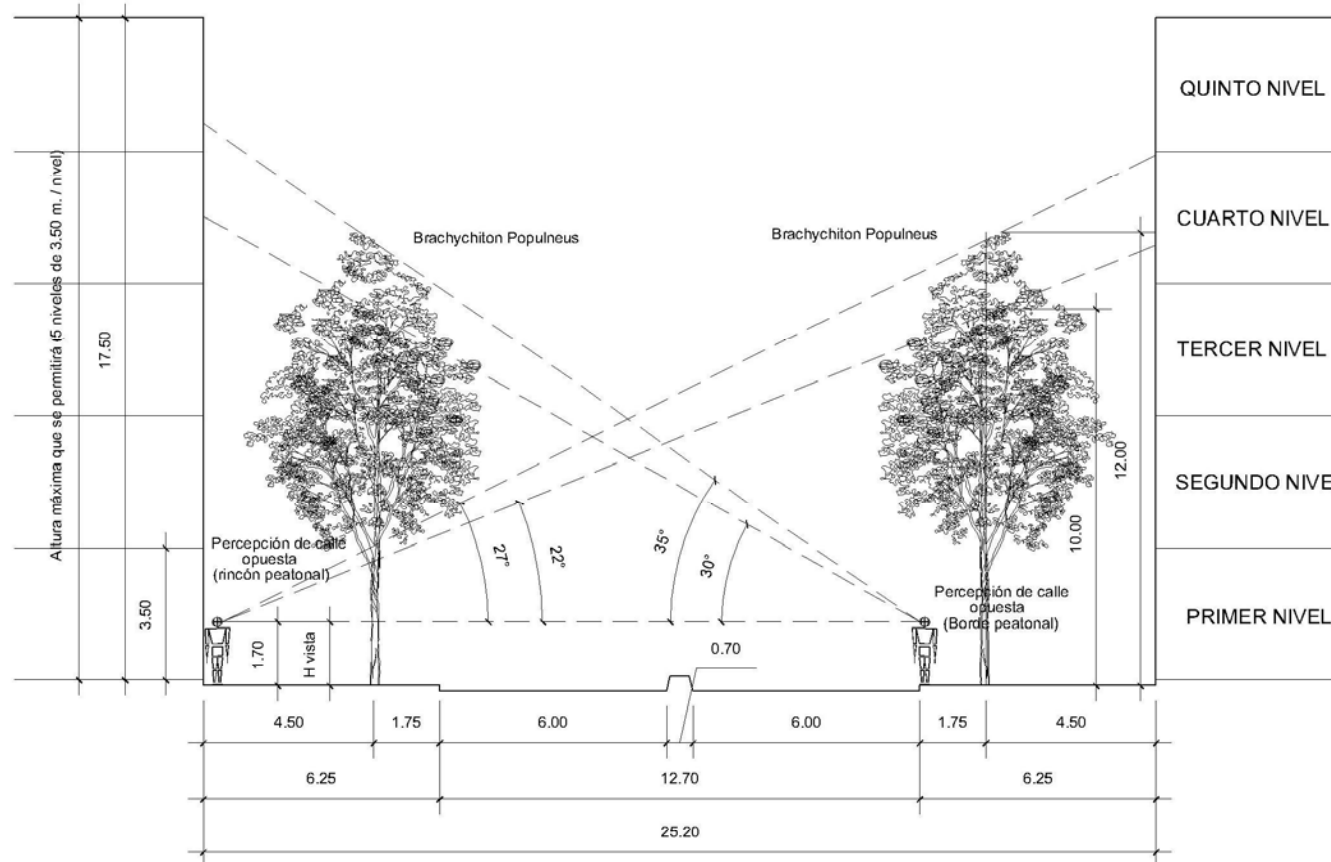


Ligustrum Japonicum
Familia Oleaceae
Altura entre 3 - 6 m.
Ancho = 2.5 m.

ARBORIZACIÓN PROPUESTA # 1

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



ARBORIZACIÓN PROPUESTA # 2

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

¿Por qué Ligustrum Japonicum sobre las demás calles?

El motivo de la elección de esta especie de árbol se debe a que cumple con los fines visuales, paisajísticos y funcionales que se buscan con la presente propuesta; entre los aspectos que fueron considerados se encuentran:

- Permite al peatón sentirse cómodo con su entorno al ser de pequeño tamaño y encontrarse localizados en calles de no mucha amplitud por lo que es agradable y da sensación de confort dentro del área urbana.
- Se encuentran localizados en calles que no tienen demasiado espacio de acera (1a. y 7a. Calles), por lo que son apropiados al no restar demasiado espacio a la misma y por la poca extensión que tienen sus raíces.
- Son apropiados para la 9a y 8a. Calles al plantarse en el centro de la misma, ya que por su altura se integra perfectamente con las planteadas para las edificaciones, permitiendo siempre que éstas últimas sobresalgan sobre los árboles; lo anterior permite que el peatón se sienta cómodo en ese espacio urbano.
- Esta especie de árbol es muy apreciada, ya que su floración es bastante perfumada y sus frutos atraen a las aves creando un ambiente benéfico para el confort humano.-

¿Por qué Brachychiton Populneus sobre la 5a. Avenida?

El motivo de la elección de esta especie de árbol se debe a que cumple con los fines visuales, paisajísticos y prácticos que se buscan con la presente propuesta; entre los aspectos que fueron considerados se encuentran:

- Permite al peatón sentirse cómodo con su entorno al ser de tamaño mediano y encontrarse localizados en una calle amplia (como lo es la 5a. Avenida) por lo que es agradable y da sensación de confort dentro del área urbana.
- Árbol que por su forma piramidal, conduce la vista hacia la parte superior del mismo, efecto que a la vez dirige la mirada hacia los elementos sobresalientes encima de éstos - los edificios de 5 niveles - que se encuentran del otro lado de la calle, aspecto de suma importancia para esta propuesta ya que se busca la clara visibilidad hacia las terminaciones de éstos edificios para crear una secuencia discontinua (porque se propone un tope máximo, no obligatorio) de estas edificaciones y que sean conducentes hacia el hito o punto focal - Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias - que es de gran atractivo visual y de gran relevancia significativa en el rescate que se pretende conseguir con la implementación de esta propuesta del concepto de lo que en antaño evocaba el nombre que se le dio a este sector "Cantón Exposición" (lado poniente), ya que evidentemente el nombre nos trae a la mente un lugar para ser 'expuesto o para exponer'; y en este sentido, se considera oportuno enaltecer al Cantón Exposición Poniente a través de este ejemplo arquitectónico de expresión plástica guatemalteca, aunado al resto de intervenciones urbanas que se proponen en este estudio.

- Es de color verde, mismo que equilibrará a los colores y tonalidades cálidas con que serán pintadas las edificaciones de dicha calle.
- El área peatonal será de un color neutral con intervenciones mínimas de verde y rojo con el objeto de lograr equilibrio armónico entre ambos colores predominantes de la escena urbana; servirá de elemento de transición de un color hacia el otro.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/FEB./2007

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

57

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

V.III. LA EDIFICACIÓN.

V.III.I. Mejoramiento de Fachadas actuales.

Entre las intervenciones específicas planteadas para el mejoramiento actual de las fachadas se encuentran los siguientes:

- Aspectos puntuales que aparecen indicados en los planos de mejoramiento de las fachadas.
- Resanado y pintado de todas las fachadas. En este aspecto, se debe de realizar un análisis detallado de las fachadas para determinar sus condiciones y dar respuesta con base en dicho diagnóstico; esto evidentemente no forma parte del trabajo de esta propuesta (al circunscribirse en lineamientos generales) dado que son aspectos mucho más específicos.
- Utilización en la gama de colores cálidos para pintar las fachadas de los sectores comerciales dado que los mismos se consideran como estimulantes, alegres y hasta excitantes.

Por otra parte, se propone la implementación de 2 tipos diferentes de formas urbanas para el mejoramiento del sub-sector con base en el uso del suelo básico que tengan las diferentes calles integrantes del sub-sector objeto de propuesta; éstos se han seleccionado teniendo en cuenta que los usos predominantes en el sub-sector son el comercial y el residencial por lo que se busca crear condiciones más favorables para el buen desempeño de las actividades que se realizan bajo estos usos.

Es por lo anterior, que se incentivará para el área comercial, el concepto de "Complejidad o Multiplicidad", ya que según Hans Mausbach la psicología y la investigación de mercados han comprobado que con sus condiciones de alegría y vitalidad, incitan a efectuar compras. (23:109).

El concepto de "Simplicidad, uniformidad y claridad" es el que se incentivará para el resto de calles que no sean predominantemente comerciales, dado que en ellas existe fuerte presencia de uso residencial o mixto (conformado por comercio y vivienda) y se desea que estas áreas sean percibidas por los transeúntes de manera sobria y de fácil comprensión para de esta manera conseguir la fijación de los peatones en las áreas explícitamente comerciales. (23:110-111).

V.III.II. Densidad Edificatoria.

Básicamente se propone subir la densidad edificatoria, aunque no desmedidamente; en la actualidad se tiene poca utilización general del espacio aéreo, además de una gran posibilidad de crecimiento vertical para estas edificaciones; al sopesar estas condiciones con el razonamiento siguiente, es que se ha podido proyectar las alturas máximas para los edificios y con ello el crecimiento vertical edificatorio: El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es él mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todas las edificaciones sin esfuerzos y hacer más comfortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción humana.

Para tener una mejor idea de lo expresado, es necesario prestar atención a los siguientes planos, mismos que ejemplifican lo descrito.

GENERALIDADES DE FACHADAS:

Las mejoras planteadas en estos planos, son acciones de caracter inmediato que deben ejecutarse para que se empiecen a generar cambios positivos dentro del sector comercial; las mismas no pretenden ser interpretadas como algo rígido (en el sentido de la configuración de la propuesta visual planteada, más si lo son las acciones estipuladas) ni mucho menos como el resultado final de dicha avenida, más bien buscan ser el activador de toda una dinámica de transformación y de todo un cambio en el aspecto visual, urbano y arquitectónico del lugar conforme al concepto de 'Complejidad y Multiplicidad' por lo que para las fachadas se ha tomado en cuenta como punto principal en los elementos que se proponen, las condiciones y elementos sobresalientes (básicamente balcones, ventanas y portones) de las edificaciones en la actualidad con el objetivo de armonizar e integrar los elementos de la misma para así mejorar la imagen de esta avenida. En el caso de la inexistencia de algún elemento sobresaliente se han propuesto algunas soluciones típicas y básicas y es precisamente en este punto en dónde se hace la salvedad de que éstas han sido planteadas de esta forma a manera de ejemplo y de mejoramiento visual, pero que en ningún momento se pretende monotonizar el área, por el contrario se estimula para que la arquitectura sea múltiple, diversa, y agradable.

En algunos planos de propuesta de fachadas, se hacen ciertos señalamientos con respecto a la densificación de algunas construcciones que por su altura o cantidad de niveles (1), crean mala imagen visual en el sector, por lo que se propone como pronta intervención sean incrementados en 1 nivel para contrarrestar el problema del achataamiento que se percibe en estas construcciones con respecto a las demás y con respecto a la amplitud de la calle.

Serán permitidos elementos para dar sombra que sobresalgan de las fachadas, en primer lugar porque es un elemento característico de muchas zonas comerciales que puede dar cierto confort para los transeúntes (proteger del sol y de la lluvia), además de que pueden llegar a ser sumamente atractivos para la vista; estos elementos podrán ser tipo toldos o pérgolas. Ninguno de estos elementos podrá sobresalir más de 2.00 m. puesto que podría tener problemas con las ramas de los árboles propuestos para el proyecto; de igual forma ninguno de éstos elementos podrá sobresalir de la línea de fachada menos de 1.50 m., ya que se considera que por debajo de esta extensión, se estaría perdiendo en gran proporción la protección mencionada para los transeúntes.

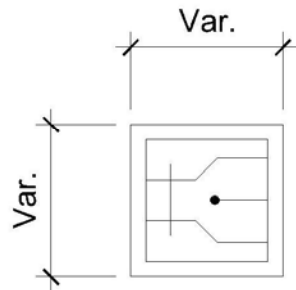
COMPLEJIDAD - MULTIPLICIDAD

Concepto a aplicar en el mejoramiento de las áreas comerciales.

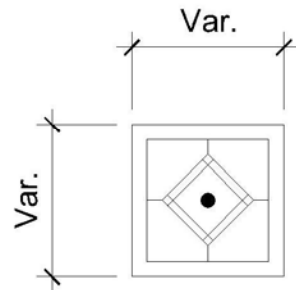
- 1.- Contrastes entre grande y pequeño, alto y bajo, mucho y poco, exterior e interior, frente y dorso.
- 2.- Contribuyen todos los aspectos de los edificios; supone una liberación del concepto de fachada principal, lateral, posterior.
- 3.- Son diversas las formas que definen los volúmenes edificados: cubo, prisma, cilindro, semicilindro, esfera, etc.
- 4.- Un elemento de especial importancia lo constituyen las diferencias de nivel del terreno, que permiten crear múltiples puntos de vista mediante escaleras, rampas, voladizos... (23:108).

MÓDULOS BÁSICOS

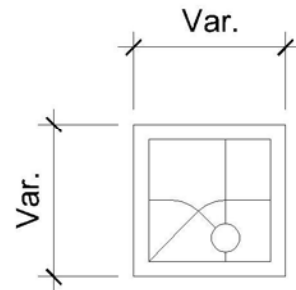
Puertas, portones y balcones ESC: 1: 50



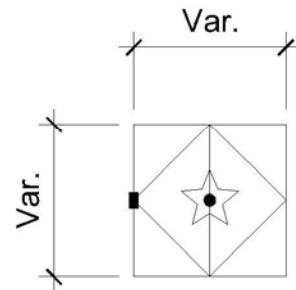
MÓDULO # 5



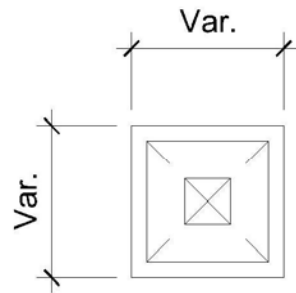
MÓDULO # 6



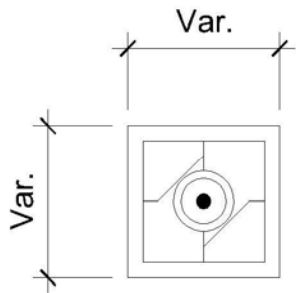
MÓDULO # 7



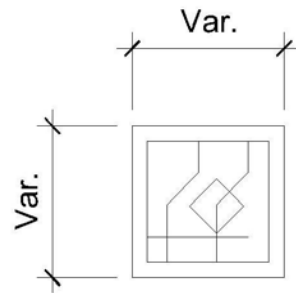
MÓDULO # 8



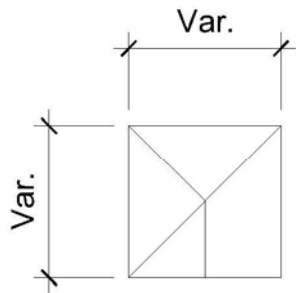
MÓDULO # 1



MÓDULO # 2



MÓDULO # 3



MÓDULO # 4

MÓDULOS PROPUESTOS PARA MEJORAMIENTO VISUAL DE LAS FACHADAS:

Éstos han sido aplicados tanto para la conformación de puertas y portones, así como para la propuesta de algunos balcones. Los diseños presentados, se pueden fabricar en metal con hierro forjado o en madera a base de molduras. Tal como su nombre lo indica, son 'módulos' que al repetirse las veces necesarias (según el tamaño del vano a cubrir), dan como resultado el elemento requerido (balcón, portón o puerta); este es el criterio básico de la creación de los mismos; conforme se vaya observando esta propuesta de fachadas, se podrán encontrar elementos repetitivos en toda la conformación del elemento, abstracción de algunos de ellos e inclusive la combinación con otro elemento; esto con el objetivo de no monotonizar el sub-sector y aportar diversidad en congruencia con el concepto de "Complejidad y Multiplicidad" requerido.

CONSIDERACIONES:

Un aspecto a valorar, es la reacción que puedan generar estas mejoras urbanas en los propietarios del sector, ya que existe diversidad de construcciones sin ninguna 'identidad propia' puesto que por ejemplo a algunas se les aprecia abandonadas, otras fueron creadas para negocios como Depósitos y Distribuidoras por lo que su configuración geométrica es simplemente la de un cubo con un boquete de acceso que ocupa gran parte de su frente, además de grandes persianas metálicas que cierran dichos vanos, resultando de todo esto, el empobrecimiento de la imagen visual y monotonización del sector; se espera que todos tengan una respuesta favorable (o al menos la mayoría), ya que lo que se plantea es un mejoramiento de las condiciones comerciales, situación que evidentemente beneficiará en gran medida a todos los comerciantes además de a la población general.-

¿Cuál será el impacto que tendrán las mejoras urbanas en los negocios de las Distribuidoras y Depósitos? A ciencia cierta, esto no se sabe; con los proyectos de peatonalización, regularmente se incrementan las ventas y evidentemente los peatones para las zonas comerciales; tal parece que son los comercios más lujosos y especializados los que logran tener éxito (20:20-21); por lo tanto, habrá que esperar para ver como es tomado este desafío por estos negocios y ver de que forma se adaptan a las exigencias de los peatones y al mejoramiento de su imagen; mientras tanto, aquí se propone una solución que es incluyente y consciente del impacto de esta actividad, esperando que las medidas tomadas favorezcan grandemente la permanencia de éstos negocios, pero principalmente que favorezcan a la imagen, a las personas y a la colectividad ya que traen grandes beneficios económicos a la población. Dependiendo de la respuesta que den estos locales (realmente todos deben de hacerlo), será la permanencia de los mismos; por lo tanto si éstos fracasan en el intento o en el desinterés, seguramente vendrán otras empresas o inversores con nuevos proyectos para dichos inmuebles y por lo tanto el enriquecimiento visual de este sector; además de la posibilidad de proyectos de nueva planta que vendrían a favorecer la complejidad y multiplicidad buscada.-

Los toldos son elementos convenientes para las bodegas y depósitos dada la gran altura de estas edificaciones y lo simples de las mismas (se podrán instalar en otros comercios también); estos elementos ayudarán a hacer el espacio de los ingresos más atractivos y confortantes al bajar la altura, la percepción será más confortable y beneficiará a estos negocios, a la imagen del sector y a las personas.-



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/OCT./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

58

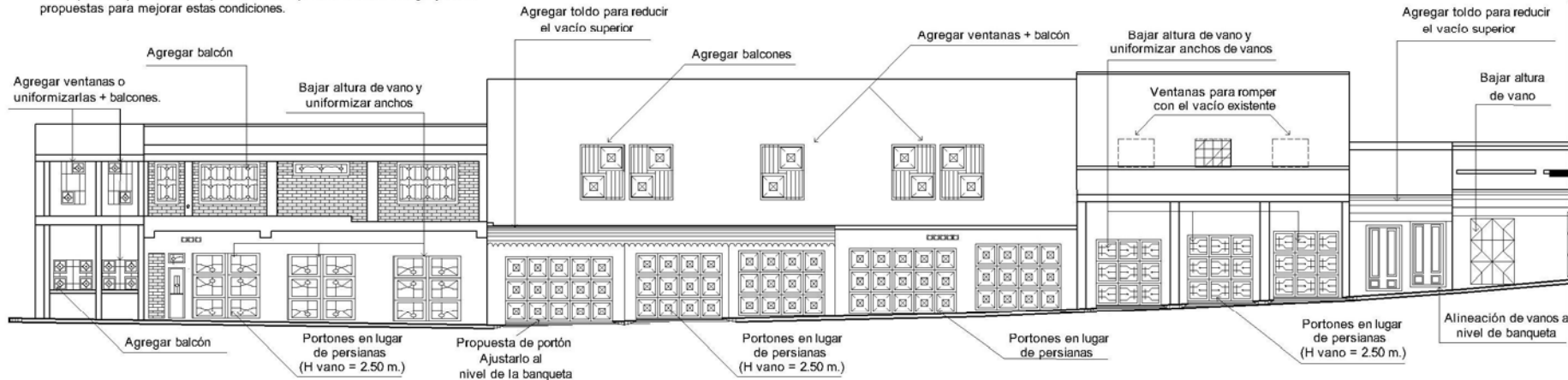
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

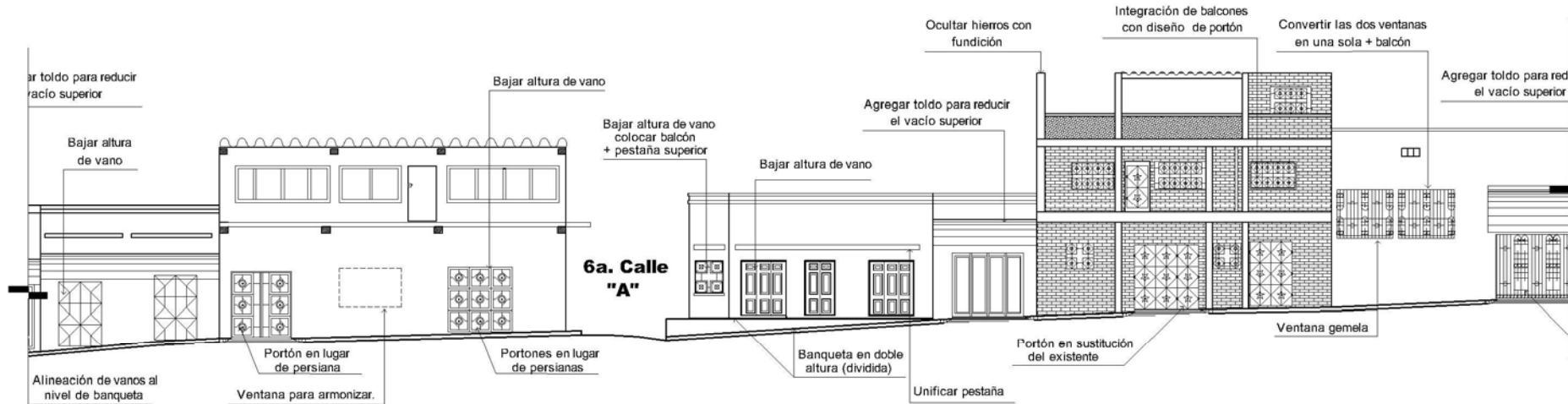
NOTA:

Se ha quitado de esta secuencia de fachadas los postes de alumbrado eléctrico, en primer lugar porque los que existen en la actualidad serán removidos para ser reemplazados por otros de mayor estética que a la vez se integren con las mejoras para el sector; éstos nuevos elementos no aparecerán en estas fachadas por la sencilla razón que se quiere resaltar el aspecto arquitectónico de las edificaciones; es por esto también que no aparecerá ninguna clase de vegetación ya que la misma causaría distracción e interrupciones para el buen aprecio de la arquitectura actual del lugar y de las propuestas para mejorar estas condiciones.



FACHADA "A-1"

Sin Escala



FACHADA "A-2"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/OCT./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
59

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

15/OCT./2006

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

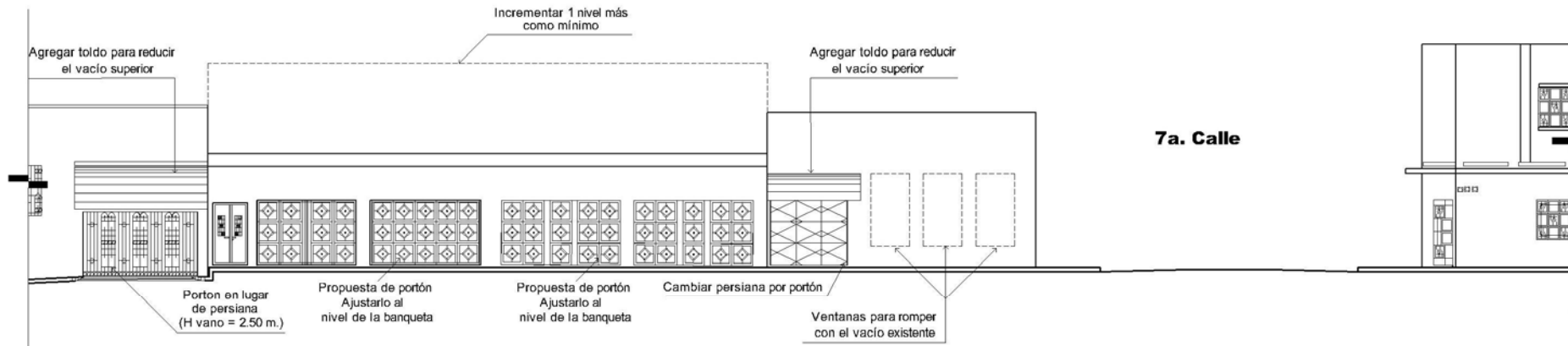
PLANO No.

60

FUENTE:

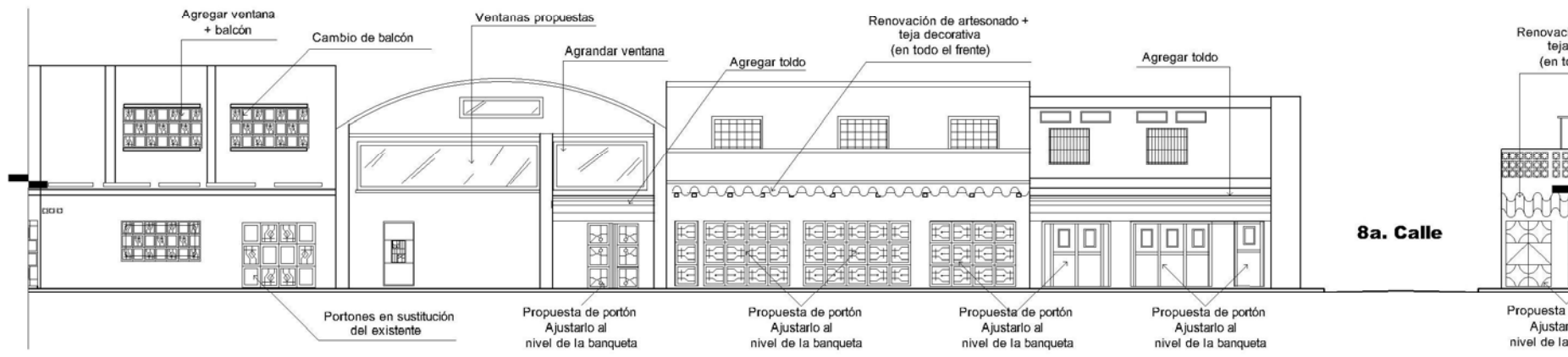
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



FACHADA "A-3"

Sin Escala



FACHADA "A-4"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

15/OCT./2006

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

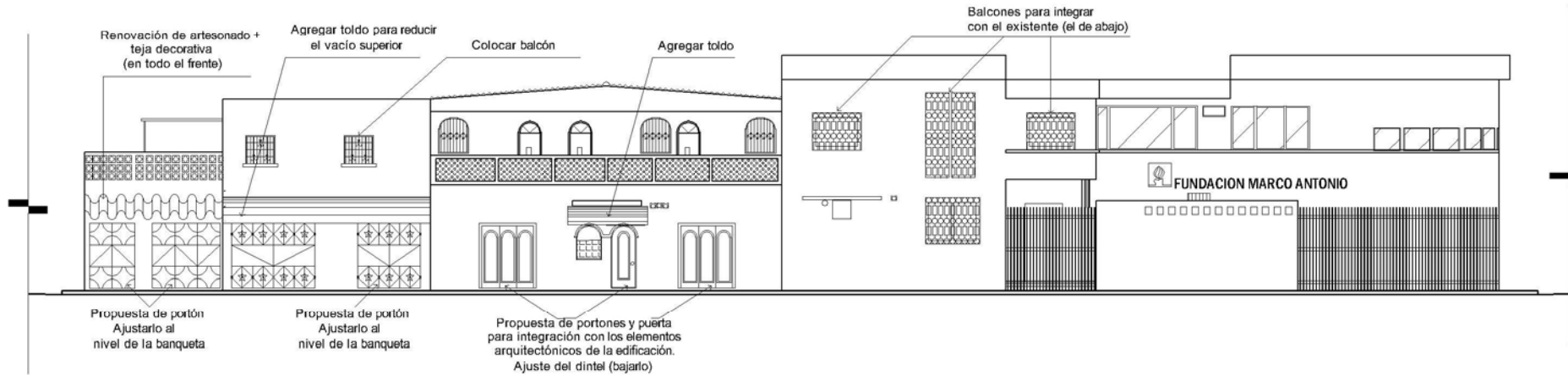
PLANO No.

61

FUENTE:

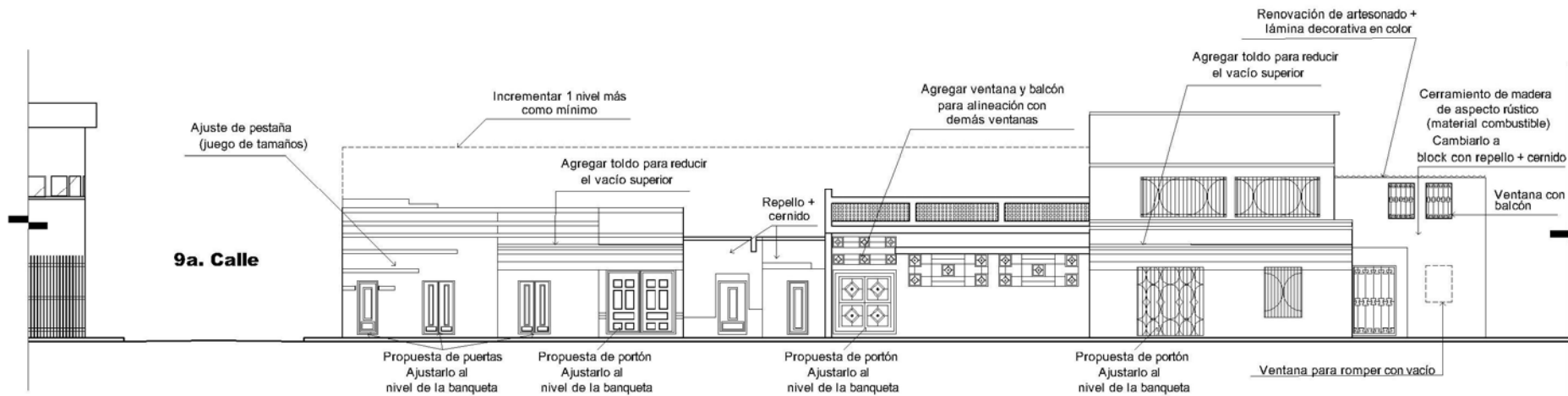
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



FACHADA "A-5"

Sin Escala



FACHADA "A-6"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

15/OCT./2006

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

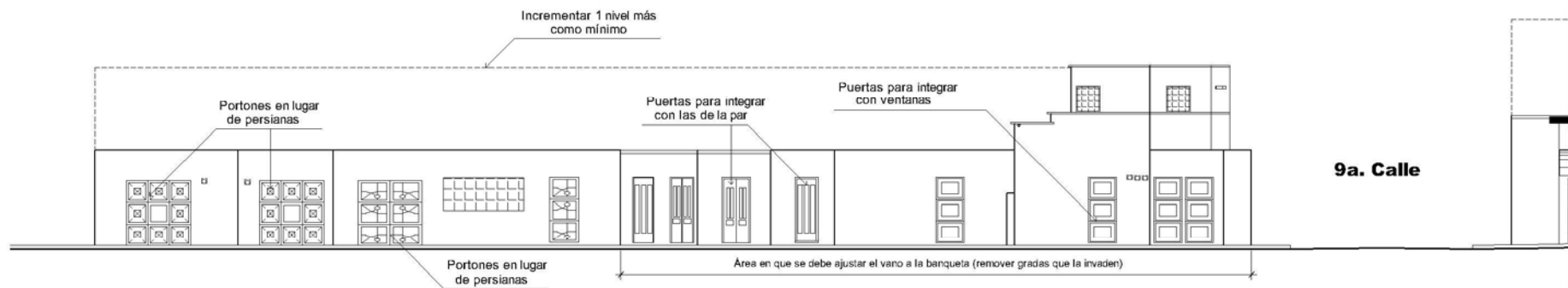
PLANO No.

62

FUENTE:

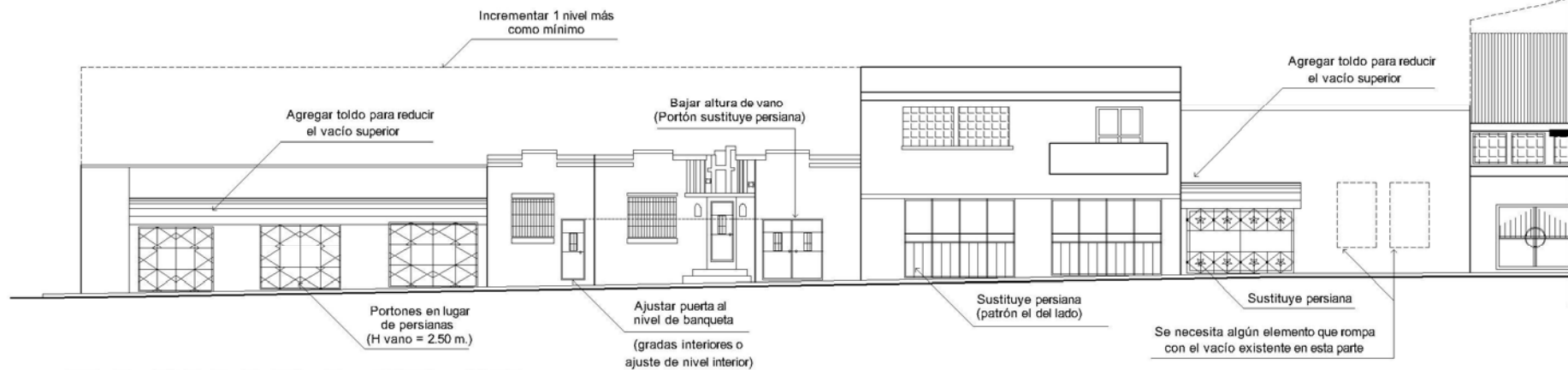
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



FACHADA "B-1"

Sin Escala

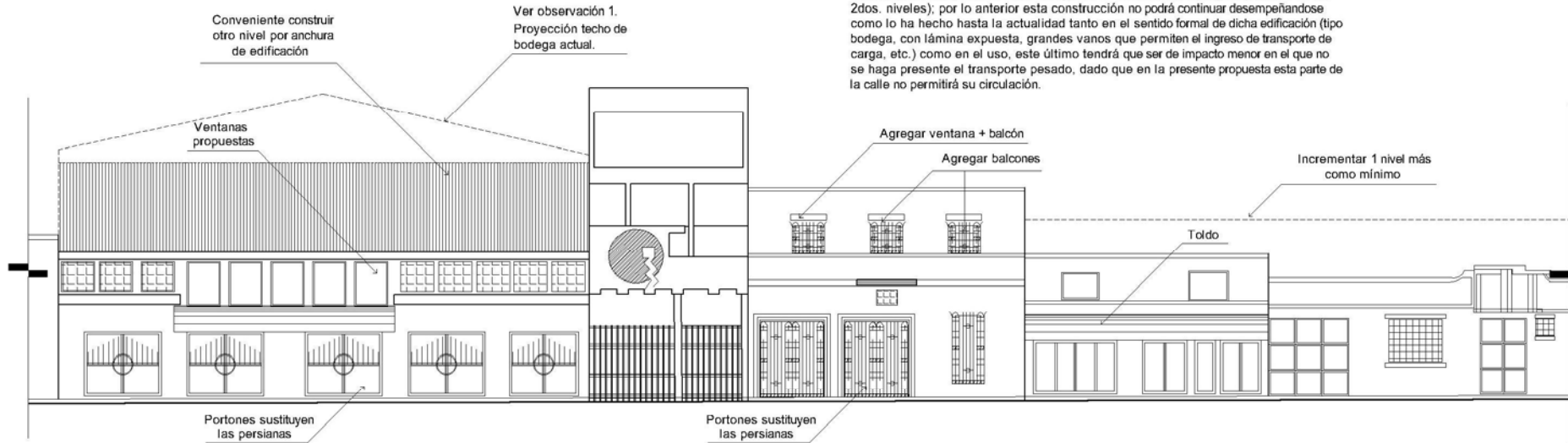


FACHADA "B-2"

Sin Escala

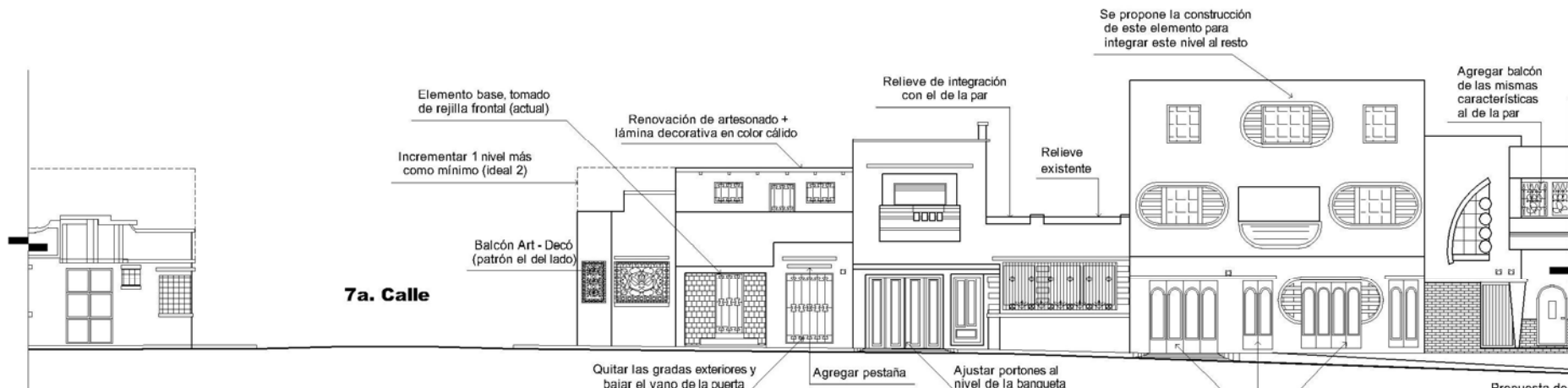
Observación # 1:

La bodega que se señala, es incompatible para la mejora urbana que se llevará a cabo en el lugar, dado que se encuentra en medio de un bloque de edificaciones de impacto comercial menor (también existen algunas viviendas localizadas principalmente en los 2dos. niveles); por lo anterior esta construcción no podrá continuar desempeñándose como lo ha hecho hasta la actualidad tanto en el sentido formal de dicha edificación (tipo bodega, con lámina expuesta, grandes vanos que permiten el ingreso de transporte de carga, etc.) como en el uso, este último tendrá que ser de impacto menor en el que no se haga presente el transporte pesado, dado que en la presente propuesta esta parte de la calle no permitirá su circulación.



FACHADA "B-3"

Sin Escala



FACHADA "B-4"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

15/OCT./2006

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

63

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/OCT./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

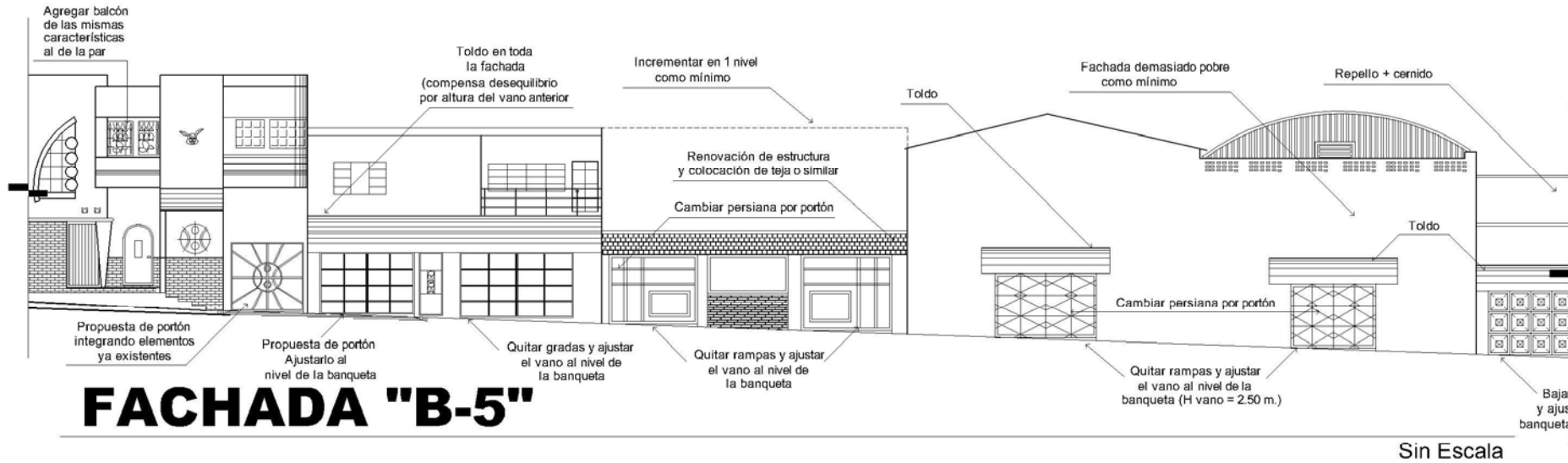
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

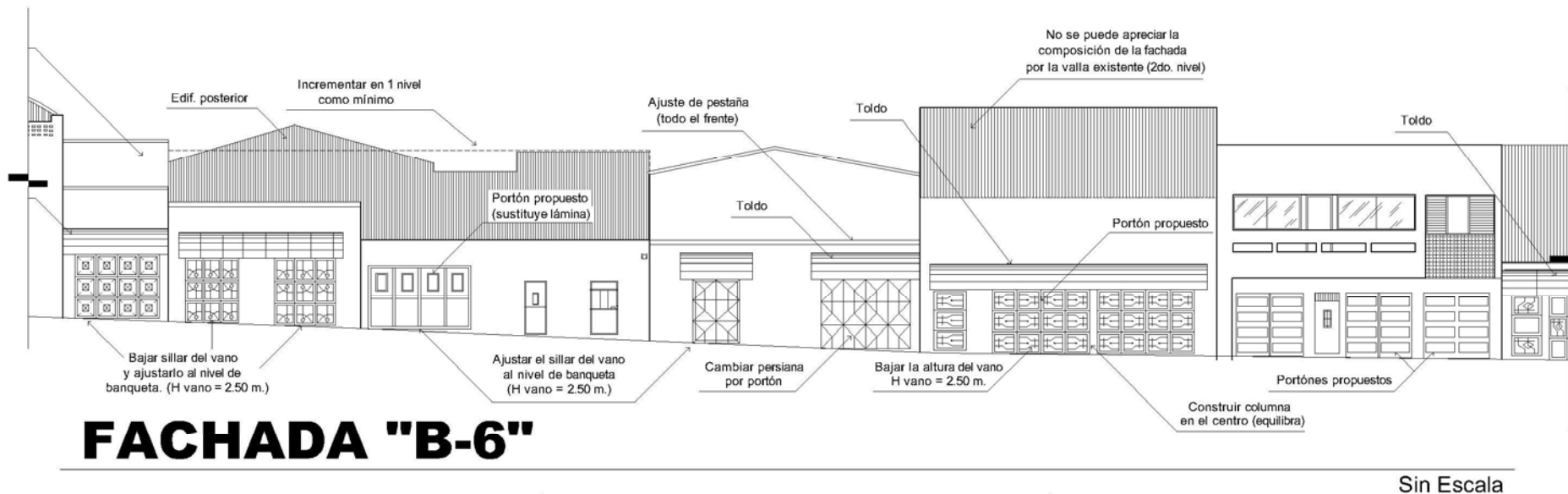
64

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

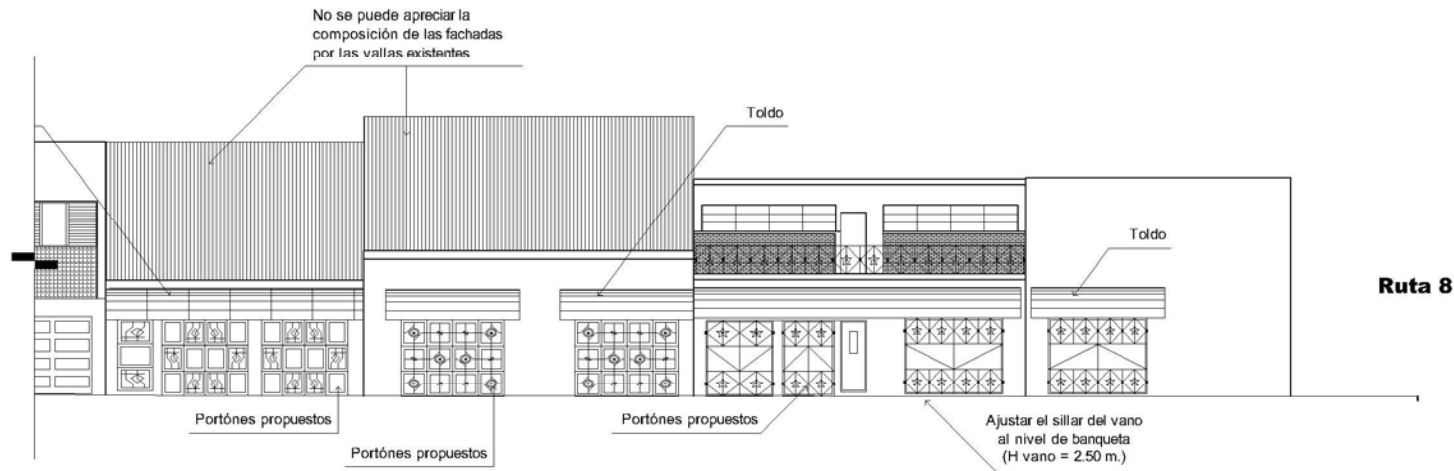
NOTAS:



FACHADA "B-5"



FACHADA "B-6"



FACHADA "B-7"

Sin Escala



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

15/OCT./2006

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

65

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

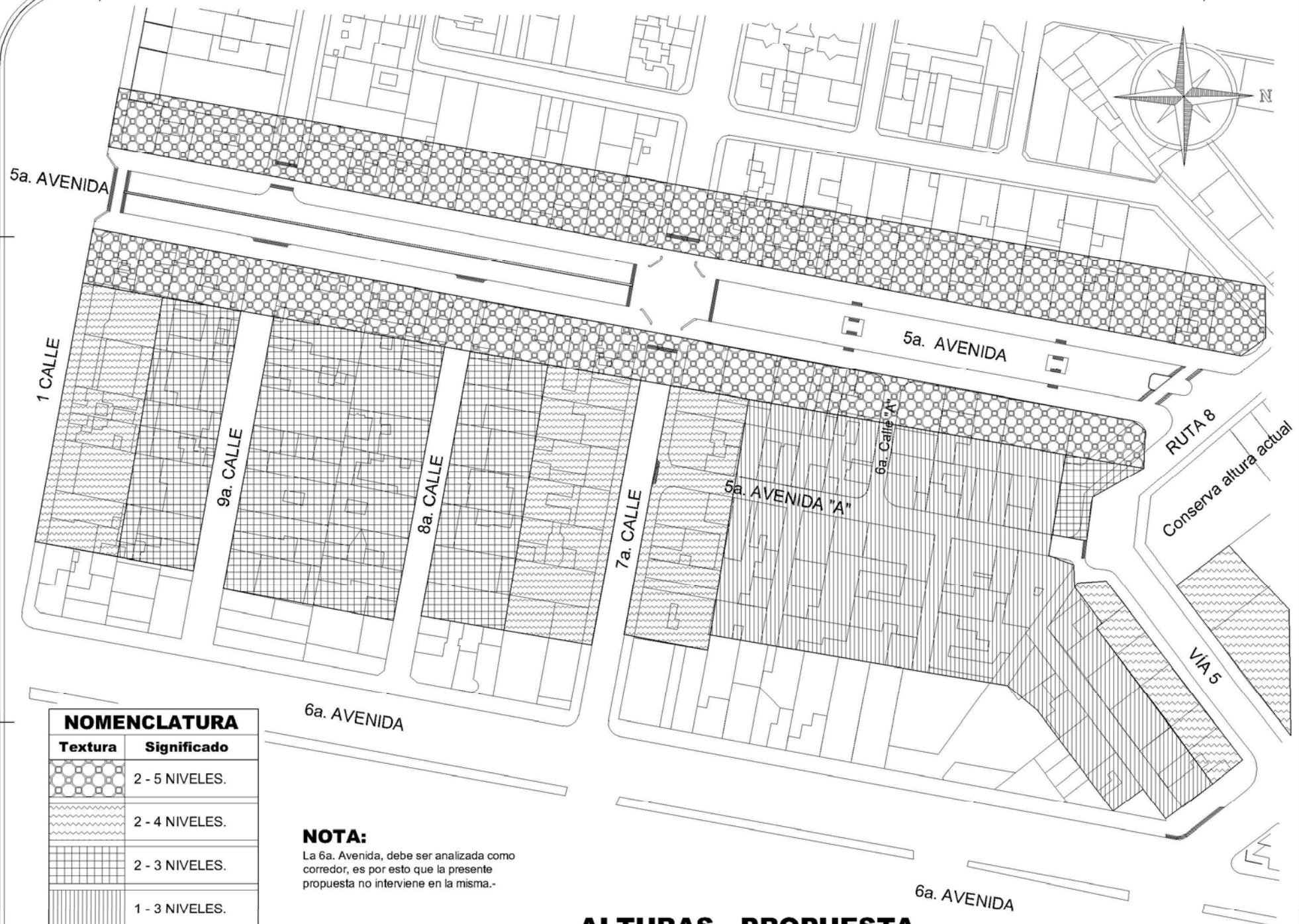
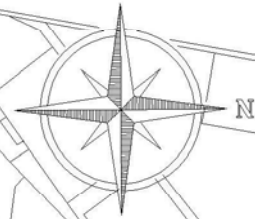
**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
66

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



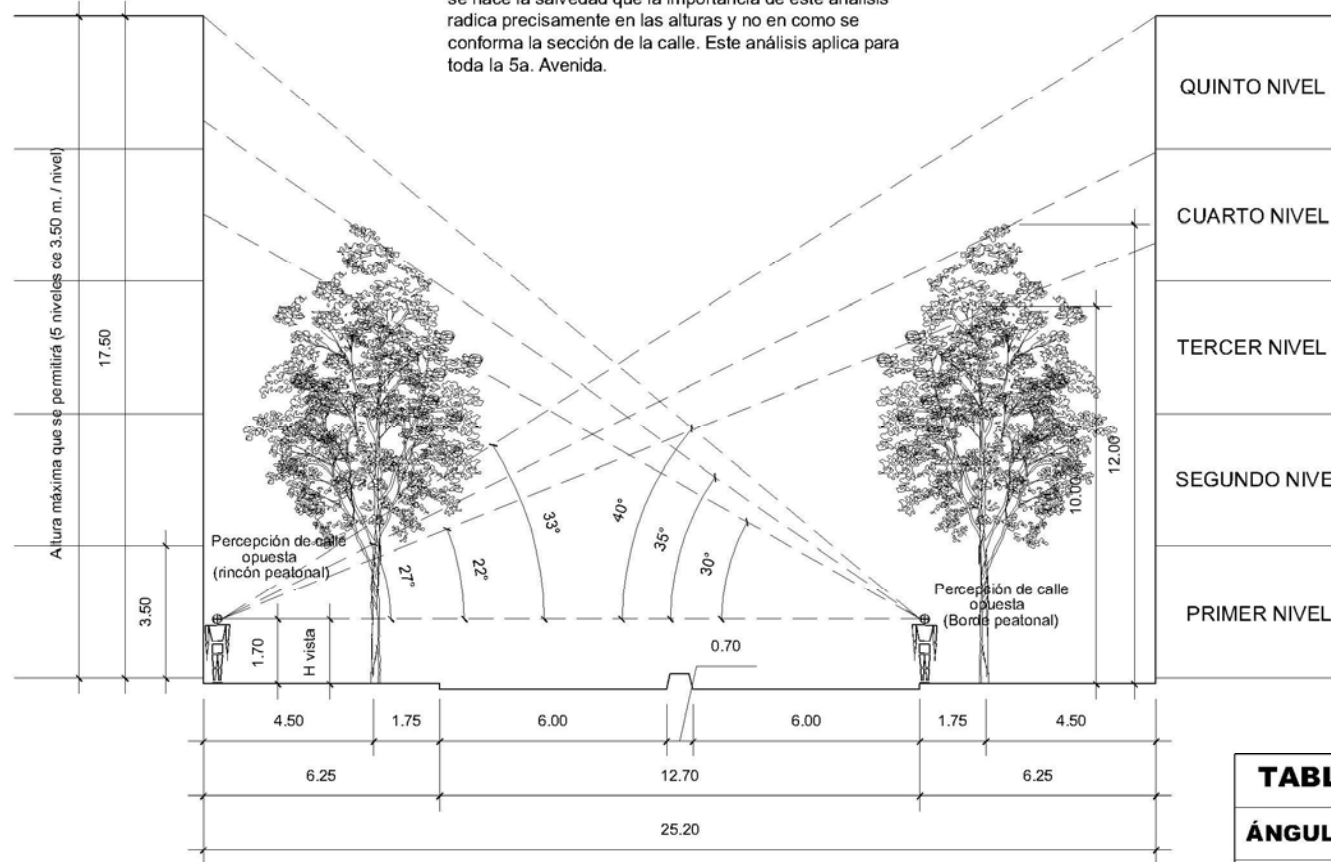
NOMENCLATURA	
Textura	Significado
	2 - 5 NIVELES.
	2 - 4 NIVELES.
	2 - 3 NIVELES.
	1 - 3 NIVELES.

NOTA:
La 6a. Avenida, debe ser analizada como corredor, es por esto que la presente propuesta no interviene en la misma.-

ALTURAS - PROPUESTA

OBSERVACIÓN:

La 5a. Avenida presenta 3 distintos gabaritos, por lo que se hace la salvedad que la importancia de este análisis radica precisamente en las alturas y no en como se conforma la sección de la calle. Este análisis aplica para toda la 5a. Avenida.



ALTURA DE ENTREPISO:

3.50 m. es la altura que se propone para los niveles de las edificaciones; esto como consecuencia de 2 factores principales:

- 1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área comercial tienen alturas similares por lo que esta altura no distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto.
- 2.- Según Neufert (24:297), la altura entre plantas de 3.40 metros, tienen un grado medio de instalaciones, que pueden instalarse debajo del forjado, como por ejemplo: electricidad, agua, calefacción, etc. Estas consideraciones son para oficinas (uso que será permitido en este tramo), igualmente se pueden aplicar este parámetro para comercios, ya que de la misma forma necesitan de diversas instalaciones para su funcionamiento y confort.

VENTAJAS:

- 1.- Como ya se expuso, dentro de las principales ventajas que tiene esta altura de entrepiso es la posibilidad de efectuar la instalación de diversos servicios entre el forjado y el cielo falso, reduciendo los costos de instalaciones dentro de la mampostería y de igual manera se reducen los costos de mantenimiento y reparación de las diversas instalaciones.

- 2.- La versatilidad que se tiene con la altura dado que se puede modificar según las necesidades del local (por instalaciones, confort, etc.) o según la visión o efecto que quiera evocar el proyectista con el diseño del lugar.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	El cielo representa entre la mitad y un tercio del campo de vista.
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publico/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

NIVEL Y ALTURA MÁXIMA PERMISIBLE

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

FUNDAMENTO PARA ALTURA MÁXIMA:

El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es él mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado; todo lo hecho por el hombre es con el objeto de obtener algún beneficio propio, ya sea este de confort, comodidad, conocimiento, realización personal, etc. y es por ello que también se diseña principalmente para el hombre. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todo el proyecto sin esfuerzos y hacer más confortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción que afectará a peatones, residentes, visitantes, etc.; esto último se considera de suma importancia al estar nuestra cultura acostumbrada a bajas densidades edificatorias por lo que el cielo siempre ha formado parte de la escena urbana y de las actividades desarrolladas al aire libre.-



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
67

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA # 1:

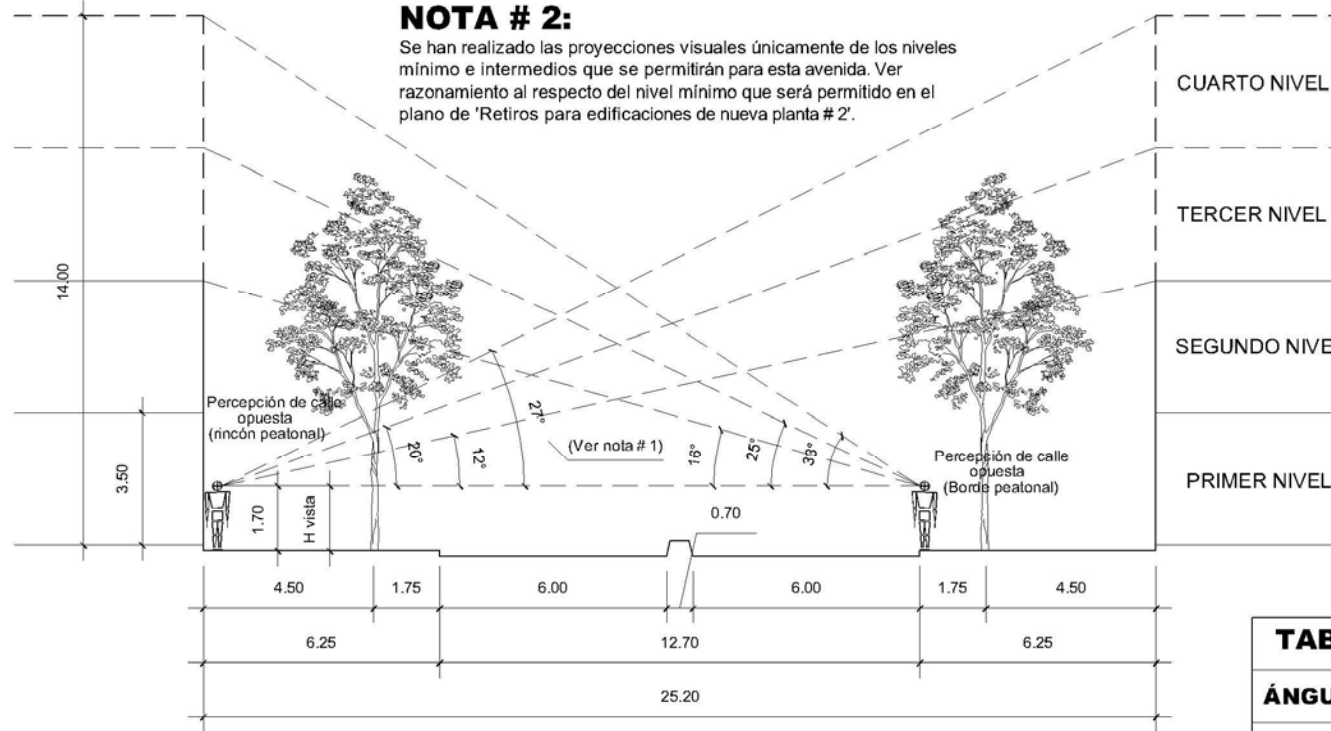
El ángulo visual del hombre, manteniendo inmóvil la cabeza al mover el ojo, abarca 27° hacia arriba. (24:32). Lo anterior significa que estando ubicado sobre el rincón peatonal (junto a la edificación), es posible percibir el borde o remate de cualquier edificio del otro lado de la calle de hasta 4 niveles de altura sin necesidad de realizar movimiento alguno con la cabeza. Ahora bien si la colocación es sobre el borde peatonal, será posible apreciar únicamente el borde o remate de un edificio (del otro lado de la calle) de hasta 3 niveles de altura con la cabeza inmóvil (sólo movimiento ocular).-

OBSERVACIÓN:

La 5a. Avenida presenta 3 distintos gabaritos, por lo que se hace la salvedad que la importancia de este análisis radica precisamente en las alturas y no en como se conforma la sección de la calle. Este análisis aplica para toda la 5a. Avenida.

NOTA # 2:

Se han realizado las proyecciones visuales únicamente de los niveles mínimo e intermedios que se permitirán para esta avenida. Ver razonamiento al respecto del nivel mínimo que será permitido en el plano de 'Retiros para edificaciones de nueva planta # 2'.



NIVELES MÍNIMO E INTERMEDIOS PERMISIBLES

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

TABLA RESUMEN		
NIVEL	ÁNGULO DE PERCEPCIÓN	
	Desde rincón peatonal	Desde borde peatonal
2do.	12°	16°
3er.	20°	25°
4to.	27°	33°

ALTURA DE ENTREPISO:

3.50 m. es la altura que se propone para los niveles de las edificaciones; esto como consecuencia de 2 factores principales:

- 1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área comercial tienen alturas similares por lo que esta altura no distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto.
- 2.- Según Neufert (24:297), la altura entre plantas de 3.40 metros, tienen un grado medio de instalaciones, que pueden instalarse debajo del forjado, como por ejemplo: electricidad, agua, calefacción, etc. Estas consideraciones son para oficinas (uso que será permitido en este tramo), igualmente se pueden aplicar este parámetro para comercios, ya que de la misma forma necesitan de diversas instalaciones para su funcionamiento y confort.

VENTAJAS:

- 1.- Como ya se expuso, dentro de las principales ventajas que tiene esta altura de entrepiso es la posibilidad de efectuar la instalación de diversos servicios entre el forjado y el cielo falso, reduciendo los costos de instalaciones dentro de la mampostería y de igual manera se reducen los costos de mantenimiento y reparación de las diversas instalaciones.

- 2.- La versatilidad que se tiene con la altura dado que se puede modificar según las necesidades del local (por instalaciones, confort, etc.) o según la visión o efecto que quiera evocar el proyectista con el diseño del lugar.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).-

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciuf/ciuf/ciuf_08.pdf



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
68

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

FORMA URBANA:

Se insentivará para el área comercial, el concepto de "Complejidad o Multiplicidad", ya que según Hans Mausbach la psicología y la investigación de mercados han comprobado que con sus condiciones de alegría y vitalidad, incitan a efectuar compras. (23:109); es por esto que sólo se propone un máximo nivel edificatorio y un mínimo; dentro de este rango se podrán desarrollar las edificaciones, ya sean estas ampliaciones a las ya existentes o edificaciones de nueva planta.

Nota: De esta avenida...

- 32% de los inmuebles tienen menos de 10 metros de frente.
- 54% de los inmuebles tienen entre 10 y 15 metros de frente.
- 14% de los inmuebles tienen más de 15 metros de frente.

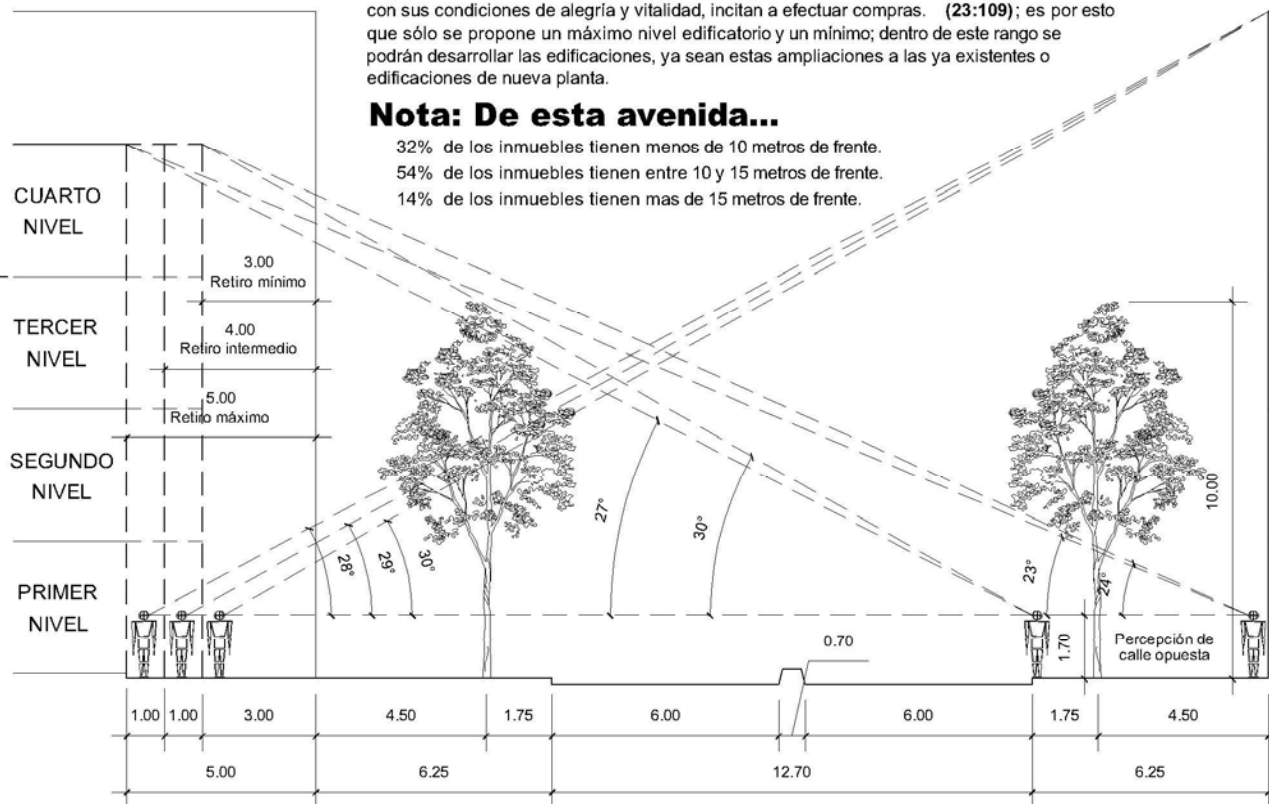
COMPLEJIDAD - MULTIPLICIDAD:

- 1.- Contrastes entre grande y pequeño, alto y bajo, mucho y poco, exterior e interior, frente y dorso.
- 2.- Contribuyen todos los aspectos de los edificios; supone una liberación del concepto de fachada principal, lateral, posterior.
- 3.- Son diversas las formas que definen los volúmenes edificados: cubo, prisma, cilindro, semicilindro, esfera, etc.
- 4.- Un elemento de especial importancia lo constituyen las diferencias de nivel del terreno, que permiten crear múltiples puntos de vista mediante escaleras, rampas, voladizos y mediante el establecimiento de diversos niveles para peatones. (23:108)

OBSERVACIONES:

La configuración de la forma urbana del sector de la 5a. Av., es mayormente escalonada tal y como se ha indicado en la fase de diagnóstico (ver planos de fachadas No. xx); este tipo de configuración ayuda en gran parte para el logro de la imagen que se propone en el presente mejoramiento, ya que contiene juegos de nivel entre las edificaciones actuales (es por ello que para la propuesta únicamente se ha fijado una altura máxima -5 niveles- y una mínima -2 niveles- con tal de conservar y permitir que estas diferencias de alturas, enriquezcan esta diversidad); aunado al valor de la topografía del lugar; además de lo anterior, es pertinente indicar la existencia de edificaciones de gran aporte como por ejemplo algunas que contienen elementos del Art - Decó y otras de tipología arquitectónica agradable que fácilmente ayudan en la diversificación y multiplicidad buscada. Existen además entre las formas actuales (principalmente en techos), las curvas, que también ayudan en la diversificación.

Edificio posterior (de 5 niveles)



RETIROS PARA EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA # 1

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

ESTABLECIMIENTO DE RETIROS

Con el objetivo de lograr mayor diversidad y movimiento en la forma urbana del sector (y esto se dará básicamente con las edificaciones de nueva planta que puedan surgir), será obligatorio que los edificios que no sean planificados y construidos con alguna configuración arquitectónica singular (esto se refiere principalmente a la forma que pueda adoptar dicha edificación, por ejemplo: prisma, cilindro, semicilindro, etc. - en caso tengan retiro, este no podrá edificarse fuera del máximo establecido -) sean edificados con retiro, ya que este recurso aportará movimiento y diversidad a la percepción general del conjunto dado que las edificaciones actuales no cuentan con el mismo. El retiro no será aplicable para el 5to. nivel (se edificará bajo el concepto de 'retiro nulo'), puesto que para estas edificaciones será de mayor conveniencia para la imagen objetivo del sector comercial que estén perfectamente alineadas con la vía pública (al menos en este nivel), ya que se desea que los remates de dichas edificaciones formen una secuencia visual que conduzca hacia el final de esta avenida (ayuda el aspecto topográfico en este sentido, ya que tiene pendiente descendente hacia esta parte) donde perfectamente es apreciado el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, hito arquitectónico en la ciudad de Guatemala que será enaltecido mediante esta intervención urbana y que servirá de realce en esta área, abstrayendo de él el significado cultural que representa, mismo que será expresado mediante el mejoramiento de las condiciones urbanas actuales, a otras que estimulen ese sentido de 'exposición' y que sea generador de 'identidad ciudadana' y motivo de orgullo en la población; todo esto para que de cierta forma sea rescatado el concepto original motivo por el cual fue creado el Cantón Exposición que tal como lo indica su nombre fue instaurado para efectuar dentro de estos límites importantes 'exposiciones' culturales que vendrían a ser para Guatemala algo así como pequeños portales o ventanas de acercamiento para las culturas extranjeras y acontecimientos dignos de ser representados en los pabellones que alguna vez fueron erguidos en esta porción de la ciudad guatemalteca. Es por lo anterior, que se considera que no existe otro elemento físico más idóneo, que sea susceptible de ser aprovechado al máximo y que sea una bella expresión artística, digna de ser 'expuesta', y que a la vez sea un permanente recordatorio para todos los ciudadanos y visitantes del lugar, que de la misma forma como se podrá contemplar y admirar la belleza del Teatro Nacional (este es el elemento referido) sean admiradas, contempladas y respetadas las mejoras urbanas que serán implementadas en este sector para que también sea un lugar digno de ser 'expuesto'.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

Aplicación de Retiros:

El retiro propuesto, tal y como se aprecia es de 3, 4 y 5.00 metros, y el mismo depende del ancho (o frente) del inmueble en donde se vaya a aplicar; consultar la siguiente tabla para dicha asignación:

Retiro según frente de inmueble

FRENTE DEL INMUEBLE	RETIRO		
	3.00 M.	4.00 M.	5.00 M.
Menor a 10 m.			
10 - 15 m.			
Mayor a 15 m.			



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.

N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O

PLANO No.
69

FUENTE:
ELABORACIÓN
PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA # 1: Determinación de mínimo de niveles

Tal como se aprecia en este dibujo, el ángulo formado a partir de la vista en reposo del observador (horizontal proyectada) y la misma dirigida hacia el remate del 2do. nivel con un retiro de 5 metros (el máximo estipulado), representa el número de niveles mínimo que podrán ser admitidos para las edificaciones en esta avenida de acuerdo a las alturas y retiros establecidos; lo anterior con base al ángulo formado entre estos dos puntos (10°), ya que se puede apreciar en la tabla de proyección visual que por debajo de este número se pierde la sensación de espacio urbano, situación que se evitará para las presentes mejoras del sector.-

NOTA # 2:

Para este dibujo, se ha utilizado el caso específico de cuando se tiene el retiro máximo establecido (cuando el frente es mayor a 15 metros), ya que ha servido para determinar el número mínimo de niveles; el análisis que se ha hecho con respecto a la aplicación de retiros por niveles, es igualmente aplicable para las otras 2 posibilidades (cuando el frente se encuentra entre 10 y 15 metros y cuando este es menor a 10 metros).

Aplicación de Retiros:

El retiro propuesto, es de 3, 4 y 5.00 metros, y el mismo depende del ancho (o frente) del inmueble en donde se vaya a aplicar; consultar la siguiente tabla para dicha asignación:

FRENTE DEL INMUEBLE	RETIRO		
	3.00 M.	4.00 M.	5.00 M.
Menor a 10 m.			
10 - 15 m.			
Mayor a 15 m.			

TABLA DE RETIROS POR NIVEL

NIVEL	RETIRO PERMITIDO
PRIMERO	Retiro completo con base a tabla de "Retiro según frente de Inmueble".
SEGUNDO	Retiro completo con base a tabla de "Retiro según frente de Inmueble".
TERCERO	Será permitido el retiro completo y $\frac{2}{3}$ de retiro.
CUARTO	Será permitido el retiro completo, $\frac{2}{3}$ de retiro, $\frac{1}{2}$ de retiro, $\frac{1}{3}$ de retiro y retiro nulo.
QUINTO	Únicamente se permitirá el retiro nulo.

NOTA # 3: Justificación de retiro según nivel:

Este es totalmente válido y aceptable desde el punto de vista de la complejidad y multiplicidad, ya que aporta movimiento a las edificaciones en el eje de la profundidad de las mismas, ante la gran posibilidad de resultados que pueden surgir en cuanto a la combinación de las escalas que pueden generarse (jugando con los retiros por nivel), además de la diversidad de formas que pueden emplearse para la edificación y la aplicación o no de retiro en determinada porción de cualquier nivel (en los rangos permitidos para el mismo), utilización de diferentes materiales, cantidad de niveles edificados, etc.; todos estos aspectos harán sumamente diversa y enriquecedora la escena urbana, misma que contribuirá enorme y positivamente para las mejoras de las condiciones comerciales del lugar.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Entre 14 y 19°	El cielo representa entre la mitad y un tercio del campo de vista.
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciudad/ciu8/ciu_08.pdf



USAC

Arquitectura

FASE: **PROPUESTA**

ESC: **INDICADA**

FECHA: **15/NOV./2006**

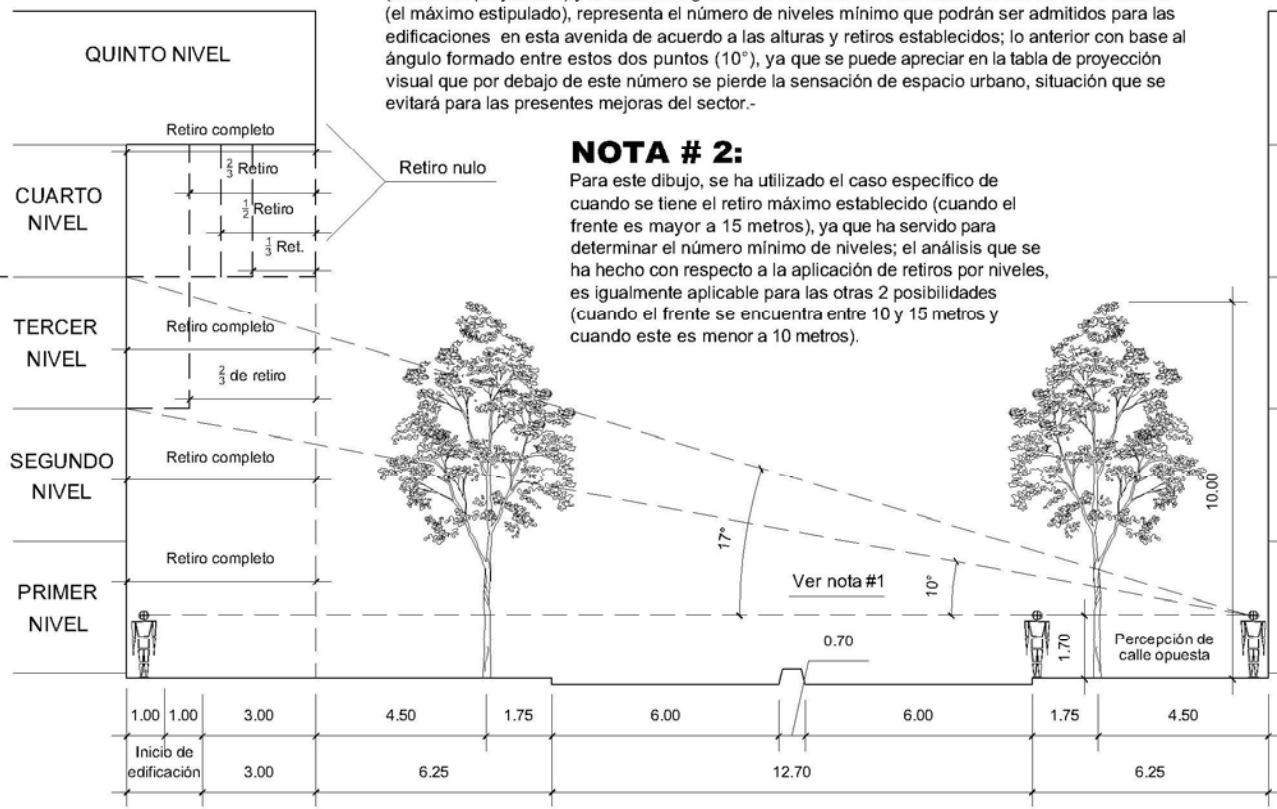
NOMBRE: MAPA:

F R E E M Y D E P A Z G. **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No. **70**

FUENTE: **ELABORACIÓN PROPIA.**

NOTAS:



RETIROS PARA EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA # 2

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL) ESC: 1/200

ESTABLECIMIENTO DE RETIROS

Con el objetivo de lograr mayor diversidad y movimiento en la forma urbana del sector (y esto se dará básicamente con las edificaciones de nueva planta que puedan surgir), será obligatorio que los edificios que no sean planificados y construidos con alguna configuración arquitectónica singular (esto se refiere principalmente a la forma que pueda adoptar dicha edificación, por ejemplo: prisma, cilindro, semicilindro, etc. - en caso tengan retiro, este no podrá edificarse fuera del máximo establecido -) sean edificados con retiro, ya que este recurso aportará movimiento y diversidad a la percepción general del conjunto dado que las edificaciones actuales no cuentan con el mismo. El retiro no será aplicable para el 5to. nivel (se edificará bajo el concepto de 'retiro nulo'), puesto que para estas edificaciones será de mayor conveniencia para la imagen objetivo del sector comercial que estén perfectamente alineadas con la vía pública (al menos en este nivel), ya que se desea que los remates de dichas edificaciones formen una secuencia visual que conduzca hacia el final de esta avenida (ayuda el aspecto topográfico en este sentido, ya que tiene pendiente descendente hacia esta parte) dónde perfectamente es apreciado el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, hito arquitectónico en la ciudad de Guatemala que será enaltecido mediante esta intervención urbana y que servirá de realce en esta área, abstrayendo de él el significado cultural que representa, mismo que será expresado mediante el mejoramiento de las condiciones urbanas actuales, a otras que estimulen ese sentido de 'exposición' y que sea generador de 'identidad ciudadana' y motivo de orgullo en la población; todo esto para que de cierta forma sea rescatado el concepto original motivo por el cual fue creado el Cantón Exposición que tal como lo indica su nombre fue instaurado para efectuar dentro de estos límites importantes 'exposiciones' culturales que vendrían a ser para Guatemala algo así como pequeños portales o ventanas de acercamiento para las culturas extranjeras y acontecimientos dignos de ser representados en los pabellones que alguna vez fueron erguidos en esta porción de la ciudad guatemalteca. Es por lo anterior, que se considera que no existe otro elemento físico más idóneo, que sea susceptible de ser aprovechado al máximo y que sea una bella expresión artística, digna de ser 'expuesta', y que a la vez sea un permanente recordatorio para todos los ciudadanos y visitantes del lugar, que de la misma forma como se podrá contemplar y admirar la belleza del Teatro Nacional (este es el elemento referido) sean admiradas, contempladas y respetadas las mejoras urbanas que serán implementadas en este sector para que también sea un lugar digno de ser 'expuesto'.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

FORMA URBANA:

Se incentivará para el área comercial, el concepto de "Complejidad o Multiplicidad", ya que según Hans Mausbach la psicología y la investigación de mercados han comprobado que con sus condiciones de alegría y vitalidad, incitan a efectuar compras. (23:109); es por esto que sólo se propone un máximo nivel edificatorio y un mínimo; dentro de este rango se podrán desarrollar las edificaciones, ya sean estas ampliaciones a las ya existentes o edificaciones de nueva planta.

Nota # 1:

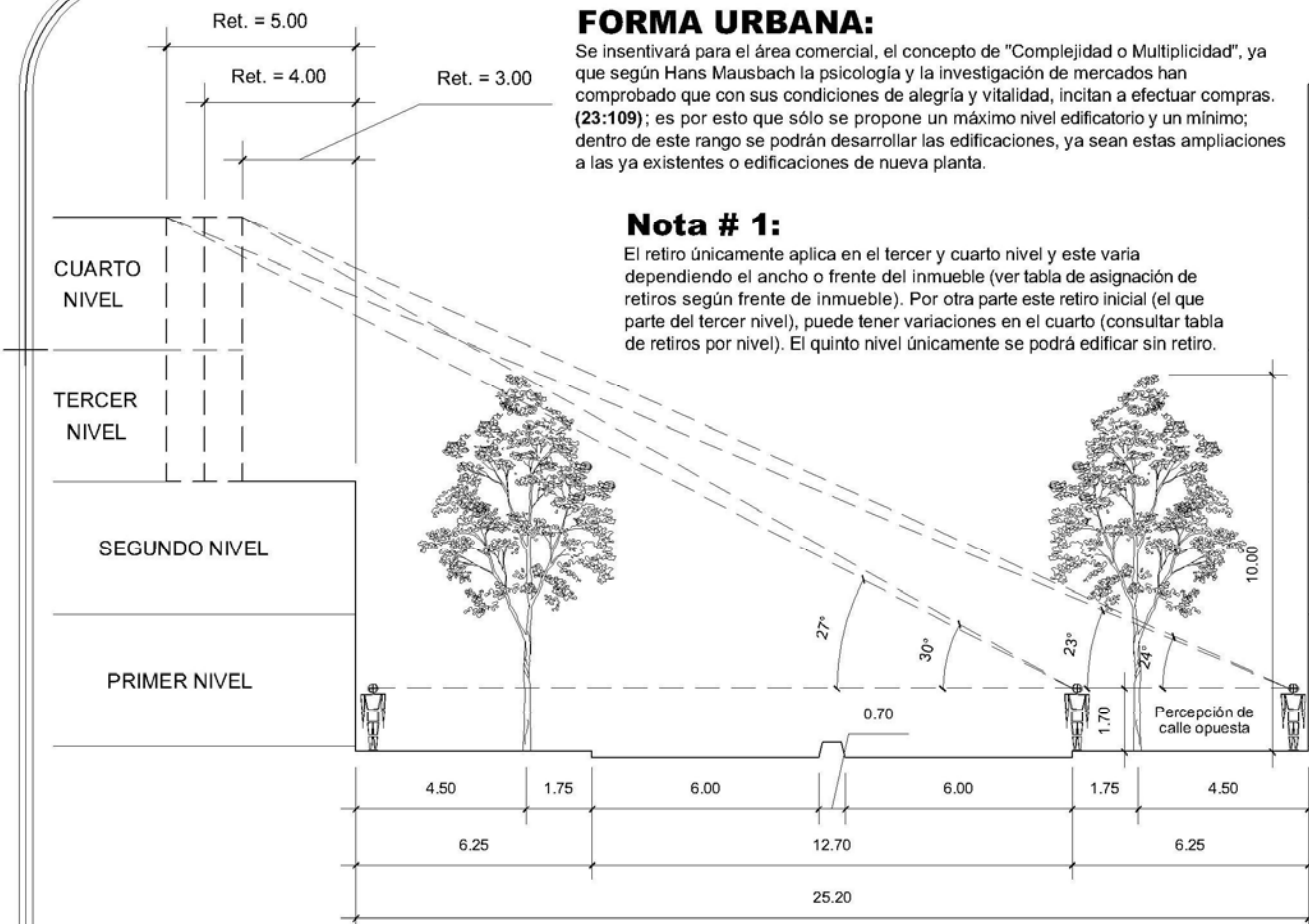
El retiro únicamente aplica en el tercer y cuarto nivel y este varía dependiendo el ancho o frente del inmueble (ver tabla de asignación de retiros según frente de inmueble). Por otra parte este retiro inicial (el que parte del tercer nivel), puede tener variaciones en el cuarto (consultar tabla de retiros por nivel). El quinto nivel únicamente se podrá edificar sin retiro.

COMPLEJIDAD - MULTIPLICIDAD:

- 1.- Contrastes entre grande y pequeño, alto y bajo, mucho y poco, exterior e interior, frente y dorso.
- 2.- Contribuyen todos los aspectos de los edificios; supone una liberación del concepto de fachada principal, lateral, posterior.
- 3.- Son diversas las formas que definen los volúmenes edificados: cubo, prisma, cilindro, semicilindro, esfera, etc.
- 4.- Un elemento de especial importancia lo constituyen las diferencias de nivel del terreno, que permiten crear múltiples puntos de vista mediante escaleras, rampas, voladizos y mediante el establecimiento de diversos niveles para peatones. (23:108)

Nota # 3: Incentivos...

Para conseguir que las edificaciones crezcan con éstos retiros, y esto aplica tanto para las ampliaciones para los edificios existentes como para los edificios de nueva planta (ver otras posibilidades de éstos edificios), se debe crear por parte de la comuna capitalina un mecanismo o sistema de estímulos e incentivos para el logro de esta complejidad y multiplicidad buscada; por ejemplo, a mayor cantidad de niveles construidos, mayores incentivos y estímulos, (ya que también se busca la densificación edificatoria y al menos se espera que las edificaciones se incrementen en un nivel, siendo más deseables las comprendidas entre 3 y 5 niveles); de esta manera, la planificación será como una especie de balanza, que se dará entre la necesidad del espacio y el aprovechamiento del mismo vrs. las ventajas o beneficios que puedan ser otorgados por éstos estímulos e incentivos ofrecidos por la comuna capitalina.



RETIROS PARA EDIFICIOS EXISTENTES # 1

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

ESTABLECIMIENTO DE RETIROS

Desde el marco de la 'Complejidad y Multiplicidad', y en aras de lograr que este sector sea lo más afín a este concepto, se establece para las edificaciones existentes en la actualidad la posibilidad de implementar un retiro en las futuras ampliaciones a partir del 3er. nivel; se ha fijado este nivel con este propósito, ya que en la actualidad, aproximadamente un 90% de los edificios construidos se encuentran entre el 1er. y 2do nivel. El retiro no será aplicable para el 5to. nivel (se edificará bajo el concepto de 'retiro nulo'), puesto que para estas edificaciones será de mayor conveniencia para la imagen objetivo del sector comercial que estén perfectamente alineadas con la vía pública (obligatorio el 5to. nivel), ya que se desea que los remates de dichas edificaciones formen una secuencia visual que conduzca hacia el final de esta avenida (ayuda el aspecto topográfico en este sentido, ya que tiene pendiente descendente hacia esta parte) dónde perfectamente es apreciado el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, hito arquitectónico en la ciudad de Guatemala que será enaltecido mediante esta intervención urbana y que servirá de realce en esta área, abstrayendo de él, el significado cultural que representa, mismo que será expresado mediante el mejoramiento de las condiciones urbanas actuales.

Nota # 2: Por que posibilidad de retiro y no obligación? Se establece este término, 'posibilidad' (al menos para las ampliaciones de las edificaciones actuales, todas sin retiro), ya que no se quiere quitar la opción de que las construcciones crezcan con base en la alineación actual (aunque no lleguen a alcanzar los 5 niveles); esto es con el fin en la diversificación para alcanzar en la forma urbana el concepto de Complejidad y Multiplicidad. Ahora bien, con los edificios de nueva planta, el retiro será obligatorio (ver posibilidades del mismo), esto debido a que es de esperarse que la cantidad de éstos no será tan grande como para que se llegue a percibir monótono el sector, lo anterior a consecuencia que éstos representan mayores gastos de inversión al tener que demoler las construcciones actuales y con ello efectuar los trabajos surgidos de esta acción; por esto, se considera de suma importancia el tener fuertes estímulos para que se construyan estas edificaciones con el objetivo de hacer más diversa la escena urbana.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

Aplicación de Retiros:

El retiro propuesto, tal y como se aprecia es de 3, 4 y 5.00 metros, y el mismo depende del ancho (o frente) del inmueble en donde se vaya a aplicar; consultar la siguiente tabla para dicha asignación:

Retiro según frente de inmueble

FRENTE DEL INMUEBLE	RETIRO		
	3.00 M.	4.00 M.	5.00 M.
Menor a 10 m.			
10 - 15 m.			
Mayor a 15 m.			



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.

N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O

PLANO No.
71

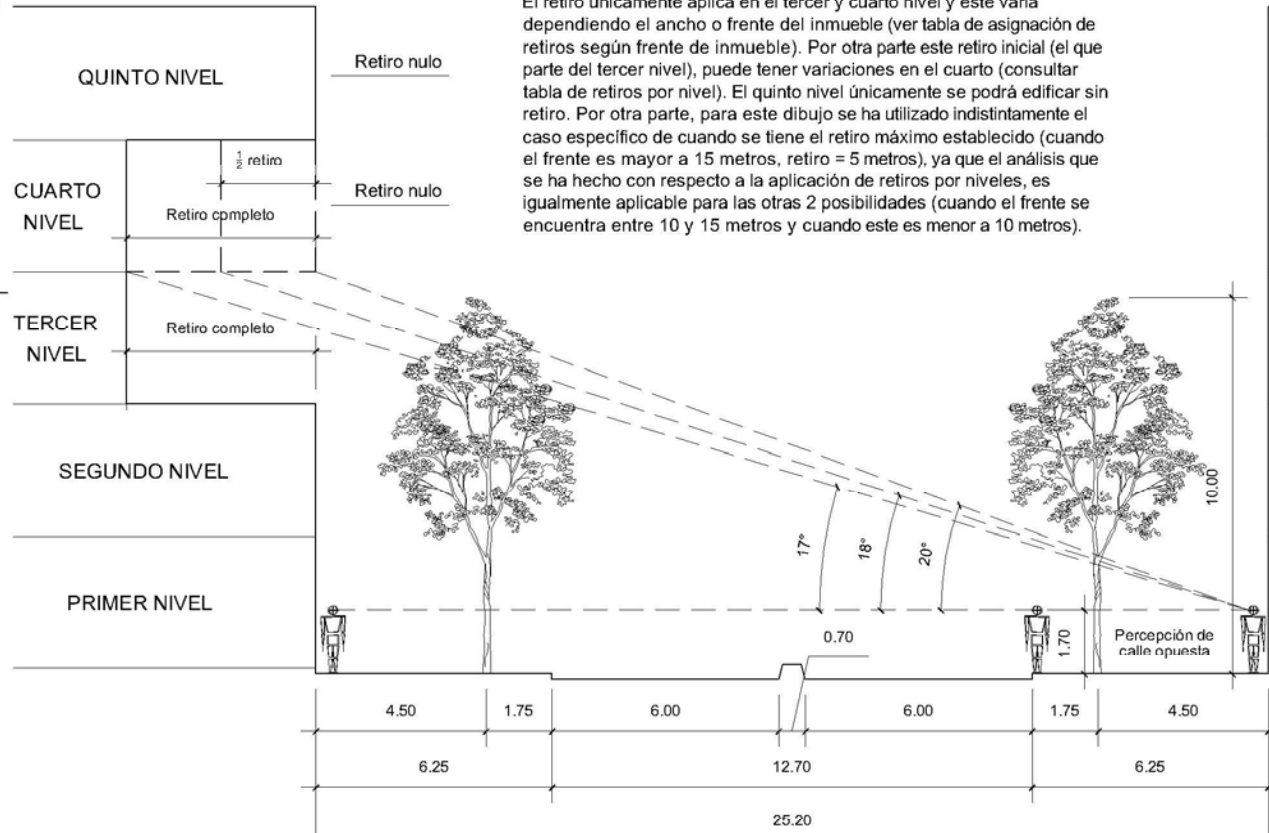
FUENTE:
ELABORACIÓN
PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

Nota # 1:

El retiro únicamente aplica en el tercer y cuarto nivel y este varía dependiendo el ancho o frente del inmueble (ver tabla de asignación de retiros según frente de inmueble). Por otra parte este retiro inicial (el que parte del tercer nivel), puede tener variaciones en el cuarto (consultar tabla de retiros por nivel). El quinto nivel únicamente se podrá edificar sin retiro. Por otra parte, para este dibujo se ha utilizado indistintamente el caso específico de cuando se tiene el retiro máximo establecido (cuando el frente es mayor a 15 metros, retiro = 5 metros), ya que el análisis que se ha hecho con respecto a la aplicación de retiros por niveles, es igualmente aplicable para las otras 2 posibilidades (cuando el frente se encuentra entre 10 y 15 metros y cuando este es menor a 10 metros).



RETIROS PARA EDIFICIOS EXISTENTES # 2

5a. AVENIDA (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

ESTABLECIMIENTO DE RETIROS

Desde el marco de la 'Complejidad y Multiplicidad', y en aras de lograr que este sector sea lo más afín a este concepto, se establece para las edificaciones existentes en la actualidad la posibilidad de implementar un retiro en las futuras ampliaciones a partir del 3er. nivel; se ha fijado este nivel con este propósito, ya que en la actualidad, aproximadamente un 90% de los edificios construidos se encuentran entre el 1er. y 2do nivel. El retiro no será aplicable para el 5to. nivel (se edificará bajo el concepto de 'retiro nulo'), puesto que para estas edificaciones será de mayor conveniencia para la imagen objetivo del sector comercial que estén perfectamente alineadas con la vía pública (obligatorio el 5to. nivel), ya que se desea que los remates de dichas edificaciones formen una secuencia visual que conduzca hacia el final de esta avenida (ayuda el aspecto topográfico en este sentido, ya que tiene pendiente descendente hacia esta parte) dónde perfectamente es apreciado el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, hito arquitectónico en la ciudad de Guatemala que será enaltecido mediante esta intervención urbana y que servirá de realce en esta área, abstrayendo de él, el significado cultural que representa, mismo que será expresado mediante el mejoramiento de las condiciones urbanas actuales.

Nota # 2: Por que posibilidad de retiro y no obligación? Se establece este término, 'posibilidad' (al menos para las ampliaciones de las edificaciones actuales, todas sin retiro), ya que no se quiere quitar la opción de que las construcciones crezcan con base en la alineación actual (aunque no lleguen a alcanzar los 5 niveles); esto es con el fin en la diversificación para alcanzar en la forma urbana el concepto de Complejidad y Multiplicidad. Ahora bien, con los edificios de nueva planta, el retiro será obligatorio (ver posibilidades del mismo), esto debido a que es de esperarse que la cantidad de éstos no será tan grande como para que se llegue a percibir monótono el sector, lo anterior a consecuencia que éstos representan mayores gastos de inversión al tener que demoler las construcciones actuales y con ello efectuar los trabajos surgidos de esta acción; por esto, se considera de suma importancia el tener fuertes estímulos para que se construyan estas edificaciones con el objetivo de hacer más diversa la escena urbana.

Nota # 3: Incentivos...

Para conseguir que las edificaciones crezcan con éstos retiros, y esto aplica tanto para las ampliaciones para los edificios existentes como para los edificios de nueva planta (ver otras posibilidades de éstos edificios), se debe crear por parte de la comuna capitalina un mecanismo o sistema de estímulos e incentivos para el logro de esta complejidad y multiplicidad buscada; por ejemplo, a mayor cantidad de niveles construidos, mayores incentivos y estímulos, (ya que también se busca la densificación edificatoria y al menos se espera que las edificaciones se incrementen en un nivel, siendo más deseables las comprendidas entre 3 y 5 niveles); de esta manera, la planificación será como una especie de balanza, que se dará entre la necesidad del espacio y el aprovechamiento del mismo vrs. las ventajas o beneficios que puedan ser otorgados por éstos estímulos e incentivos ofrecidos por la comuna capitalina.

Aplicación de Retiros:

El retiro propuesto, tal y como se aprecia es de 3, 4 y 5.00 metros, y el mismo depende del ancho (o frente) del inmueble en donde se vaya a aplicar; consultar la siguiente tabla para dicha asignación:

FRENTE DEL INMUEBLE	RETIRO		
	3.00 M.	4.00 M.	5.00 M.
Menor a 10 m.			
10 - 15 m.			
Mayor a 15 m.			

TABLA DE RETIROS POR NIVEL	
NIVEL	RETIRO PERMITIDO
PRIMERO Y SEGUNDO	Sin retiro.
TERCERO	Estimulación de aplicación de retiro completo.
CUARTO	Será permitido el retiro completo, 1/2 de retiro y sin retiro.
QUINTO	Únicamente se permitira sin retiro.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL	
ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	El cielo representa entre la mitad y un tercio del campo de vista.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/publico/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
72

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

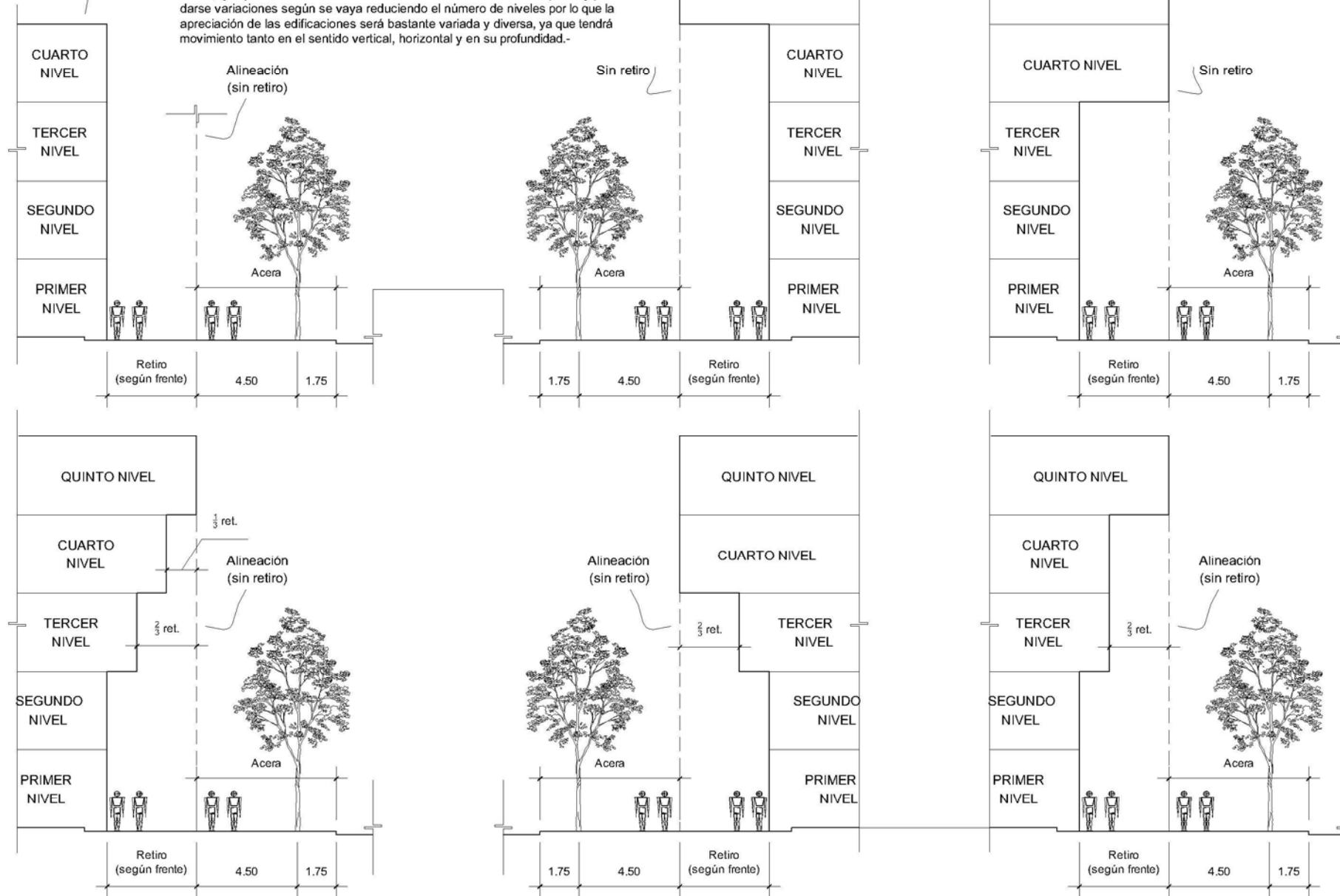
NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

Con retiro únicamente se puede edificar hasta el cuarto nivel.

NOTA:

En las opciones de la configuración de las diferentes secciones, se han plasmado únicamente las de 5 niveles a excepción del caso de 4 niveles; (ya que evidencia que el retiro sólo puede ser aplicado a éstos cuatro niveles); se ha hecho de esta forma, ya que las mismas muestran los casos de los edificios completos y podrán darse variaciones según se vaya reduciendo el número de niveles por lo que la apreciación de las edificaciones será bastante variada y diversa, ya que tendrá movimiento tanto en el sentido vertical, horizontal y en su profundidad.-



SECCIONES BÁSICAS MEDIANTE LA APLICACIÓN DE RETIROS # 1

5a. AVENIDA (EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA)

ESC: 1/250



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

73

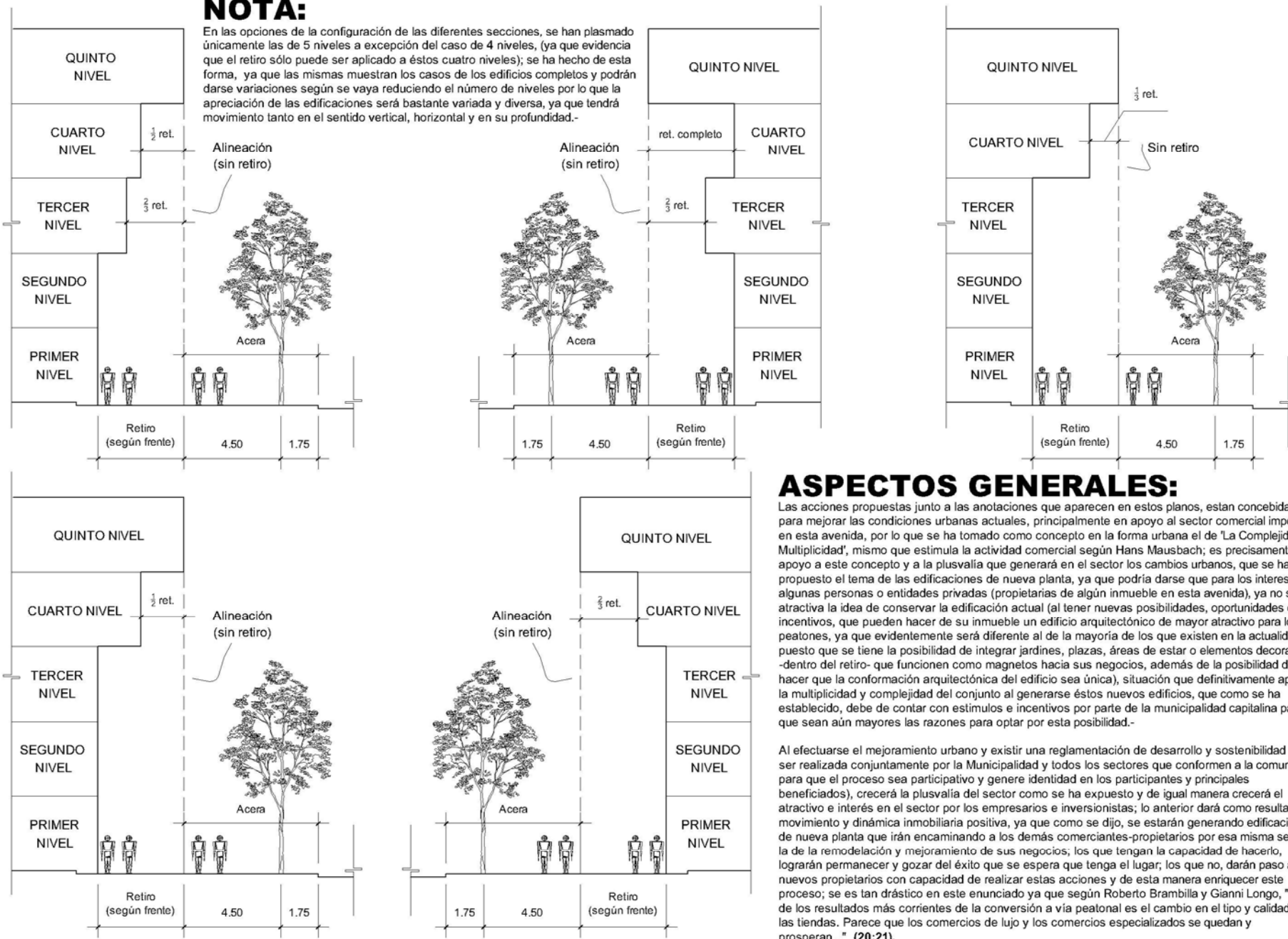
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

NOTA:

En las opciones de la configuración de las diferentes secciones, se han plasmado únicamente las de 5 niveles a excepción del caso de 4 niveles, (ya que evidencia que el retiro sólo puede ser aplicado a éstos cuatro niveles); se ha hecho de esta forma, ya que las mismas muestran los casos de los edificios completos y podrán darse variaciones según se vaya reduciendo el número de niveles por lo que la apreciación de las edificaciones será bastante variada y diversa, ya que tendrá movimiento tanto en el sentido vertical, horizontal y en su profundidad.-



ASPECTOS GENERALES:

Las acciones propuestas junto a las anotaciones que aparecen en estos planos, están concebidas para mejorar las condiciones urbanas actuales, principalmente en apoyo al sector comercial imperante en esta avenida, por lo que se ha tomado como concepto en la forma urbana el de 'La Complejidad y Multiplicidad', mismo que estimula la actividad comercial según Hans Mausbach; es precisamente en apoyo a este concepto y a la plusvalía que generará en el sector los cambios urbanos, que se ha propuesto el tema de las edificaciones de nueva planta, ya que podría darse que para los intereses de algunas personas o entidades privadas (propietarias de algún inmueble en esta avenida), ya no sea atractiva la idea de conservar la edificación actual (al tener nuevas posibilidades, oportunidades e incentivos, que pueden hacer de su inmueble un edificio arquitectónico de mayor atractivo para los peatones, ya que evidentemente será diferente al de la mayoría de los que existen en la actualidad, puesto que se tiene la posibilidad de integrar jardines, plazas, áreas de estar o elementos decorativos -dentro del retiro- que funcionen como magnetos hacia sus negocios, además de la posibilidad de hacer que la conformación arquitectónica del edificio sea única), situación que definitivamente apoyará la multiplicidad y complejidad del conjunto al generarse éstos nuevos edificios, que como se ha establecido, debe de contar con estímulos e incentivos por parte de la municipalidad capitalina para que sean aún mayores las razones para optar por esta posibilidad.-

Al efectuarse el mejoramiento urbano y existir una reglamentación de desarrollo y sostenibilidad (debe ser realizada conjuntamente por la Municipalidad y todos los sectores que conformen a la comunidad, para que el proceso sea participativo y genere identidad en los participantes y principales beneficiados), crecerá la plusvalía del sector como se ha expuesto y de igual manera crecerá el atractivo e interés en el sector por los empresarios e inversionistas; lo anterior dará como resultado un movimiento y dinámica inmobiliaria positiva, ya que como se dijo, se estarán generando edificaciones de nueva planta que irán encaminando a los demás comerciantes-propietarios por esa misma senda, la de la remodelación y mejoramiento de sus negocios; los que tengan la capacidad de hacerlo, lograrán permanecer y gozar del éxito que se espera que tenga el lugar; los que no, darán paso a nuevos propietarios con capacidad de realizar estas acciones y de esta manera enriquecer este proceso; se es tan drástico en este enunciado ya que según Roberto Brambilla y Gianni Longo, "Uno de los resultados más corrientes de la conversión a vía peatonal es el cambio en el tipo y calidad de las tiendas. Parece que los comercios de lujo y los comercios especializados se quedan y prosperan..." (20:21).



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
74	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

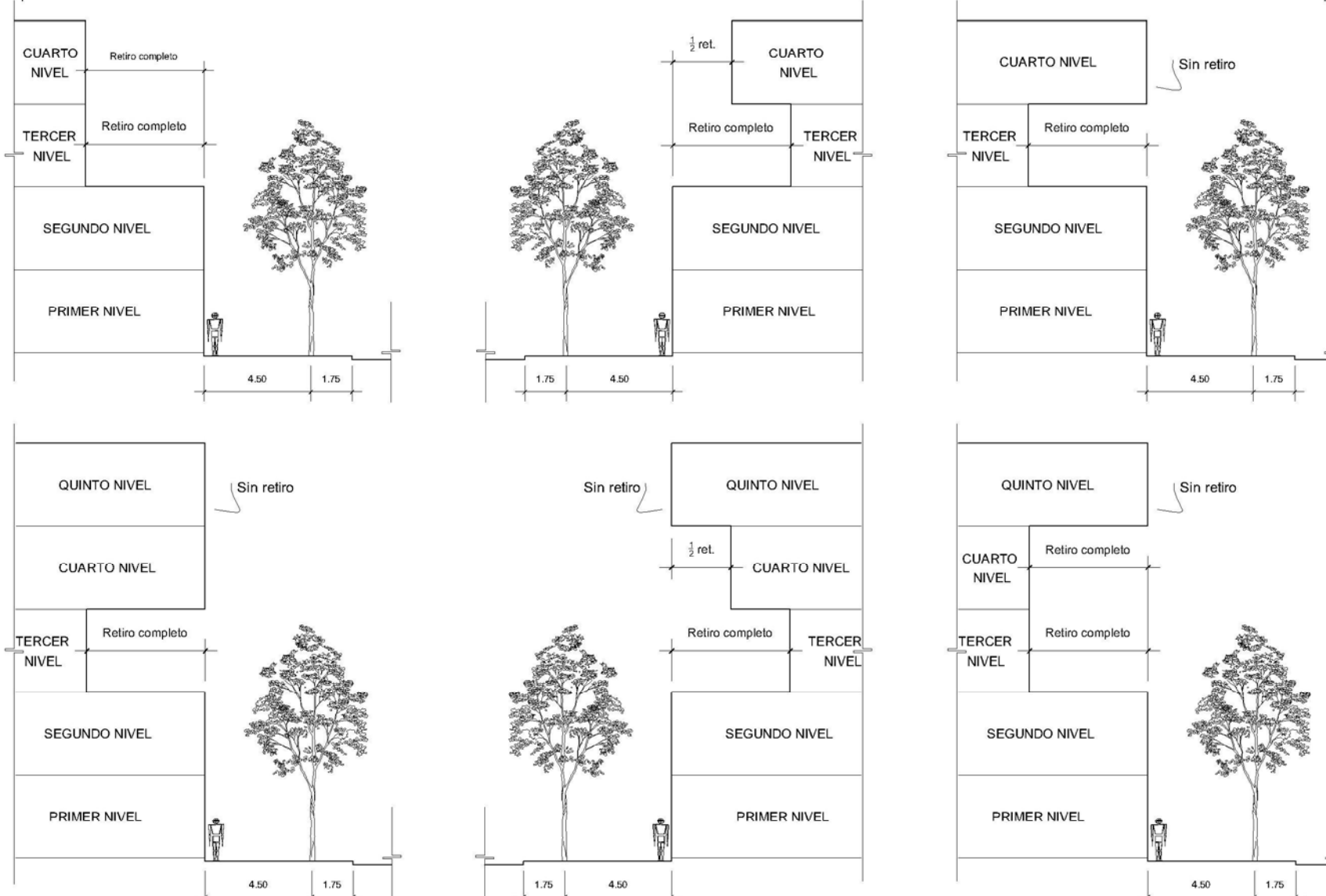
SECCIONES BÁSICAS MEDIANTE LA APLICACIÓN DE RETIROS # 2

5a. AVENIDA (EDIFICIOS DE NUEVA PLANTA)

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



SECCIONES BÁSICAS PARA EDIFICACIONES ACTUALES

5a. AVENIDA (CON APLICACIÓN DE RETIROS)

ESC: 1/250

Nota:

El quinto nivel únicamente se podrá edificar sin retiro. En este plano, se muestran las opciones edificatorias máximas (cuando existe retiro), puesto que también se podrá edificar hasta el 5to. nivel sin necesidad de implementarlo; de allí es que surgirá la diversidad en la configuración de la forma urbana edificatoria, al tener una amplia gama de posibilidades, se refuerza este concepto. Se irán dando más variaciones en la forma urbana del conjunto según se vaya conformando la densidad edificatoria (# de niveles) por lo que se alimentará este aspecto.

Estímulos e Incentivos que pueden ser ofrecidos por la comuna para edificar de acuerdo a los parámetros establecidos...

- Si la construcción fuere edificio de nueva planta, podría plantearse la exención del pago de la licencia de demolición de la edificación actual (ya que en la actualidad toda esta avenida se encuentra edificada); además de otros incentivos que pudieran existir para éstos edificios.
- Exención o reducción del pago del IUSI por determinada cantidad de tiempo.
- Exención o reducción del pago de la licencia de construcción.
- Otros ideados por la Municipalidad capitalina.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
75

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

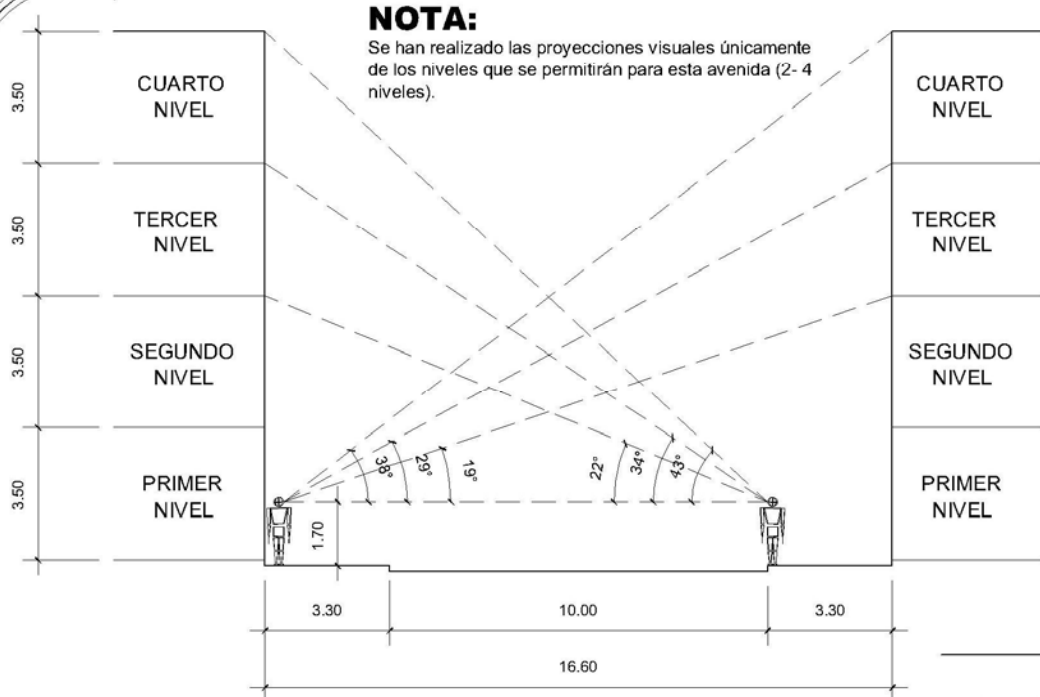


TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	El cielo representa entre la mitad y un tercio del campo de vista.
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).
Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

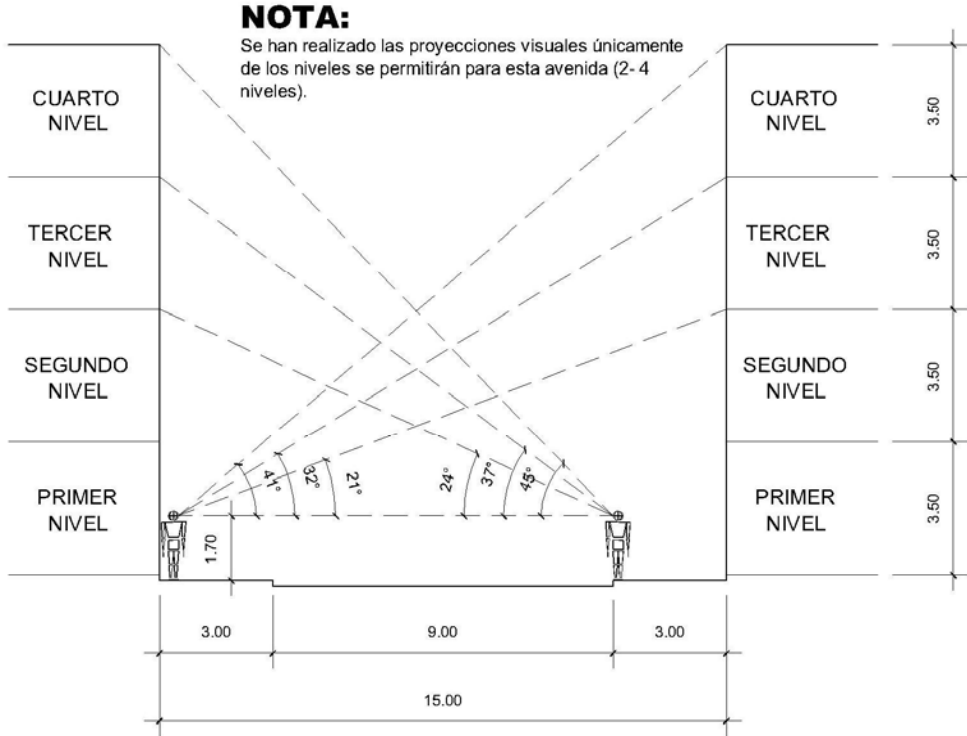
ALTURAS PERMISIBLES

1a. CALLE (USO PRINCIPAL: COMERCIAL) ESC: 1/200

FUNDAMENTO PARA ALTURA MÁXIMA:
El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es el mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado; todo lo hecho por el hombre es con el objeto de obtener algún beneficio propio, ya sea este de confort, comodidad, conocimiento, realización personal, etc. y es por ello que también se diseña principalmente para el hombre. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todo el proyecto sin esfuerzos y hacer más comfortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción que afectará a peatones, residentes, visitantes, etc.; esto último se considera de suma importancia al estar nuestra cultura acostumbrada a bajas densidades edificatorias por lo que el cielo siempre ha formado parte de la escena urbana y de las actividades desarrolladas al aire libre.-

ALTURA DE ENTREPISO:
3.50 m. es la altura que se propone para los niveles de las edificaciones; esto como consecuencia de 2 factores principales: 1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área comercial tienen alturas similares por lo que esta altura no distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto. 2.- Según Neufert (24:297), la altura entre plantas de 3.40 metros, tienen un grado medio de instalaciones, que pueden instalarse debajo del forjado, como por ejemplo: electricidad, agua, calefacción, etc. Estas consideraciones son para oficinas (uso que será permitido en este tramo), igualmente se pueden aplicar este parámetro para comercios, ya que de la misma forma necesitan de diversas instalaciones para su funcionamiento y confort.

NOTA:
Como para estas calles también se aplicará para la forma urbana el concepto de 'Complejidad - Multiplicidad', se tomará como referencia las especificaciones que aparecen al respecto de los retiros tanto para edificaciones de nueva planta como para edificios existentes de los planos # (son 4 planos). Se debe de tomar en cuenta únicamente los aspectos indicados hasta el 4to. nivel dado que es el tope edificatorio para estas calles.-



ALTURAS PERMISIBLES

7a. CALLE (USO PRINCIPAL: COMERCIAL) ESC: 1/200



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

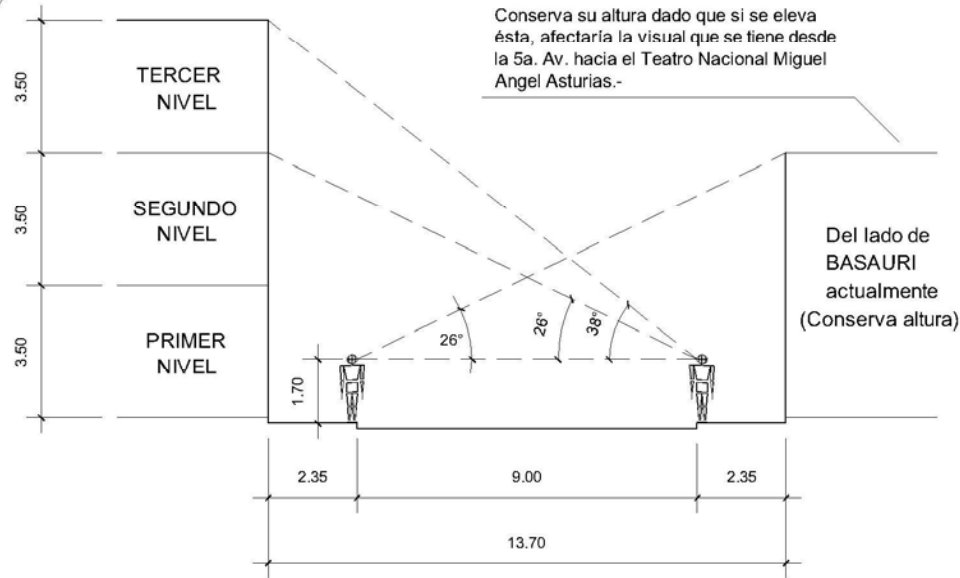
FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
76	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



ALTURAS PERMISIBLES

RUTA # 8 (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200

FUNDAMENTO PARA ALTURA MÁXIMA:

El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es el mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado; todo lo hecho por el hombre es con el objeto de obtener algún beneficio propio, ya sea este de confort, comodidad, conocimiento, realización personal, etc. y es por ello que también se diseña principalmente para el hombre. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todo el proyecto sin esfuerzos y hacer más confortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción que afectará a peatones, residentes, visitantes, etc.; esto último se considera de suma importancia al estar nuestra cultura acostumbrada a bajas densidades edificatorias por lo que el cielo siempre ha formado parte de la escena urbana y de las actividades desarrolladas al aire libre.-

ALTURA DE ENTREPIESO:

3.50 m. es la altura que se propone para los niveles de las edificaciones; esto como consecuencia de 2 factores principales: 1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área comercial tienen alturas similares por lo que esta altura no distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto.

2.- Según Neufert (24:297), la altura entre plantas de 3.40 metros, tienen un grado medio de instalaciones, que pueden instalarse debajo del forjado, como por ejemplo: electricidad, agua, calefacción, etc. Estas consideraciones son para oficinas (uso que será permitido en este tramo), igualmente se pueden aplicar este parámetro para comercios, ya que de la misma forma necesitan de diversas instalaciones para su funcionamiento y confort.

NOTA:

Como para estas calles también se aplicará para la forma urbana el concepto de 'Complejidad - Multiplicidad', se tomará como referencia las especificaciones que aparecen al respecto de los retiros tanto para edificaciones de nueva planta como para edificios existentes de los planos # (son 4 planos). Se debe de tomar en cuenta únicamente los aspectos indicados hasta el 4to. nivel dado que es el tope edificatorio para estas calles.-

Forma Urbana:

Se insentivará para el área comercial, el concepto de "Complejidad o Multiplicidad", ya que según Hans Mausbach la psicología y la investigación de mercados han comprobado que con sus condiciones de alegría y vitalidad, incitan a efectuar compras. (23:109); es por esto que sólo se propone un máximo nivel edificatorio y un mínimo; dentro de este rango se podrán desarrollar las edificaciones, ya sean estas ampliaciones a las ya existentes o edificaciones de nueva planta.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

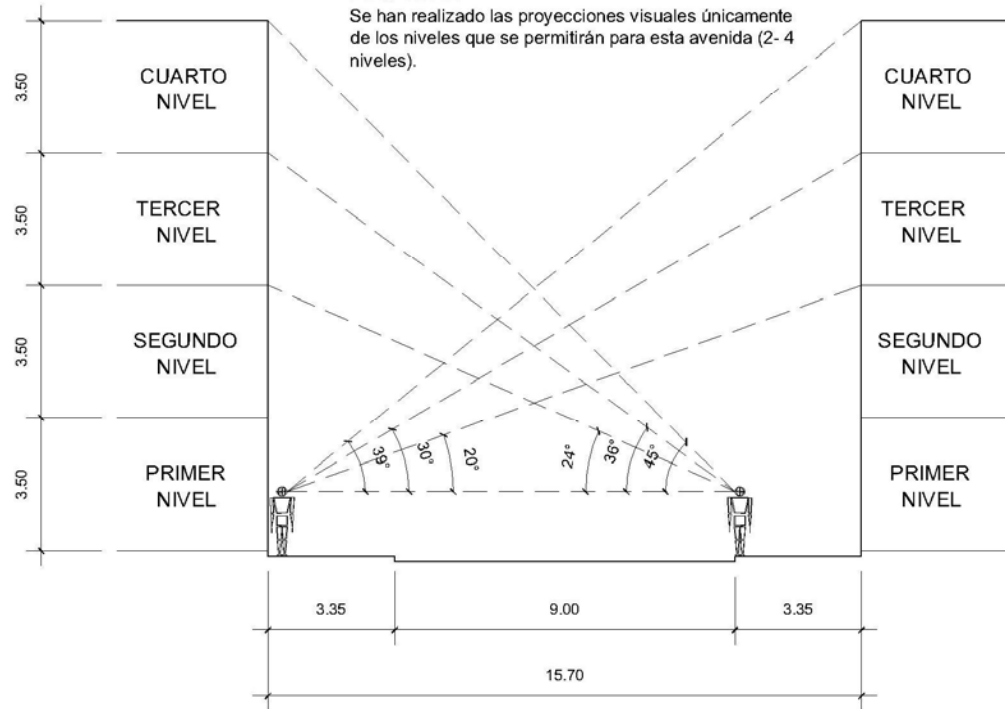
ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.
Entre 19 y 27°	El cielo forma parte del campo visual pero no supera un tercio del total del campo de vista.
Entre 14 y 19°	El cielo representa entre la mitad y un tercio del campo de vista.
Entre 10 y 14°	El cielo llega a ocupar las tres cuartas partes del campo de vista.
Menor de 10°	Se pierde la sensación de espacio urbano.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).-

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

NOTA:

Se han realizado las proyecciones visuales únicamente de los niveles que se permitirán para esta avenida (2- 4 niveles).



ALTURAS PERMISIBLES

VÍA # 5 (USO PRINCIPAL: COMERCIAL)

ESC: 1/200



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

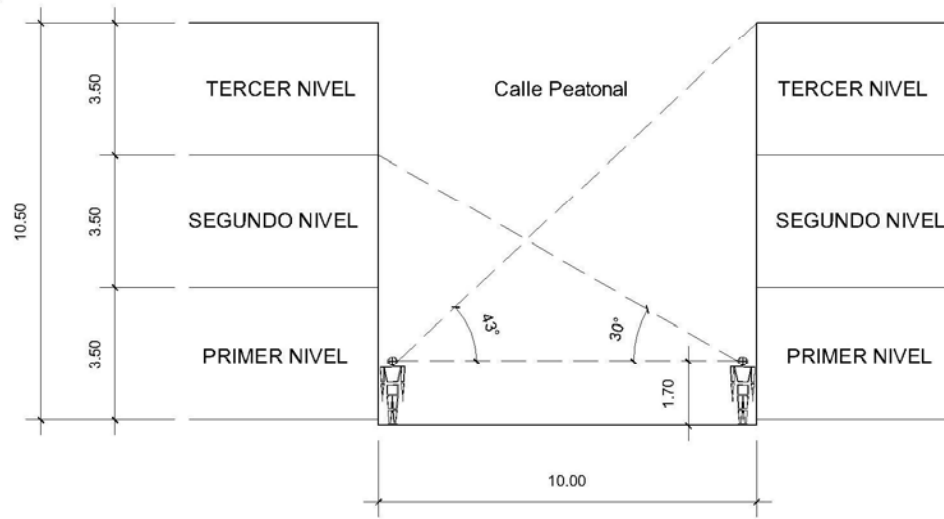
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
77

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



ALTURAS PERMISIBLES

9a. CALLE (USO PRINCIPAL: MIXTO)

ESC: 1/200

FUNDAMENTO PARA ALTURA MÁXIMA:

El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es el mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado; todo lo hecho por el hombre es con el objeto de obtener algún beneficio propio, ya sea este de confort, comodidad, conocimiento, realización personal, etc. y es por ello que también se diseña principalmente para el hombre. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todo el proyecto sin esfuerzos y hacer más confortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción que afectará a peatones, residentes, visitantes, etc.; esto último se considera de suma importancia al estar nuestra cultura acostumbrada a bajas densidades edificatorias por lo que el cielo siempre ha formado parte de la escena urbana y de las actividades desarrolladas al aire libre.-

NOTAS:

- Se han establecido los niveles máximos que serán permitidos, con base en la proyección visual de la vista del hombre dirigida al borde edificatorio; como se ha estipulado, es muy importante para los efectos de la presente propuesta que el peatón mantenga siempre una relación de confort con su entorno y parte de él lo es evidentemente el cielo al que se encuentra tan acostumbrado; es por ello que los niveles proyectados para cada caso, no superan el ángulo de 45°, ya que éstos forzarían la posición para encontrar este componente de la escena urbana.
- 2 niveles serán los mínimos aceptados; esto obedece principalmente a que se propone la densificación edificatoria y dado que en la actualidad, se encuentran bastantes edificaciones con 1 solo nivel, es lógico plantear que crezcan al menos en 1 nivel; otra razón importante para que sean 2 niveles los mínimos aceptados para estas calles, son los usos mixtos que se han planteado para las mismas; perfectamente puede ser utilizado el primer nivel para comercio y el segundo nivel para vivienda.
- Dado que se trabajará el concepto de "Simplicidad, uniformidad y claridad" para estas calles, no se plantea ninguna clase de retiros para las ampliaciones de las construcciones existentes, ni mucho menos se plantea la construcción de edificios de nueva planta; más bien se propone un mejoramiento en las condiciones físicas y visuales de las construcciones actuales para que las calles luzcan más atractivas para los peatones y evitar en la medida de lo posible que esta configuración resulte impersonal para el peatón y que además sea un enlace sugestivo conducente hacia la 5a. Avenida, ya que como se ha expuesto, será esta la avenida de mayor importancia (por las características y potencialidades que posee) para la propuesta.
- Para el caso específico de la 8a. Calle, será permitida la construcción de un tercer nivel, bajo las condiciones indicadas en el dibujo que corresponde a esa calle; esto es básicamente en consideración a las viviendas que habrán en esta calle y a las necesidades de espacio que tengan las familias para su cómodo alojamiento.-

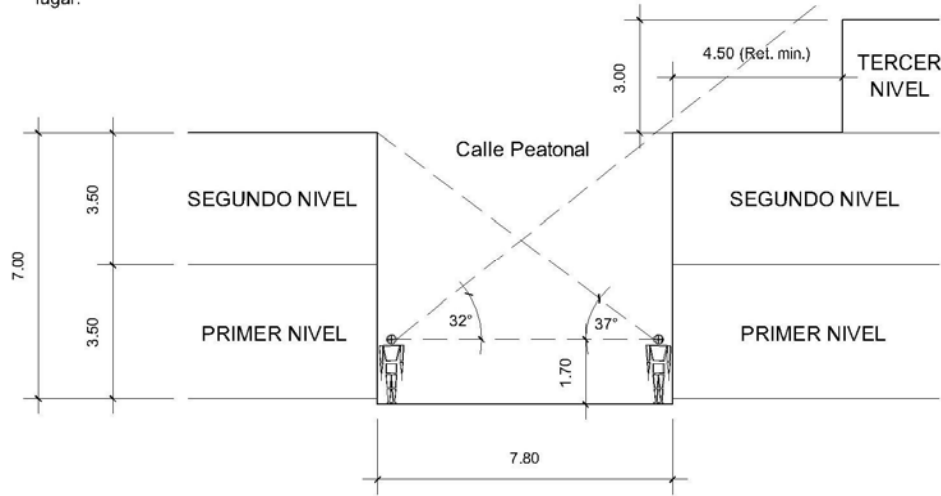
ALTURA DE ENTREPISO:

3.50 m. es la altura que se propone para los niveles de las edificaciones: esto como consecuencia de 2 factores principales:

- 1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área comercial tienen alturas similares por lo que esta altura no distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto.
- 2.- Según Neufert (24:297), la altura entre plantas de 3.40 metros, tienen un grado medio de instalaciones, que pueden instalarse debajo del forjado, como por ejemplo: electricidad, agua, calefacción, etc. Estas consideraciones son para oficinas (uso que será permitido en este tramo), igualmente se pueden aplicar este parámetro para comercios, ya que de la misma forma necesitan de diversas instalaciones para su funcionamiento y confort.

VENTAJAS:

- 1.- Como ya se expuso, dentro de las principales ventajas que tiene esta altura de entrepiso es la posibilidad de efectuar la instalación de diversos servicios entre el forjado y el cielo falso, reduciendo los costos de instalaciones dentro de la mampostería y de igual manera se reducen los costos de mantenimiento y reparación de las diversas instalaciones.
- 2.- La versatilidad que se tiene con la altura dado que se puede modificar según las necesidades del local (por instalaciones, confort, etc.) o según la visión o efecto que quiera evocar el proyectista con el diseño del lugar.



ALTURAS PERMISIBLES

8a. CALLE (USO PRINCIPAL: MIXTO)

ESC: 1/200

Forma Urbana:

En la actualidad la forma urbana de estas calles corresponde al concepto de "Simplicidad, uniformidad y claridad" y se pretende conservar de esa manera, ya que ambas servirán de conexión entre la 6ª. y 5ª. Avenidas y al plantearse de uso mixto, se desea que la actividad comercial sea de menor impacto que el de las avenidas mencionadas, ya que debe convivir armónicamente este uso con el residencial; por lo tanto, es objetivo que estas calles sean percibidas más bien, como de transición o puentes entre la 6ª y 5ª avenidas pero que al mismo tiempo sean atractivas para los peatones y complementarias del comercio en estas avenidas.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Homández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
78

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

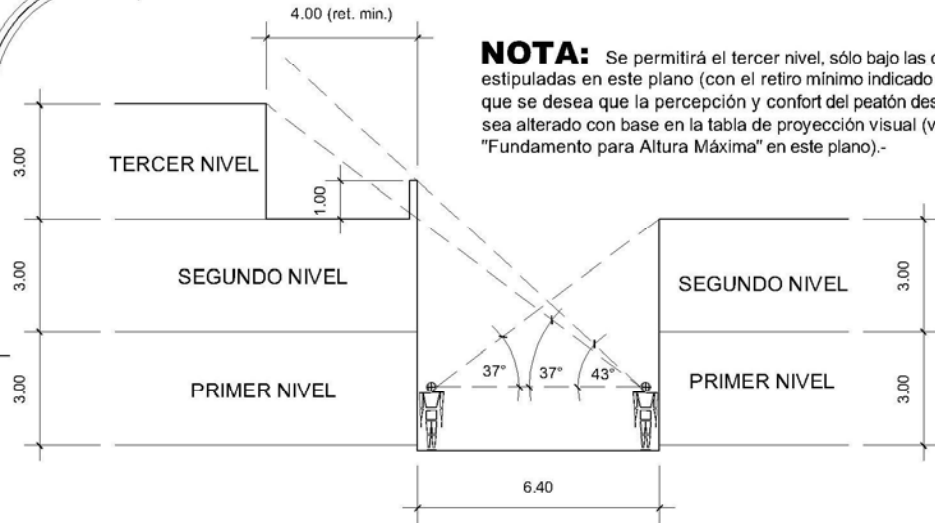
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
79

FUENTE:
**ELABORACIÓN
PROPIA.**

NOTAS:

NOTA: Se permitirá el tercer nivel, sólo bajo las características estipuladas en este plano (con el retiro mínimo indicado ó mayor), dado que se desea que la percepción y confort del peatón desde la calle no sea alterado con base en la tabla de proyección visual (ver "Fundamento para Altura Máxima" en este plano).-



ALTURAS PERMISIBLES

5a. AVENIDA "A" (USO PRINCIPAL: VIVIENDA)

ESC: 1/200

FUNDAMENTO PARA ALTURA MÁXIMA:

El factor principal que se ha tomado en cuenta para realizar la proyección de la altura máxima es la percepción que tiene el hombre de su entorno, ya que se considera que es el mismo, el elemento fundamental en toda realización humana y sobre el que gira toda invención o proyecto realizado; todo lo hecho por el hombre es con el objeto de obtener algún beneficio propio, ya sea este de confort, comodidad, conocimiento, realización personal, etc. y es por ello que también se diseña principalmente para el hombre. Es por lo anterior que se ha tomado como referencia la proporción humana y se ha proyectado la altura máxima de la edificación de manera tal que se pueda observar con un movimiento natural de la cabeza, para poder tener una percepción general de todo el proyecto sin esfuerzos y hacer más confortable la escena urbana al permitir en todo momento que el cielo forme parte activa dentro de esta percepción que afectará a peatones, residentes, visitantes, etc.; esto último se considera de suma importancia al estar nuestra cultura acostumbrada a bajas densidades edificatorias por lo que el cielo siempre ha formado parte de la escena urbana y de las actividades desarrolladas al aire libre.-

ASPECTOS GENERALES:

● Se han establecido los niveles máximos que serán permitidos, con base en la proyección visual de la vista del hombre dirigida al borde edificatorio (se cuida no exceder los 45°); en los dibujos, se plasman 2 consideraciones específicas al respecto: 1) El ángulo proyectado dirigido hacia el borde del segundo nivel (sin muro de protección para la terraza o con baranda que permite la continuidad de la vista); en este caso se ha cuidado que la construcción del tercer nivel (en caso de existir), no sea percibida por los peatones en la calle (de allí el retiro que se propone para el mismo); 2) El ángulo que se forma cuándo existe el muro de protección para la terraza (en caso de existir), no sobrepasa los 45°.-

● Con respecto a los niveles edificatorios aceptados dentro de esta área residencial, se aceptarán los 3 (primero, segundo y tercero), ya que al ser vivienda el uso dado a éstos inmuebles, no se puede obligar a que su densidad edificatoria corresponda a determinada cantidad de niveles puesto que cada familia tiene sus requerimientos propios en cuanto al espacio que necesitan para su alojamiento. Evidentemente, se plantea en la propuesta la densificación edificatoria, siendo ideal que los inmuebles contasen con 2 niveles (al ser la mayoría de viviendas de 1 nivel).-

● Para estas calles, se continúa con la forma urbana actual, "Simplicidad, uniformidad y claridad"; se está planteando la posibilidad de edificación de un tercer nivel, dado que en la actualidad existen algunas construcciones con ese número de niveles edificados por lo que se presume que para algunos casos (dependiendo de los requerimientos familiares, composición de la misma y su capacidad económica), será necesaria la disponibilidad de este espacio para satisfacer sus necesidades de vivienda.- Estas áreas residenciales deben de verse envueltas en un proceso de mejoramiento de las condiciones visuales -propias de la vivienda- (limpieza en general, resanado, tratamiento contra hongos, aplicación de nueva pintura, etc.), ya que esto incidirá directamente en la calidad de vida de los residentes; de esta manera, las calles lucirán más atractivas y se hará más confortable el espacio público para el desarrollo de actividades de esparcimiento de los residentes del sector.-

6a. Calle "A" y Callejones 1 y 2: Se aplicarán las mismas consideraciones que para las calles tratadas en este plano al ser al igual que estas de uso residencial.

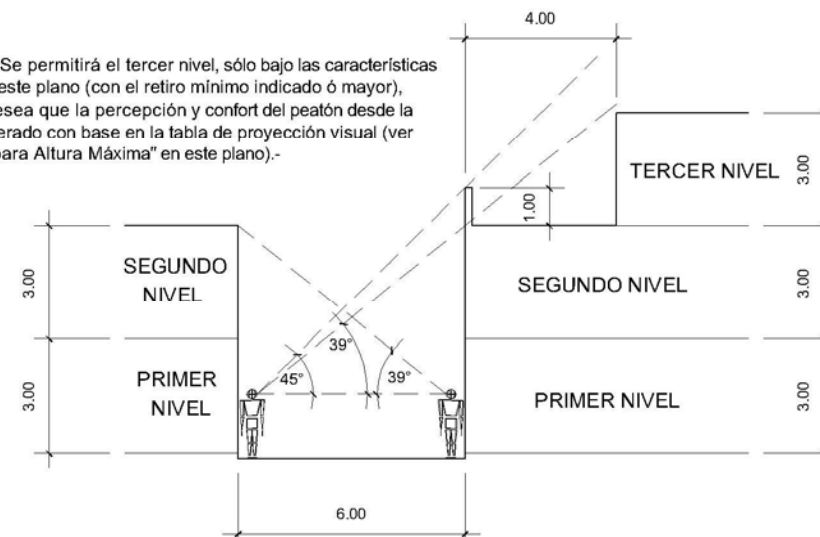
ALTURA DE ENTREPISO:

3.00 m. es la altura que se plasma en el presente plano para los entresijos de las edificaciones destinadas a vivienda; esto como consecuencia de lo siguiente:

1.- En general la mayoría de las edificaciones que se encuentran dentro del área cuyo uso principal se ha establecido como residencial, poseen alturas similares por lo que esta altura no contrastará (con respecto al primer nivel ya edificado) ni distorsionará la percepción que se tiene del lugar en este aspecto.

2.- Se ha tomado de referencia al Código de Edificación de la municipalidad de Bahía Blanca, Provincia de Buenos Aires, Argentina (67:1); en el, se establece las alturas mínimas que deben poseer los locales según sus funciones (por ejemplo: habitacionales, comerciales, Industriales, etc.); los locales relacionados con el aspecto habitacional, se engloban (la mayor parte de los ambientes destinados a este uso) en lo que este código denomina 'Locales de Primera Clase', y cuya altura asignada es de 2.80 metros, altura que coincidentemente ha sido aplicada (en general) en la construcción de las viviendas existentes del sector. Como dato relevante, vale exponer que Bahía Blanca posee temperaturas moderadas (84:1), similares a las de la capital guatemalteca, por lo que las motivaciones climatológicas (al menos en este aspecto) con respecto al planteamiento de alturas son valederas para el área residencial abordada en el presente plano.-

NOTA: Se permitirá el tercer nivel, sólo bajo las características estipuladas en este plano (con el retiro mínimo indicado ó mayor), dado que se desea que la percepción y confort del peatón desde la calle no sea alterado con base en la tabla de proyección visual (ver "Fundamento para Altura Máxima" en este plano).-



ALTURAS PERMISIBLES

CALLEJÓN 3 (USO PRINCIPAL: VIVIENDA)

ESC: 1/200

Forma Urbana:

En la actualidad, esta parte del sub-sector, se encuentran al ras de la alineación municipal (sin retiro), con plena configuración residencial, perteneciente a la clase media, por lo que la forma urbana de estas calles corresponde al concepto de "Simplicidad, uniformidad y claridad" y se pretende conservar de esa manera, ya que el crecimiento que permite la proyección visual asciende solamente a 2 niveles (se permitirá el tercero con retiro) por lo que sería muy difícil cambiar este patrón ya establecido.

TABLA DE PROYECCIÓN VISUAL

ÁNGULO	PERCEPCIÓN HUMANA
Mayor de 45°	No permiten ver el cielo desde la acera opuesta sino es forzando la posición.
Entre 27 y 45°	Permiten ver el cielo realizando un leve movimiento de cabeza.

NOTA: El ángulo al que se hace referencia en esta tabla, es el formado por la línea horizontal imaginaria que parte de la vista en reposo de un hombre parado hacia el punto observado (por ejemplo la altura de un edificio o de un árbol).-

Fuente: Elaboración propia con base en Agustín Hernández Aja, Tipología de Calles de Madrid, http://www.aq.upm.es/Departamentos/Urbanismo/public/ciu/pdf/ciu8/ciu_08.pdf

V.IV. VIALIDAD.

V.IV.I. Semaforización y Jerarquía vial.

La jerarquía vial de este sub-sector, ha quedado clasificada casi de la misma manera a como se encuentra en la actualidad; la diferencia radica básicamente en el uso que se le dará a las calles puesto que tal y como se puede observar en el plano No. 80 de Jerarquía Vial - Propuesta, algunas de las calles que se encuentran jerárquicamente hablando dentro de las locales y que sirven actualmente tanto para tránsito vehicular y peatonal, han sido convertidas a usos exclusivamente peatonales con restricciones al tránsito general, únicamente permitiéndose el tránsito local (es decir quién es propietario de algún inmueble que da hacia estas calles).

V.IV.II. Gabaritos propuestos.

Los gabaritos de las calles que se encuentran dentro del sub-sector, han sufrido importantes variaciones en esta propuesta; éstas básicamente son a consecuencia de la importancia que tiene el peatón dentro de la misma y es precisamente por ello que se ha buscado a través de los diferentes aspectos integrantes de esta propuesta, brindar condiciones para favorecer a las personas que se conducen a pie; por lo tanto es en respuesta a esta situación que los gabaritos han variado de tal forma que para algunas calles su transformación ha sido radical al convertirse en calles de uso exclusivo para los peatones y en otros casos se han transformado a semipeatonales. Para ser más explícitos con lo que se describe, consultar los planos No. 81, 82 y 83 de propuesta de gabaritos.

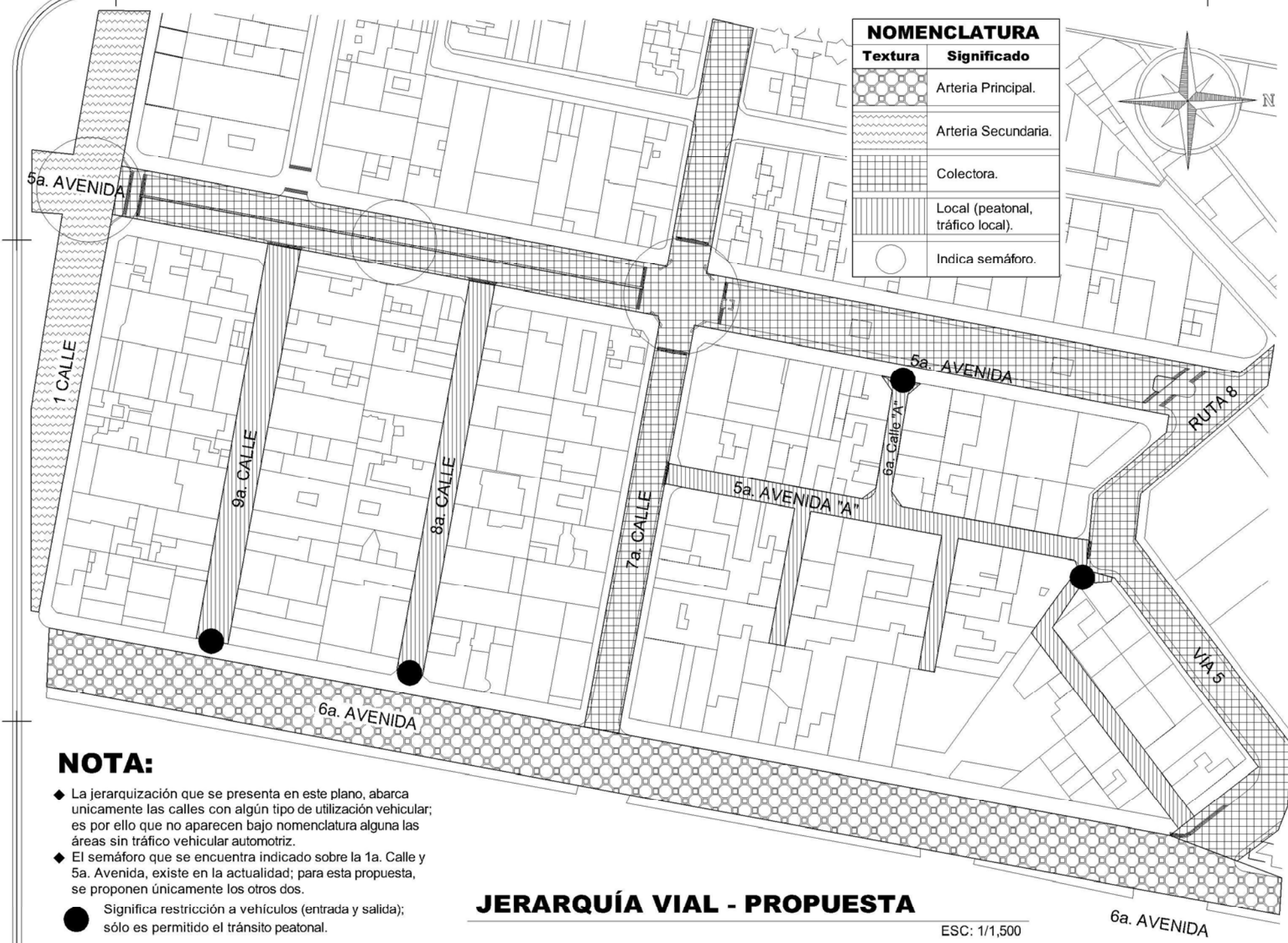
V.IV.III. Repavimentación.

Se hace necesaria la propuesta de repavimentación del sub-sector, dadas las condiciones de deterioro del pavimento existente en la actualidad y desde luego en consideración al mal aspecto que este ofrece a todos los usuarios y peatones que transitan por estas calles; es por lo anterior y en aras de brindar mejores condiciones tanto visuales como físicas que se proponen 2 tipos de pavimentación, las cuales han sido planteadas en consideración a si es un área predominantemente comercial o un área predominantemente residencial la que se pavimentará (Ver plano No. 84 de Pavimentación).

V.IV.IV. Sentido de vías.

Observar plano para ver el funcionamiento final propuesto, ya que existen unas pequeñas variantes con respecto al funcionamiento actual. Ver plano No. 85 de Sentido de las Vías – Propuesta.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



NOMENCLATURA	
Textura	Significado
	Arteria Principal.
	Arteria Secundaria.
	Colectora.
	Local (peatonal, tráfico local).
	Indica semáforo.

NOTA:

- ◆ La jerarquización que se presenta en este plano, abarca únicamente las calles con algún tipo de utilización vehicular; es por ello que no aparecen bajo nomenclatura alguna las áreas sin tráfico vehicular automotriz.
- ◆ El semáforo que se encuentra indicado sobre la 1a. Calle y 5a. Avenida, existe en la actualidad; para esta propuesta, se proponen únicamente los otros dos.
- Significa restricción a vehículos (entrada y salida); sólo es permitido el tránsito peatonal.

JERARQUÍA VIAL - PROPUESTA

ESC: 1/1,500



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
80

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.**

MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
81

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

GUÍA PARA GABARITOS PROPUESTOS

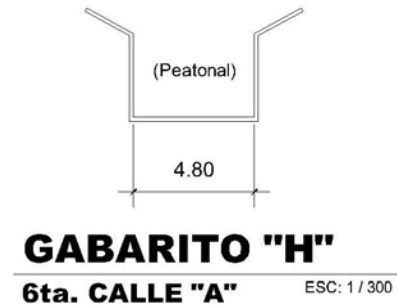
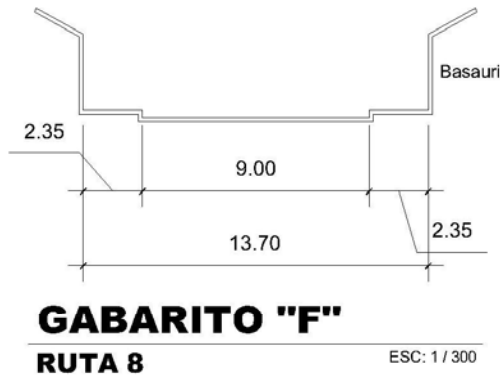
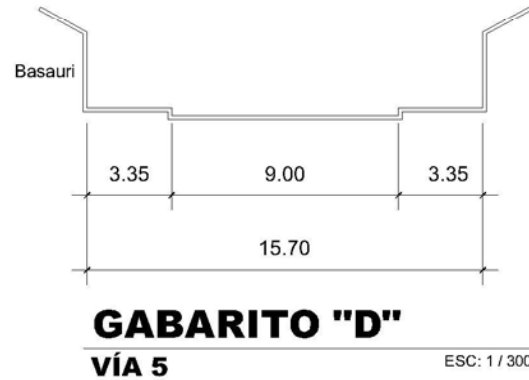
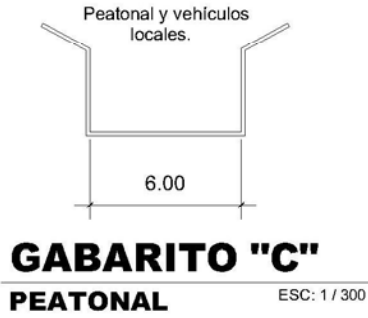
ESC: 1/1,500

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL

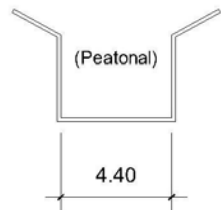
NOTA:

Los gabaritos A y B, permanecerán de la forma y configuración actual, por lo que no aparecen en este apartado (ver gabaritos actuales en la fase de Diagnóstico).

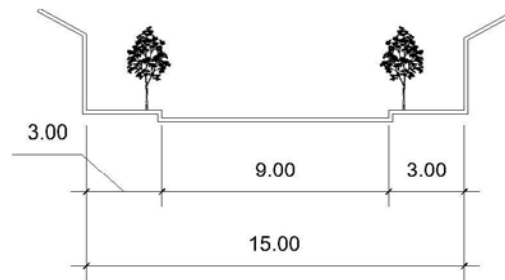


GABARITOS PROPUESTOS # 1

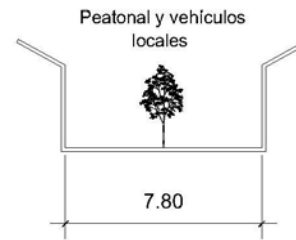
Escala indicada



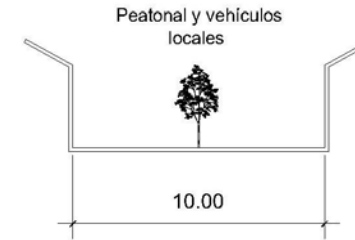
GABARITO "I" & "J"
CALLEJONES ESC: 1 / 300



GABARITO "K"
7a. CALLE ESC: 1 / 300



GABARITO "L"
8a. CALLE ESC: 1 / 300



GABARITO "M"
9a. CALLE ESC: 1 / 300



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

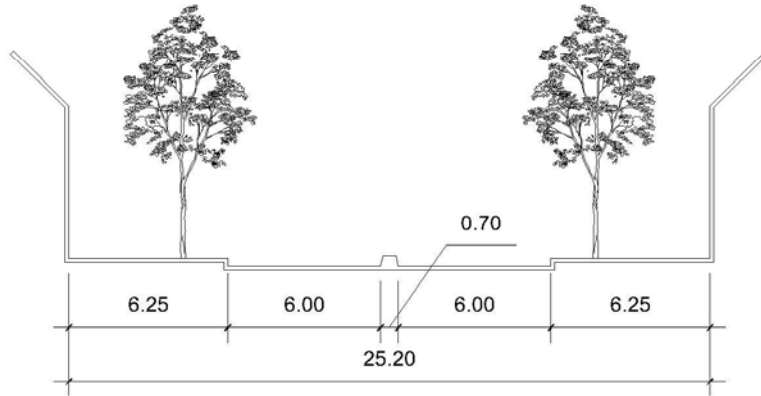
NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
82

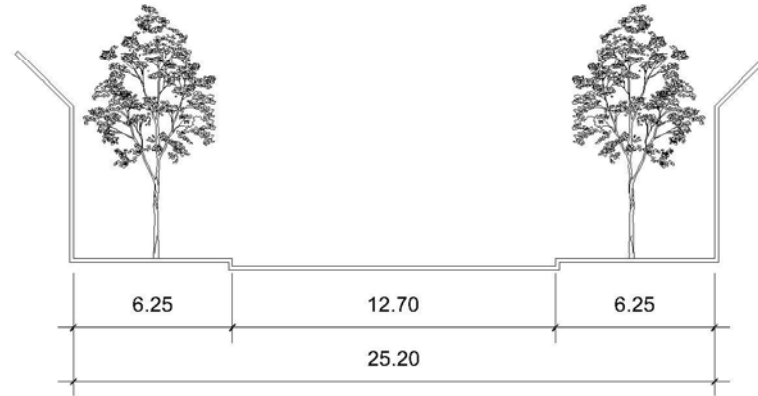
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

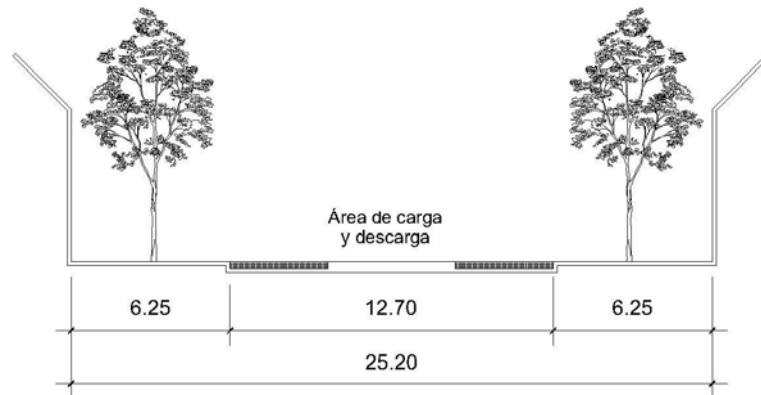
IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



GABARITO "N"
5a. AVENIDA ESC: 1 / 300



GABARITO "Ñ"
5a. AVENIDA ESC: 1 / 300



GABARITO "O"
5a. AVENIDA ESC: 1 / 300

GABARITOS PROPUESTOS # 2

Escala indicada



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O
PLANO No.	
83	

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/FEB./2007

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
84

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

Nota:

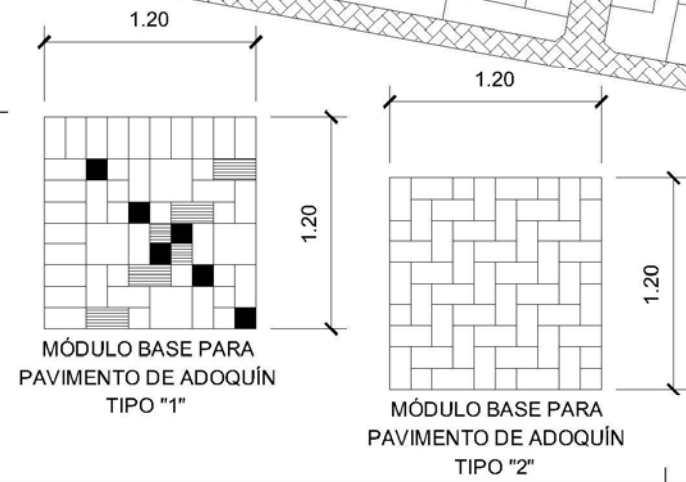
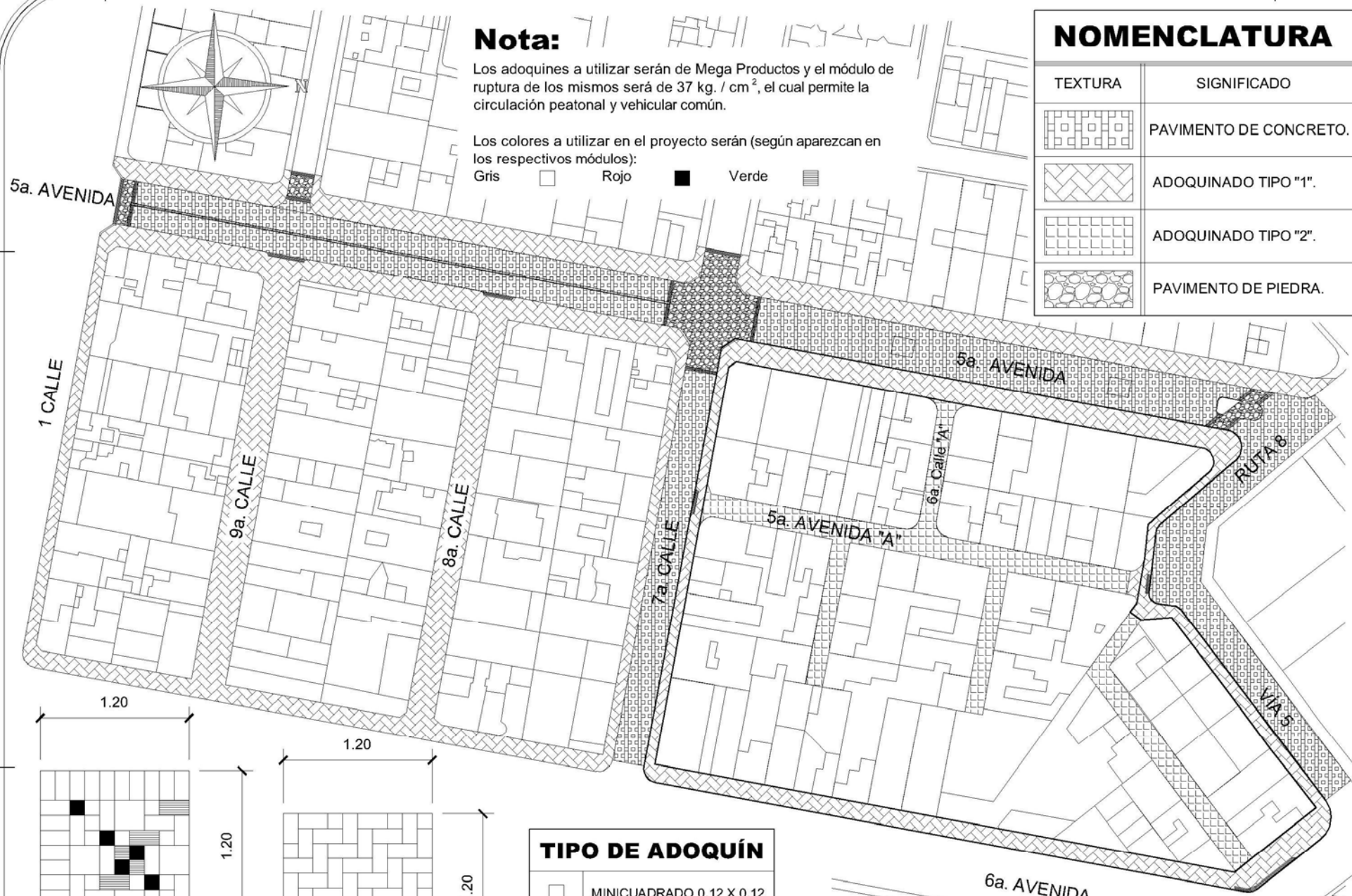
Los adoquines a utilizar serán de Mega Productos y el módulo de ruptura de los mismos será de 37 kg. / cm², el cual permite la circulación peatonal y vehicular común.

Los colores a utilizar en el proyecto serán (según aparezcan en los respectivos módulos):

Gris Rojo Verde

NOMENCLATURA

TEXTURA	SIGNIFICADO
	PAVIMENTO DE CONCRETO.
	ADOQUINADO TIPO "1".
	ADOQUINADO TIPO "2".
	PAVIMENTO DE PIEDRA.



TIPO DE ADOQUÍN

<input type="checkbox"/>	MINICUADRADO 0.12 X 0.12
<input type="checkbox"/>	RECTANGULAR 0.12 X 0.24
<input type="checkbox"/>	CUADRADO 0.24 X 0.24

PAVIMENTACIÓN

ESC: 1/1,500

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

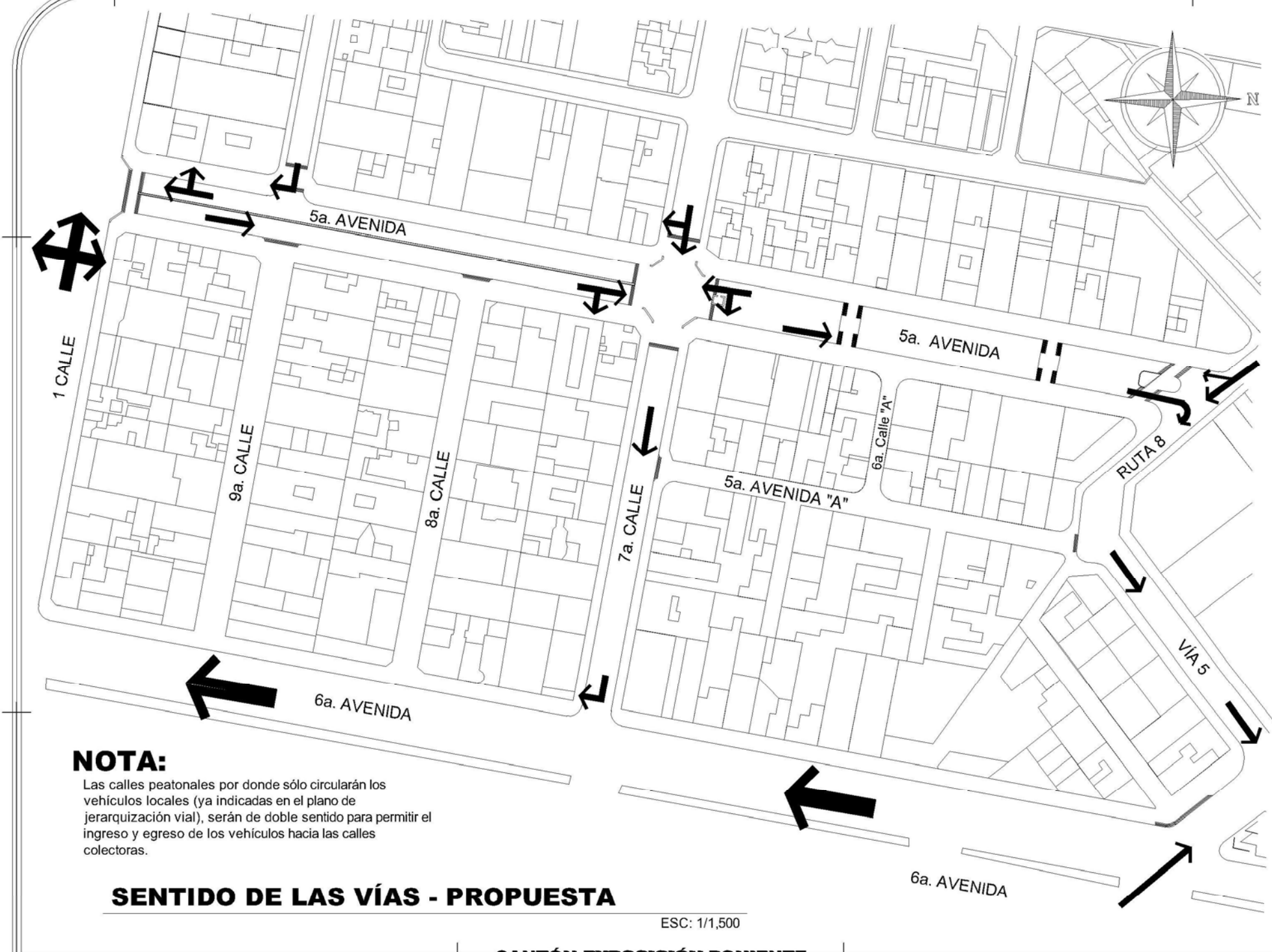
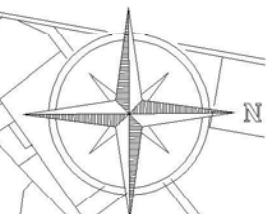
FECHA:
15/ENE./2007

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
85

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



NOTA:

Las calles peatonales por donde sólo circularán los vehículos locales (ya indicadas en el plano de jerarquización vial), serán de doble sentido para permitir el ingreso y egreso de los vehículos hacia las calles colectoras.

SENTIDO DE LAS VÍAS - PROPUESTA

ESC: 1/1,500

V.IV.V. Transporte Público.

Para lograr el cumplimiento de lo especificado en el mismo tema del Marco Teórico (Transporte Público), se debe prestar especial atención a lo siguiente:

- 1) Como ya se indicó, el transporte extraurbano desaparecerá gradualmente, por lo que se obviarán la circulación actual, asumiéndose como resuelto este punto.
- 2) Con las rutas que aparecen indicadas como “usadas pero prohibidas” (en el plano No. 48 de Transporte Público – Rutas y Paradas, en páq. # 154), se debe de aplicar la ley y velar por el cumplimiento de las rutas descritas y permitidas por EMETRA.
- 3) Debe de existir un replanteamiento por parte de EMETRA de los recorridos de los autobuses urbanos que circulan dentro de este perímetro; por ejemplo con los autobuses que circulan de norte a sur que ingresan de la 6ª. Avenida por la Vía 4, tomando luego la ruta 8 para desembocar a la 5ª. Avenida, fácilmente podrían tomar la 5ª. Avenida pero a la altura de la 1ª. Calle de la zona 9 (tal como lo hace un gran número de unidades del servicio urbano); de igual manera se propone que para las unidades que de la 6ª. Avenida ingresan a la 7ª. Calle (de la zona 4) para luego tomar la 4ª. Avenida con dirección al norte, modifiquen su recorrido de tal manera que giren sobre la 3ª. Calle de la zona 9, para luego tomar la 4ª. Avenida en dirección hacia el norte; de esta manera se considera podrían modificarse dichas rutas, pero en todo caso, tal y como se ha manifestado, debe ser EMETRA quien con base en sus estudios de flujos vehiculares y de factibilidad determinen la mejor trayectoria para dichas rutas.

V.IV.VI. Transporte de Carga y Descarga.

De la manera en que se ha expuesto, será permitido el funcionamiento de las bodegas y depósitos existentes en el sub-sector; mismos que se encuentran localizados al final de la 5ª. Avenida, Ruta 8 y Vía 5. El funcionamiento del transporte que abastece a estos comercios (Ver plano No. 86 de Funcionamiento de Transporte Pesado para Abastecer a Depósitos en páq. # 206), será modificado de tal manera que esta actividad no ocasione problemas viales ni dañe la imagen urbana del sector; para lo anterior es necesario tomar las siguientes medidas:

- 1) El funcionamiento del mismo dentro del sub-sector, se debe de regular a manera que opere en horas inhábiles, para que no entorpezca el desarrollo de las demás actividades comerciales, de recreación y esparcimiento de los peatones.
- 2) Si se compara el recorrido propuesto para los camiones de carga que abastecerán a estos depósitos (los que entran por la 6ª. Avenida), con el plano No. 85 de Sentido de las Vías – Propuesta (páq. anterior), ocurre que el mismo no está permitido dada la información que presenta; esto obedece a que se plantea que para el funcionamiento de este transporte se convierta a la 7ª. Calle de uso reversible (únicamente en el horario especial designado para la operatividad de estos vehículos), evidentemente dicho horario tendrá que ser plenamente estudiado conjuntamente por las autoridades y sectores comunitarios para determinar cuál es el que mejor resultados brinda, esto con base en las diferentes actividades comerciales y de otra índole que se realicen en el sub-sector.
- 3) Es evidente que para lo anterior, será de carácter fundamental la realización de una agenda en la que se registre a los vehículos que abastecerán a los depósitos y distribuidoras, además de que se especifique en que horario e isla de

desembarque le corresponde realizar la descarga de la mercadería; para la correcta operatividad y funcionamiento de lo anterior, es esencial la logística y organización por parte de personeros de EMETRA.

Por otra parte, una vez se tiene el desembarque de los productos que transportan éstos vehículos en las islas destinadas para ello, es necesario el traslado de toda la mercadería hacia los depósitos y distribuidoras; para tal situación se propone que sea a través de montacargas, dado que las distancias máximas que se tienen hacia los depósitos oscilarán entre 20 a 25 metros.

V.IV.VI.I. ¿Por qué el desembarco de la mercadería al centro de la calle?

- 1) Obliga al transporte de carga y descarga a realizar esta actividad en el área estipulada, ya que de lo contrario obstaculizaría la calle (esto se da en la actualidad, ya que utilizan el espacio público de la manera que más les conviene para realizar dicha tarea).
- 2) Separa por completo esta actividad del entorno peatonal evitando daños en el pavimento peatonal por las operaciones de carga y descarga.
- 3) Se tiene la oportunidad de crear un área de parqueo al centro de la calle, esto contribuye a minimizar el impacto visual que generan los vehículos parqueados a la par de la acera.

V.IV.VI.II. Funcionamiento de las islas durante horario hábil:

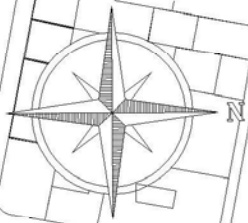
Durante el día, las islas que fueron creadas para descargar la mercadería de los furgones o contenedores, servirán para la clientela de los depósitos y distribuidoras, operando de la siguiente manera:

- 1) Se creará transporte especial para trasladar los productos y mercadería de los depósitos y distribuidoras hacia las islas en donde parquearán los clientes de las mismas.
- 2) El transporte mencionado será un tipo de bicicleta que tenga un contenedor para el traslado de mercadería; el diseño de la misma será de tal manera que se integre y sea parte del proyecto de mejoramiento para este sub-sector; con lo anterior, se pretende hacer más elegante la actividad del traslado de la mercadería hacia los vehículos, dado que en la actualidad se hace a través de 'bulteros' (personas que cargan las cosas en sus espaldas) o por medio de carretillas.
- 3) Por lo anterior, fue concebido en el planteamiento de la propuesta, la realización de un carril destinado únicamente para el desempeño de esta actividad (Ver planos No. 96, 97 y 98 de ampliaciones de la 5ª. Avenida en págs. # 218, 219 y 220 respectivamente); con la implementación de dicho carril, se separa claramente las funciones dentro de este espacio urbano, apartando por un lado a los peatones de las bicicletas, a la vez que resultará atractiva como ya se dijo esta actividad al formar parte de la misma.

V.IV.VII. Permiso de Estacionamiento.

Es importante destacar que en horarios hábiles, todos los parqueos que se encuentran indicados en los planos de ampliaciones de la 5ª. Avenida (Ver planos No. 93 – 98, págs. # 215 - 220) y de la 7ª. Calle (Ver planos No. 101 y 102, págs. # 223 y 224), servirán para carga y descarga por lo que deben estar sujetos a pago (a través de parquímetros) y a tiempos máximos de estadía; lo anterior es con el objeto de brindar apoyo a los comercios que requieran de este tipo de espacios, pero en congruencia al modelo de semipeatonalización propuesto para estas dos calles.

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



Describe radio de giro de los cabezales (el radio de giro del neumático delantero exterior es aproximadamente de 12.00 m.) / Según Neufert.-

NOMENCLATURA	
SÍMBOLO	SIGNIFICADO
	Cabezal con furgón.
	Camión de carga.
	Recorrido para los cabezales.
	Recorrido para los camiones de carga.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/FEB./2007

NOMBRE: **F R E E M Y D E P A Z G.** MAPA: **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
86

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

1 CALLE

9a. CALLE

8a. CALLE

7a. CALLE

6a. AVENIDA

5a. AVENIDA

5a. AVENIDA "A"

6a. Calle "A"

RUETA 8

VIA 5

NOTAS:

Se ha establecido que abastezcan a las bodegas y depósitos, dos tipos de transporte pesado: el primero por medio de cabezales con furgones contenedores y el segundo a través de camiones; lo anterior es a consecuencia de que el radio de giro máximo que se obtiene entre la 5a. Avenida con la Ruta 8 (hacia el sur), no es suficiente para que los cabezales realicen esta operación.-

Únicamente se permitirá la circulación de este tipo de transporte a través de las rutas indicadas y en horarios especiales para que esta actividad (circulación y descarga de mercadería) no afecte a la peatonalización y a la imagen urbana.-

FUNCIONAMIENTO DE TRANSPORTE PESADO PARA ABASTECER A DEPÓSITOS

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

ESC: 1/1,500

V.V. MOBILIARIO URBANO.

Se han diseñado 5 elementos que formarán parte de la escena urbana del lugar; el diseño de los mismos ha sido inspirado en las formas y arquitectura externa del Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, ya que como se ha expuesto es un Hito dentro de nuestra ciudad que tiene especial interés dentro de esta propuesta al tenerse una magnífica vista del mismo desde la 5ª. Avenida; se recurrió a la utilización de estas formas básicamente porque se quiere hacer que estos elementos sean alegóricos y que se integren al mismo; con esto lo que se busca es crear un mobiliario urbano agradable a la vista y digno de ser expuesto en el ámbito urbano, tal y como es expuesto el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias como

símbolo y expresión arquitectónica de la cultura guatemalteca; el anterior punto, es muy importante para la presente propuesta, ya que parte del objeto de la misma es hacer del lugar, un lugar digno de exposición, esto a manera de remembranza y de rescate del concepto de lo que en algún momento en la historia fue creado precisamente para exposiciones, tal como lo fue el Cantón Exposición, lugar en donde se asienta el sub-sector intervenido por esta propuesta.

La siguiente tabla de aspectos generales del mobiliario urbano que se presenta, servirá de guía para la localización de los diferentes elementos urbanos diseñados:

V.V.I. TABLA DE ASPECTOS GENERALES DEL MOBILIARIO URBANO				
Tipo de Mobiliario	Función	Dimensiones	Localización	
			Lugar	Distancia entre sí.
Postes de alumbrado	Dotar a una zona urbana de iluminación nocturna suficiente.	6 - 9 m. de altura.	En calles o avenidas con tránsito vehicular y peatonal.	De 30 a 45 m.
Faroles	Dar iluminación tenue en zonas de poco tránsito nocturno.	2.5 - 4 m. de altura.	Parques, plazas, jardines y monumentos.	De 25 a 30 m.
Basureros	Lograr que el usuario conserve limpia la calle.	0.7 x 0.6 x 1.1 m.	Esquinas y lugares en donde se concentra la gente.	Variable.
Casetas de teléfonos	Facilitar la comunicación del usuario a un bajo costo.	1 x 0.7 x 2.1	Esquinas.	Variable.
Bancas	Dar un punto de descanso en las vías de comunicación.	2 x 0.45 x 0.72 m.	Parques, jardines y plazas.	Variable.
Semáforos	Dar un orden al tránsito y evitar accidentes.	0.25 x 2.3 m.	Esquinas y cruces de tráfico constante.	Variable.
Topes o barreras	Evitar que los vehículos entren en zonas reservadas para otras actividades.	Según se requiera.	Según se requiera.	Variable.

Fuente: Jan Bazant. (18:344)

A continuación se presenta una breve descripción de cada componente propuesto para el mobiliario urbano:

V.V.II. Farol para iluminación tipo “1”: (Ver plano No. 87)

Este farol, será utilizado en las áreas cuyo uso predominante sea el comercial (Ver planos de ampliaciones del Sub-sector del No. 93 – 102 en págs. # 215 – 224; ya que en ellos se detalla el mobiliario urbano y podrán localizarse estos elementos); los mismos serán colocados a un espaciamiento de 20 metros, ya que con esta distancia se logra una perfecta integración entre vegetación (árboles propuestos) y estos elementos. Es importante recordar también en este aspecto que parte esencial para la propuesta es la incorporación de árboles a manera de lograr el arbolamiento continuo en las calles para hacer más agradable la escena urbana aunado al valor que aportan los mismos en la calidad de vida de los peatones y residentes del sector; y es por esta razón que los faroles han sido localizados para que no se obstruyan con estos elementos naturales, además de que la distancia también obedece a que este tipo de iluminación baja (especialmente utilizada para peatonalizaciones o semipeatonalizaciones), es la única que se propone para el sector al estimarse que la colocación de iluminación alta (postes de alumbrado público), afectaría la percepción de la escena urbana por lo que se considera adecuada la que se propone y el espaciamiento propuesto para estos elementos.- Será tarea idónea para un profesional en luminotecnia, la proyección y el cálculo específico de la capacidad lumínica de las luminarias contenidas en estos faroles.

V.V.III. Farol para iluminación tipo “2”: (Ver plano No. 88)

Este farol, será utilizado en el resto de las áreas que comprenden el sub-sector, ya que la línea de diseño del mismo es un

poco más tradicional, por lo que se integra de mejor manera con las áreas residenciales y de uso mixto en donde se colocarán. El espaciamiento de los mismos es al igual que en el farol tipo “1” de 20 metros; y la motivación de la separación entre cada uno de ellos es la misma que para el farol ya descrito.

V.V.IV. Banca típica: (Ver plano No. 89)

La localización de las mismas dentro del sub-sector (Ver planos de Ampliaciones del No. 93 - 102), obedece principalmente al aprovechamiento de la sombra que da la copa de los árboles propuestos y a la configuración de la traza urbana del sub-sector.

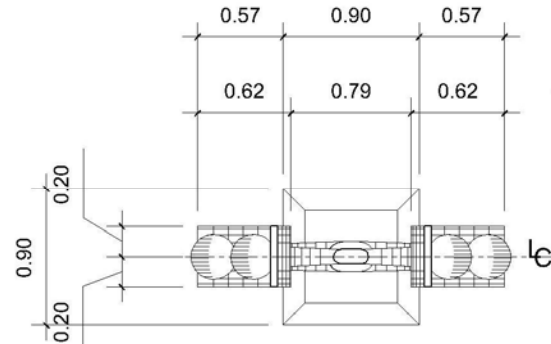
V.V.V. Cabina Telefónica: (Ver plano No. 90)

Estos elementos se han localizado principalmente en las esquinas de las cuadras, básicamente dónde la función predominante es la comercial (nuevamente ver planos de Ampliaciones del No. 93 - 102), dicho criterio de localización fue tomado de tablas guía para la implementación de los diferentes elementos conformadores del mobiliario urbano (revisar pág. anterior -Tabla de Aspectos Generales del Mobiliario Urbano-).

V.V.VI. Basurero: (Ver plano No. 91)

La localización de los mismos, corresponde a las áreas en dónde es previsto dentro de la propuesta haya concentración de personas, por lo que los mismos se encuentran presentes en las áreas comerciales y de uso mixto (ver planos de Ampliaciones del No. 93 - 102).

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



Luminaria esférica de policarbonato color blanco de 10"

Lámina de acero galvanizado / zinc

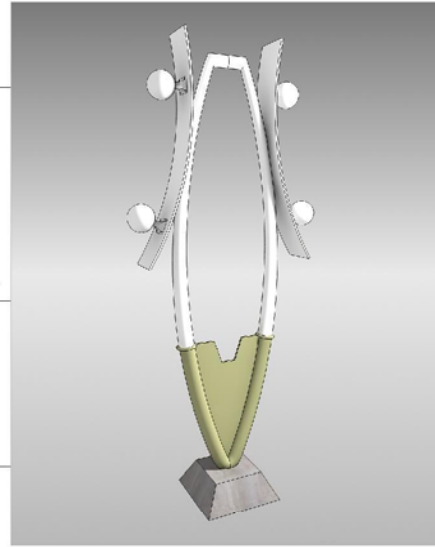


Lámina de acero galvanizado / zinc

Luminarias esféricas de policarbonato blanco, 10"

Tubo de acero galvanizado

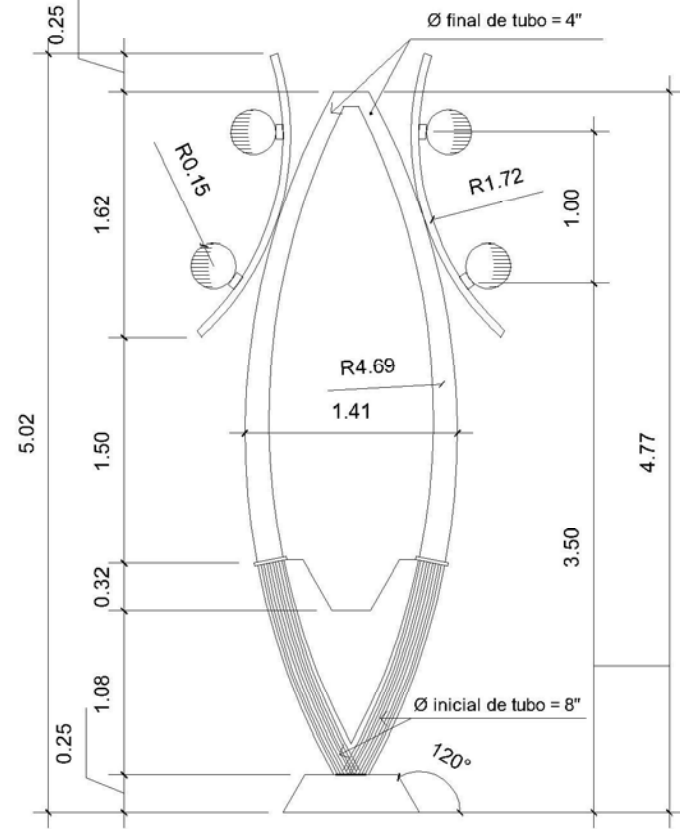
Base de concreto

PLANTA

FAROL TIPO 1

ESC: 1/50

Anclaje de tubos a base con platina + pernos



ELEVACIÓN FRONTAL

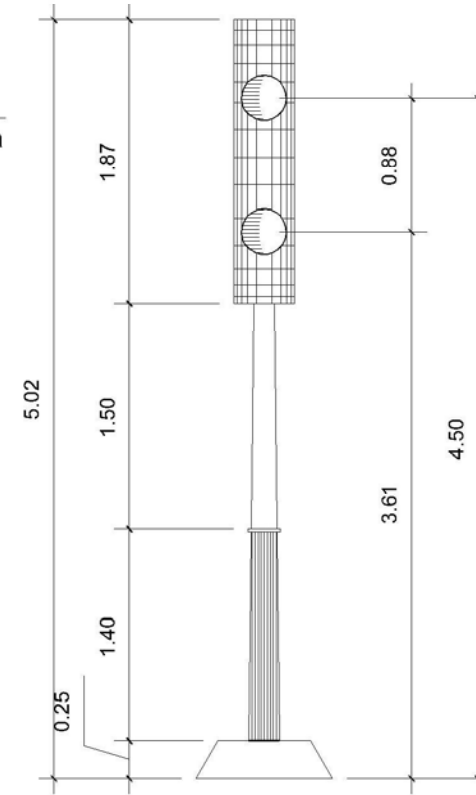
ESC: 1/50

ISOMÉTRICO

Sin escala

NOTA:

Se recomienda que el tipo de bulbo utilizado para las luminarias sea de Alta Presión de Sodio (HPS).-



ELEVACIÓN LATERAL

ESC: 1/50



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

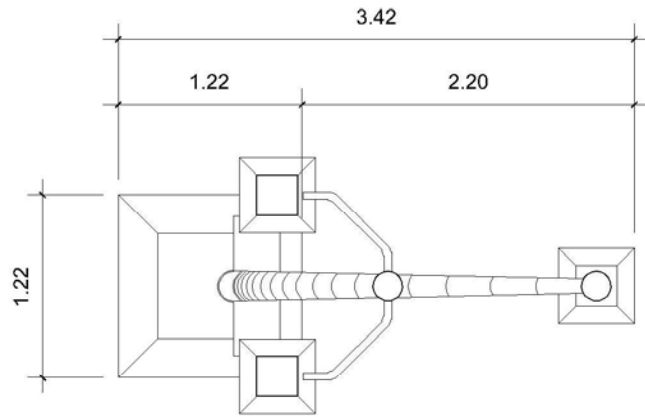
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
87

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

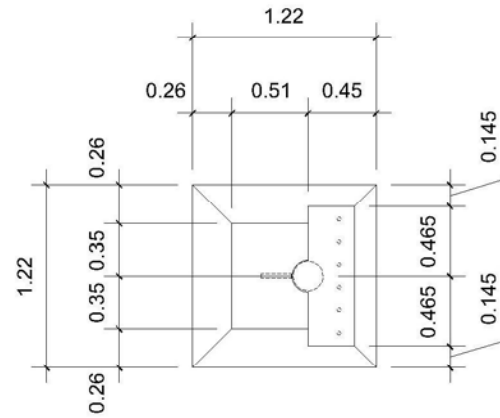
NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



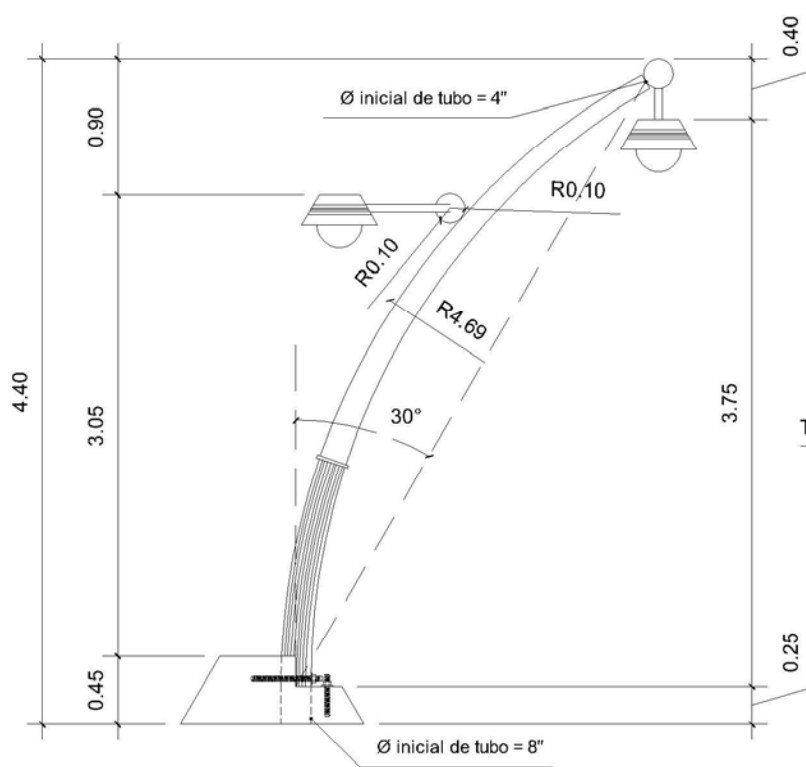
PLANTA FAROL TIPO 2

ESC: 1/50



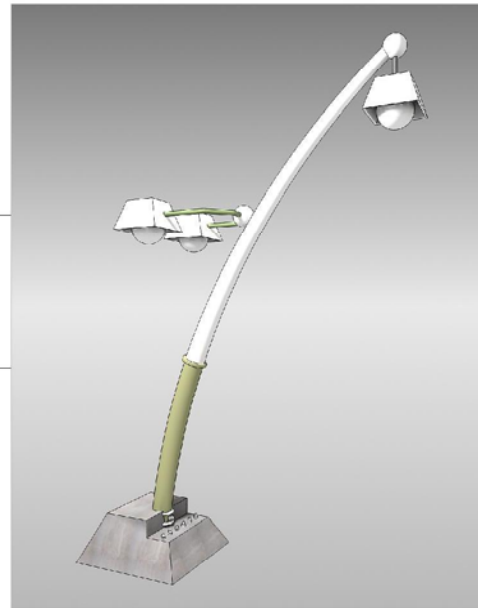
PLANTA BASE

ESC: 1/50



ELEVACIÓN

ESC: 1/50



ISOMÉTRICO

Sin escala

Lámina de acero galvanizado / zinc

Perno de sujeción
(atraviesa el tubo)

Anclaje de tubo a
base con platina + pernos

Base de concreto

Luminarias

Tubo de acero galvanizado



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

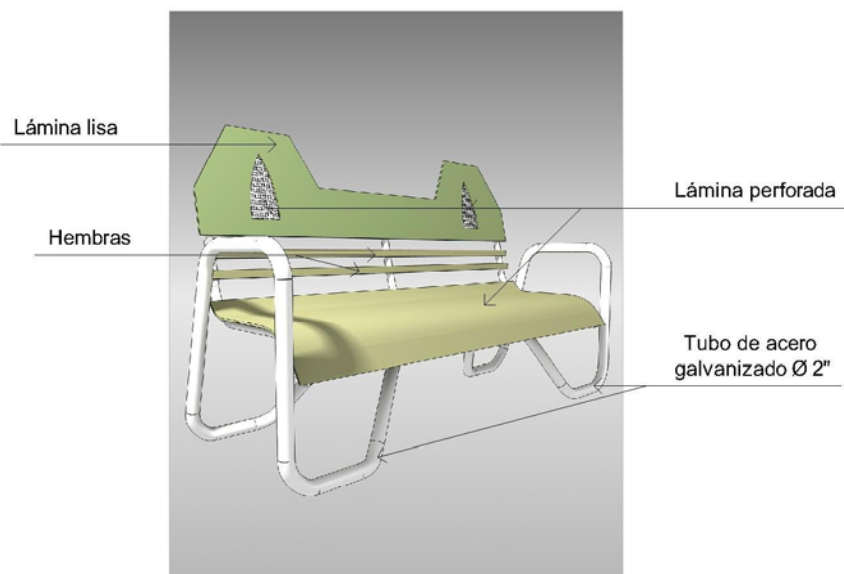
PLANO No.

88

FUENTE:
**ELABORACIÓN
PROPIA.**

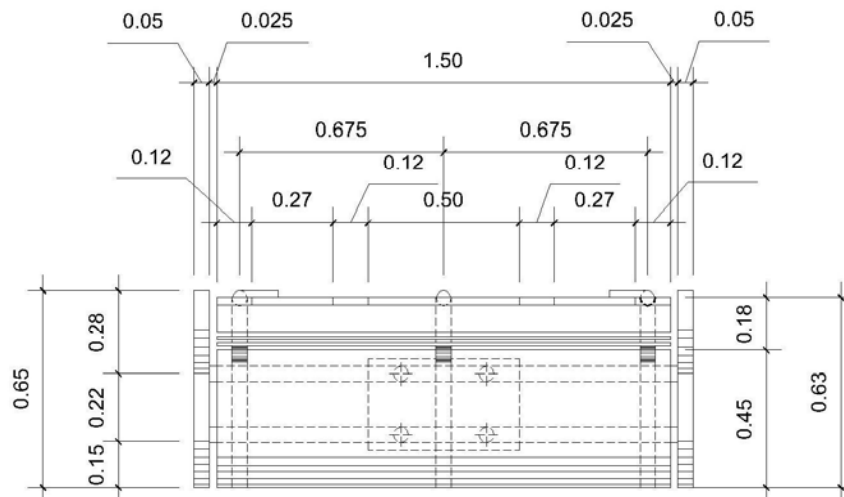
NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



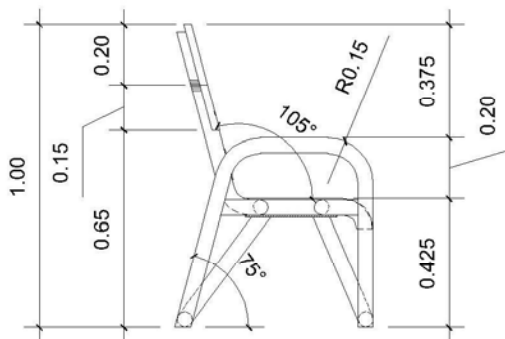
ISOMÉTRICO

Sin escala



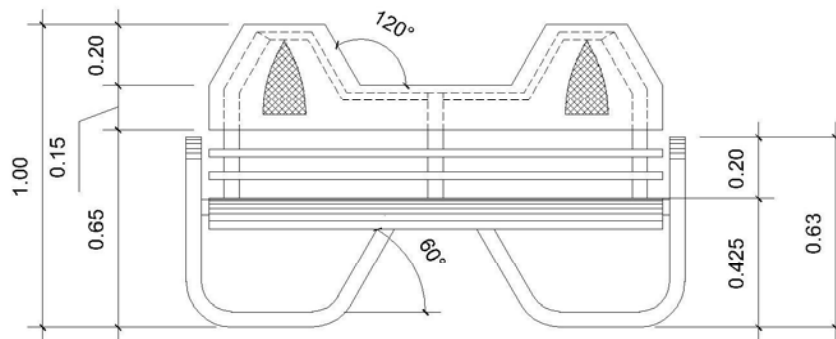
PLANTA DE BANCA

ESC: 1/25



ELEVACIÓN LATERAL

ESC: 1/25



ELEVACIÓN FRONTAL

ESC: 1/25



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

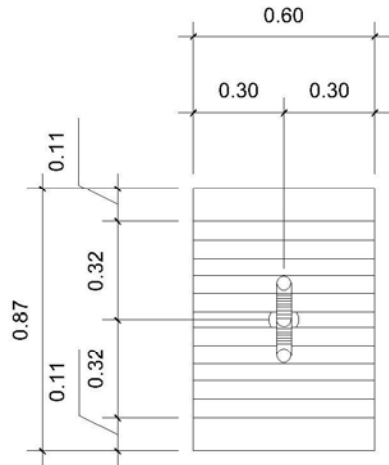
PLANO No.

89

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



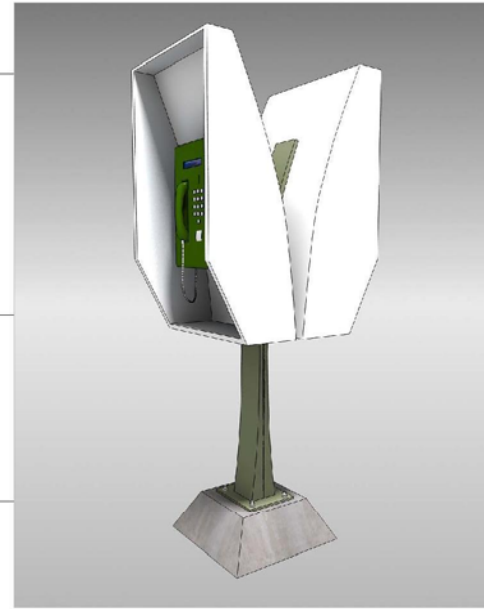
PLANTA DE TELÉFONO

ESC: 1/25

Cubierta de acrílico

Tubo de acero galvanizado

Tubo anclado a base con platina + pernos

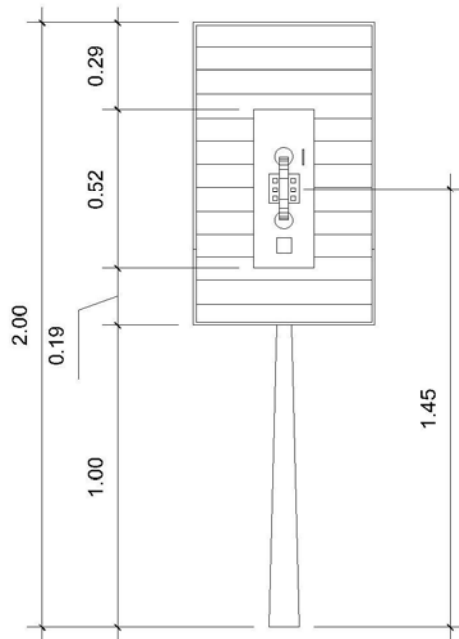


Sujeción a tubo por medio de tornillos

ISOMÉTRICO

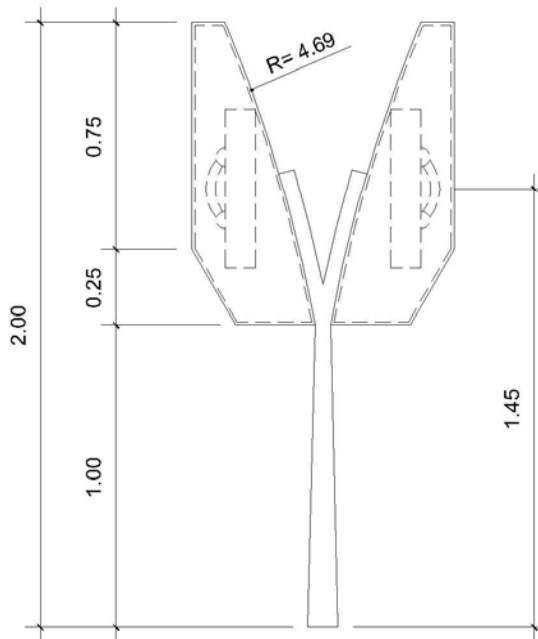
Sin escala

Base de concreto



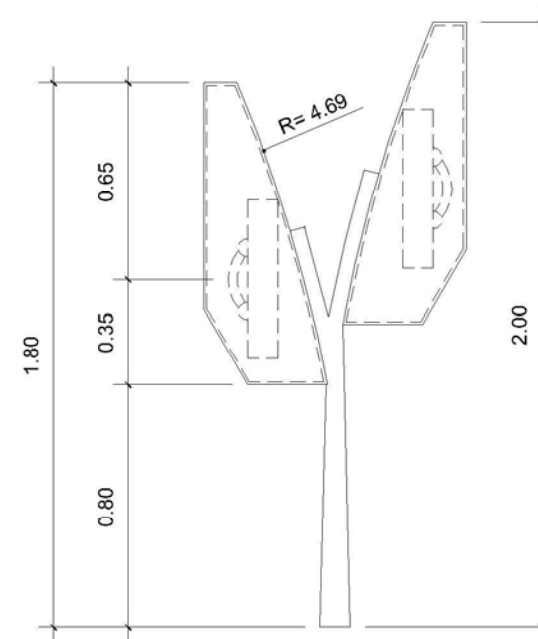
ELEVACIÓN FRONTAL

ESC: 1/25



ELEVACIÓN LATERAL

ESC: 1/25



ELEVACIÓN LATERAL CON CABINA P/ MINUSVÁLIDOS

ESC: 1/25



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
90

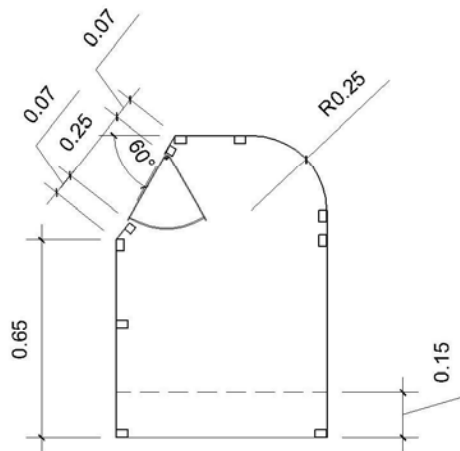
FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



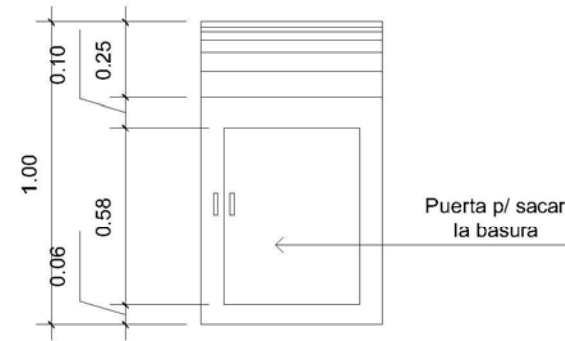
ISOMÉTRICO

Sin escala



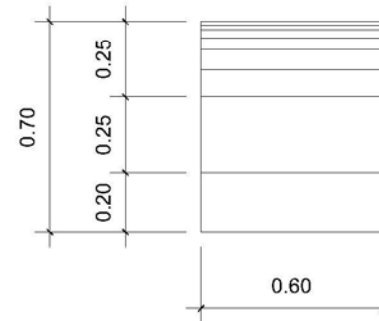
ELEVACIÓN LATERAL

ESC: 1/25



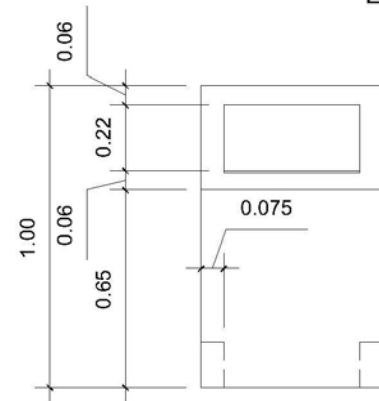
ELEVACIÓN POSTERIOR

ESC: 1/25



PLANTA BASURERO

ESC: 1/25



ELEVACIÓN FRONTAL

ESC: 1/25

NOTA:

EL BASURERO SERÁ METÁLICO (LÁMINA Y ESTRUCTURA METÁLICA).-



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
15/NOV./2006

NOMBRE:	MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G.	N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
91

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



NOTAS:

- ◆ Faroles de alumbrado público "tipo 2" son los que se utilizarán en los sectores definidos como predominantemente residenciales comprendidos por las siguientes calles: 5a. Av. "A", callejones 1 y 2, 6a. Calle "A" y callejón 3; La distancia entre éstos elementos será de 20 metros, colocándolos a un costado de la calle, de la manera como se aprecia en este plano.-
- ◆ En la Vía 5 y Ruta 8, se utilizará para el alumbrado público los faroles "tipo 1"; además, también se colocarán botes para basura y algunas cabinas telefónicas; en estas calles no se colocarán bancas dado que el espacio peatonal es reducido.-
- ◆ La separación entre sí de los bolardos será de 1.50 metros a ejes.-

NOMENCLATURA

SIMBOLO	SIGNIFICADO
	Farol de alumbrado público "tipo 1".
	Farol de alumbrado público "tipo 2".
	Banca.
	Teléfono público.
	Teléfono público con cabina p/ minusválidos.
	Bolardo de concreto Ø 0.30 m. x 0.50 m. (h).
	Indica árbol / Basurero.



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/AGO./2005

NOMBRE: MAPA:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

**N
O
M
B
R
E
I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.
92

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

NOTA:

Sobre la 5a. Avenida, se ha asumido la calle sin vados vehiculares particulares (únicamente se han plasmado los que sirven de entrada y salida para la 9a. y 8a. Calles), ya que la propuesta incentiva a la peatonalización y dado el comportamiento actual y proyectado de la misma (principalmente comercial), se estima que la presencia de éstos componentes urbanos serán minoritarios. Posteriormente (antes de la ejecución del proyecto), habrá que realizarse en consenso comunitario (incluye a la municipalidad, residentes, comerciantes y todas las partes interesadas) el estudio en cuánto a la permisión de este aspecto para determinar específicamente en que puntos de dicha calzada será necesaria la construcción de estos elementos; lo anterior ha de hacerse teniendo presente que éstos elementos no son precisamente deseables dentro de esta urbanización dada la imagen que se quiere proyectar en cuánto a un sector de carácter peatonal. Es deseable que con éstos consensos se llegue a soluciones de otra índole en las que no sea necesaria la construcción de vados vehiculares. Éstas mismas consideraciones son aplicables para el resto de las áreas definidas como predominantemente comerciales en la presente propuesta.

DISTRIBUCIÓN DE MOBILIARIO URBANO

ESC: 1/1,500



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

F R E E M Y D E P A Z G.

MAPA:

N O M B R E I N D I C A D O

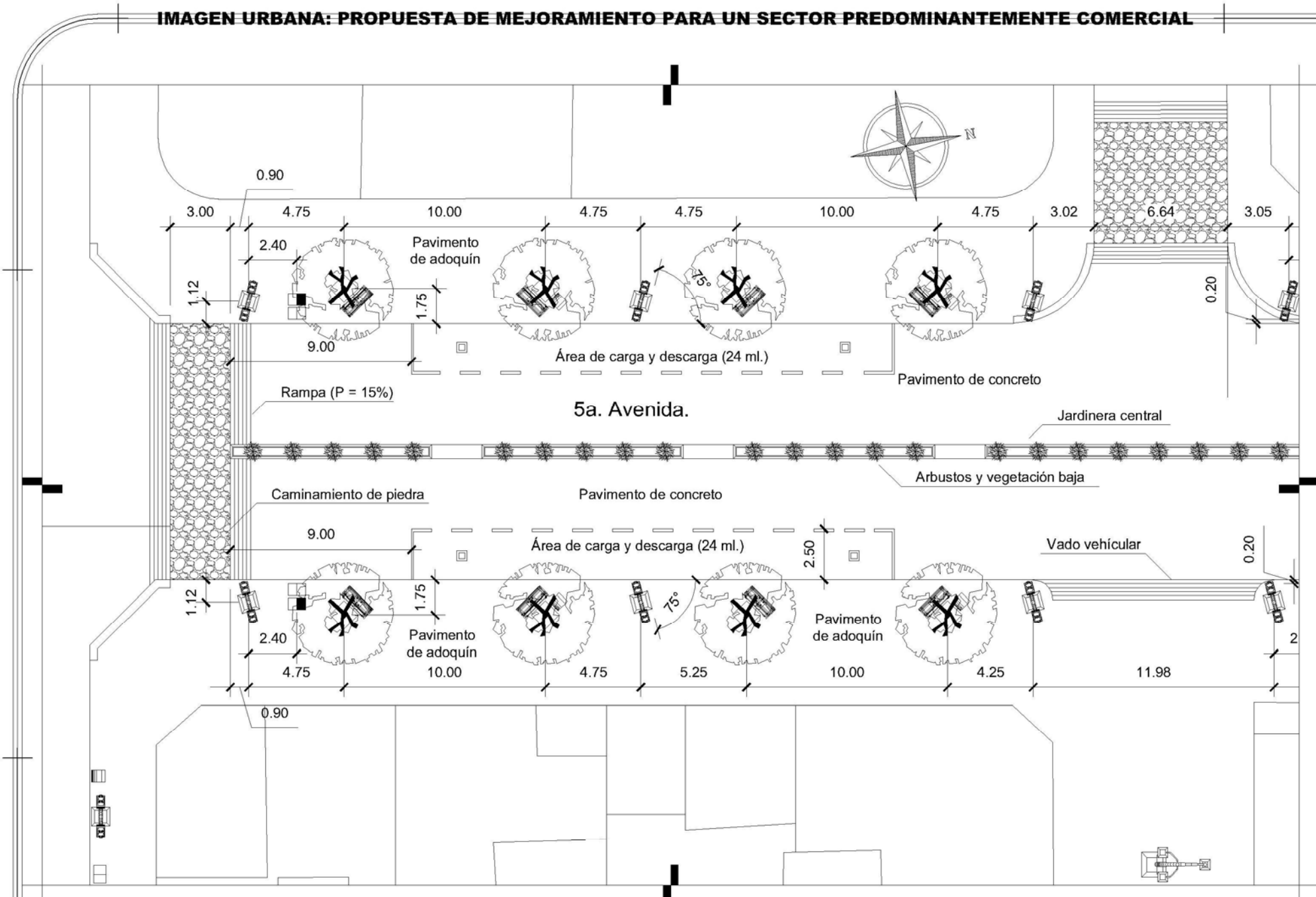
PLANO No.

93

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

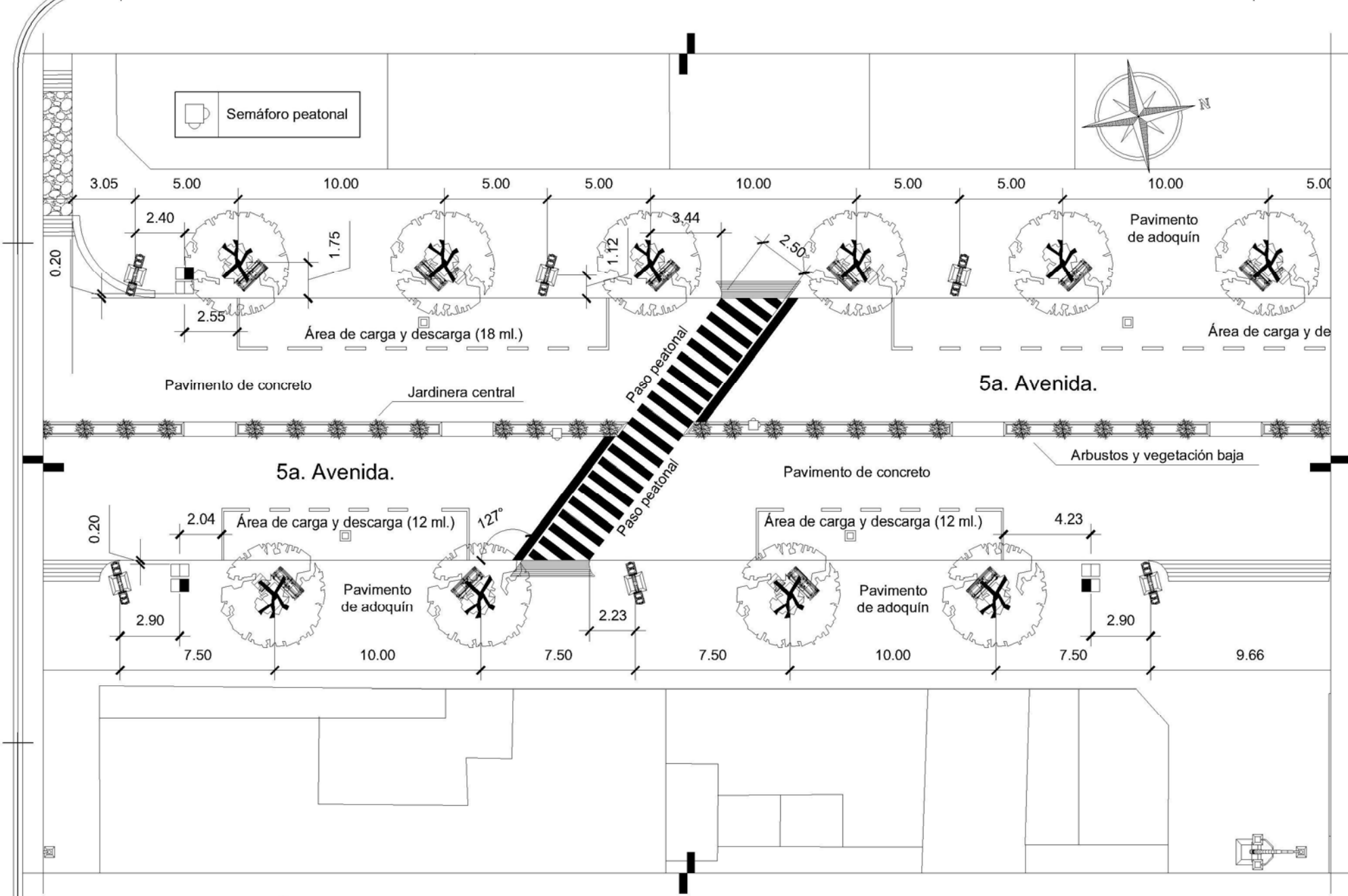


AMPLIACIÓN "A"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

FECHA:
05/FEB./2007

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. N O M B R E I N D I C A D O

PLANO No.
94

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:

AMPLIACIÓN "B"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

F R E E M Y D E P A Z G.

MAPA:

N O M B R E I N D I C A D O

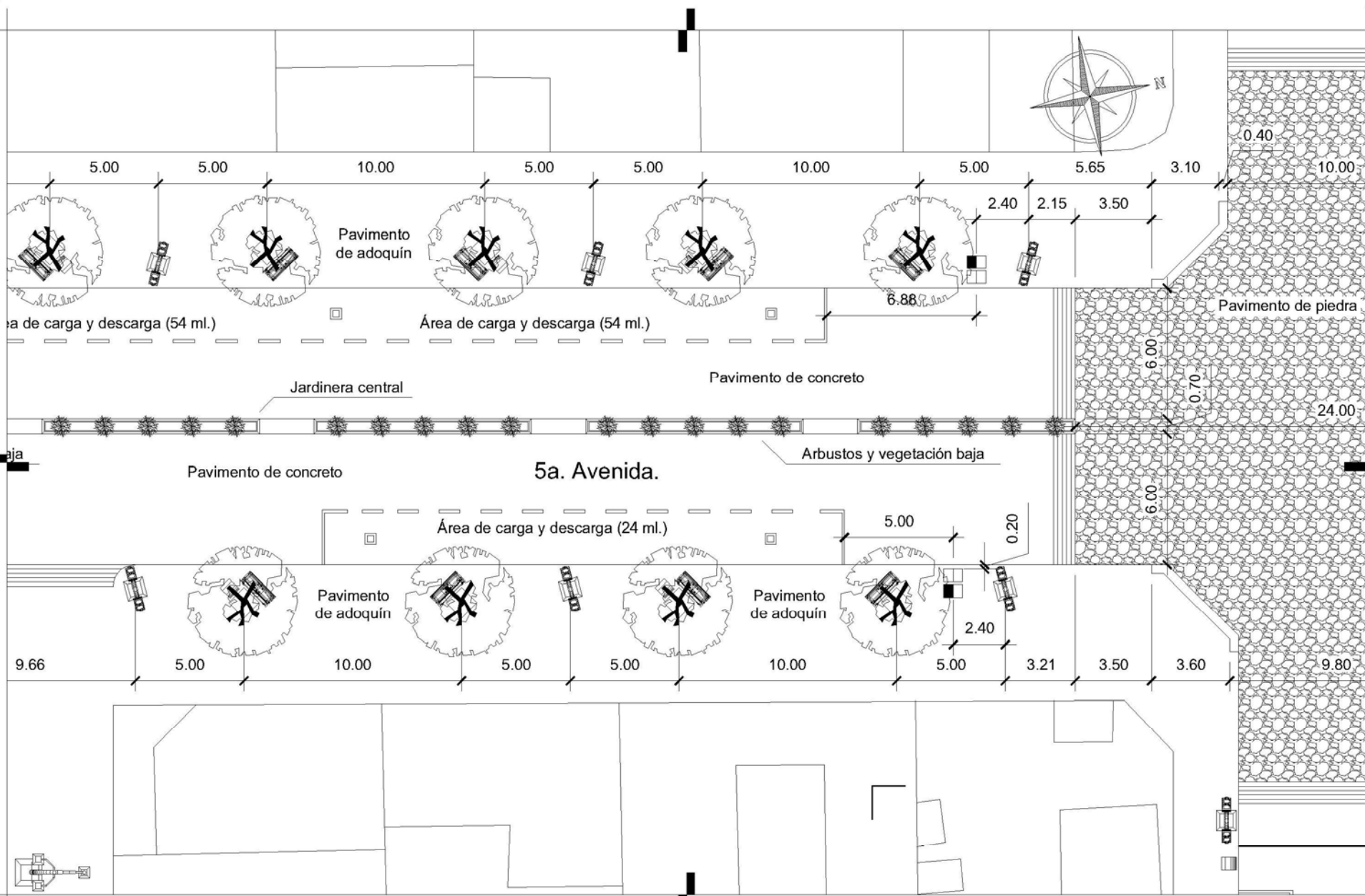
PLANO No.

95

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "C"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

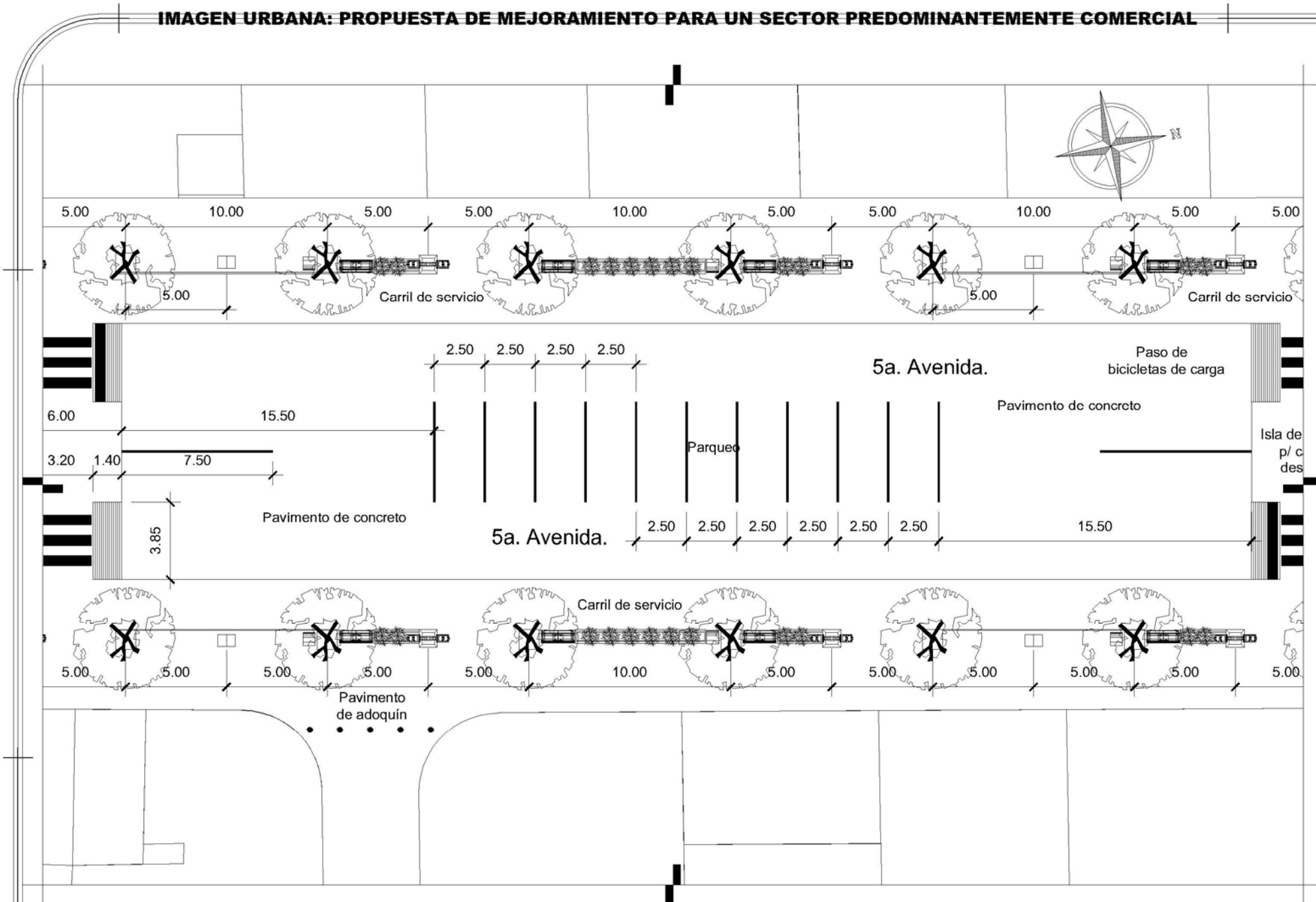
FECHA:
05/FEB./2007

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
97

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "E"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:
PROPUESTA

ESC:
INDICADA

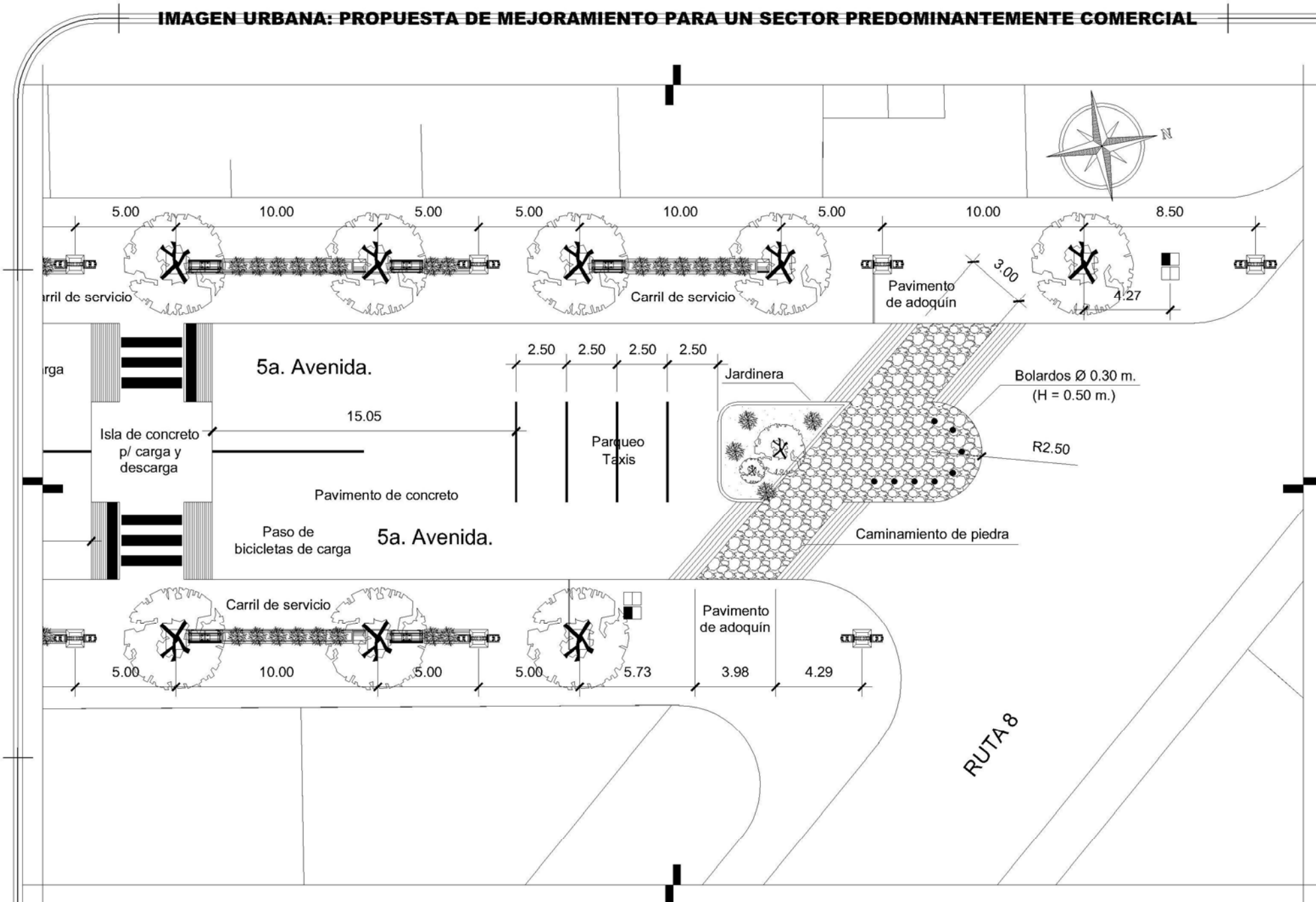
FECHA:
05/FEB./2007

NOMBRE: MAPA:
F R E E M Y D E P A Z G. **N O M B R E I N D I C A D O**

PLANO No.
98

FUENTE:
ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "F"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

F R E E M Y D E P A Z G.

MAPA:

N O M B R E I N D I C A D O

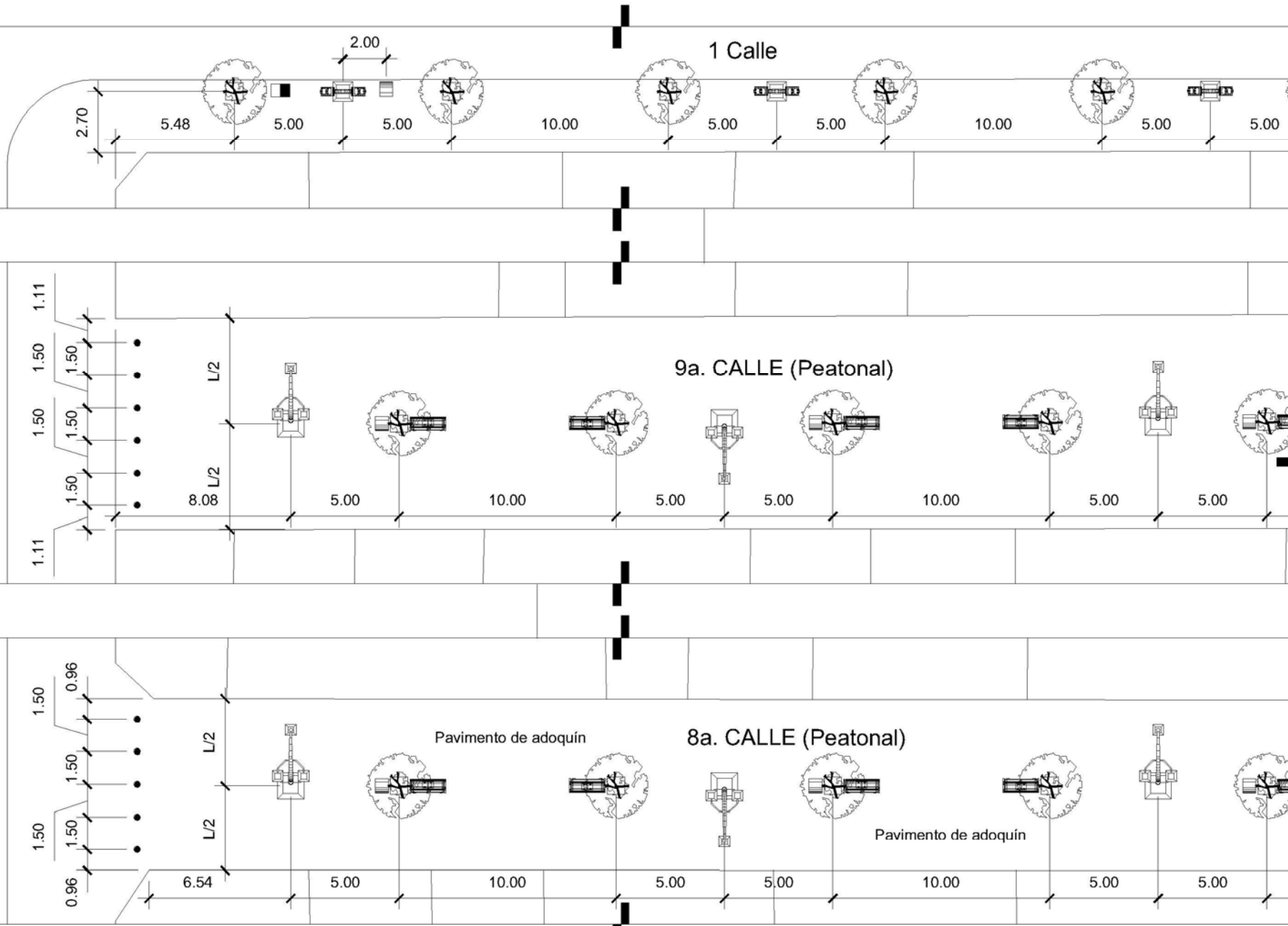
PLANO No.

99

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "G"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

CANTÓN EXPOSICIÓN PONIENTE

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

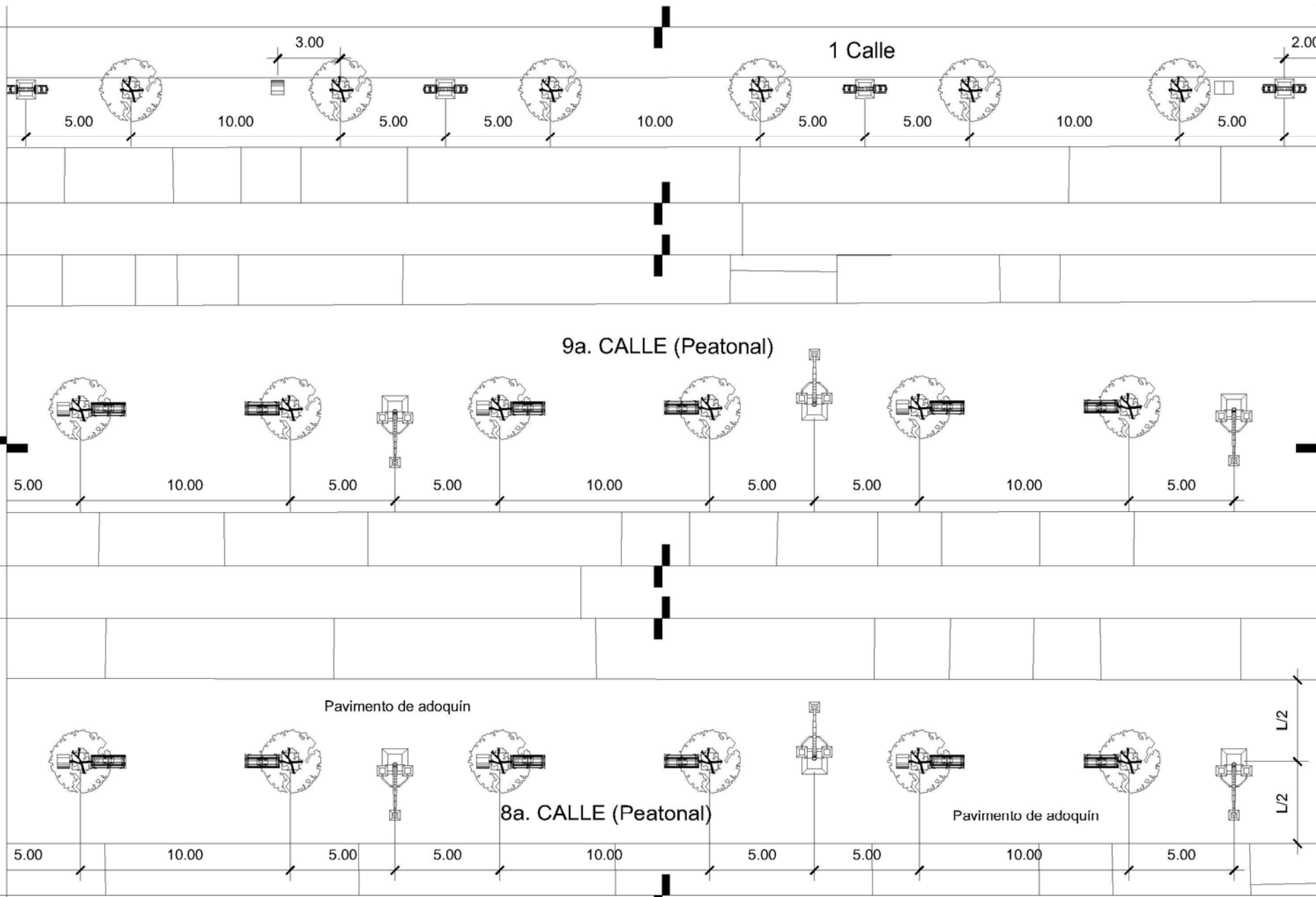
PLANO No.

100

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "H"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

PLANO No.

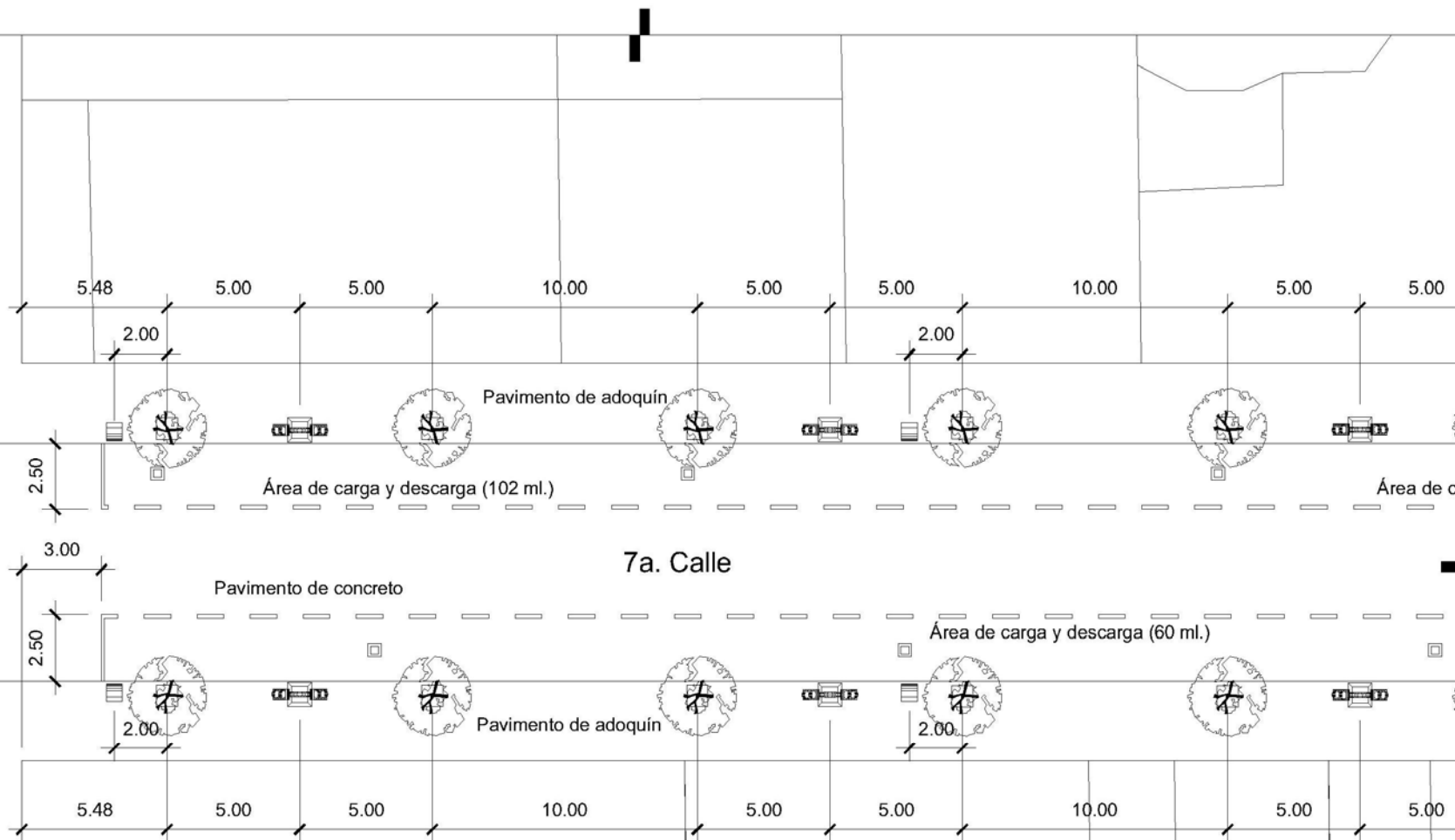
101

FUENTE:

**ELABORACIÓN
PROPIA.**

NOTAS:

6a. Avenida.



AMPLIACIÓN "i"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

IMAGEN URBANA: PROPUESTA DE MEJORAMIENTO PARA UN SECTOR PREDOMINANTEMENTE COMERCIAL



USAC

Arquitectura

FASE:

PROPUESTA

ESC:

INDICADA

FECHA:

05/FEB./2007

NOMBRE:

**F
R
E
E
M
Y
D
E
P
A
Z
G.**

MAPA:

**N
O
M
B
R
E

I
N
D
I
C
A
D
O**

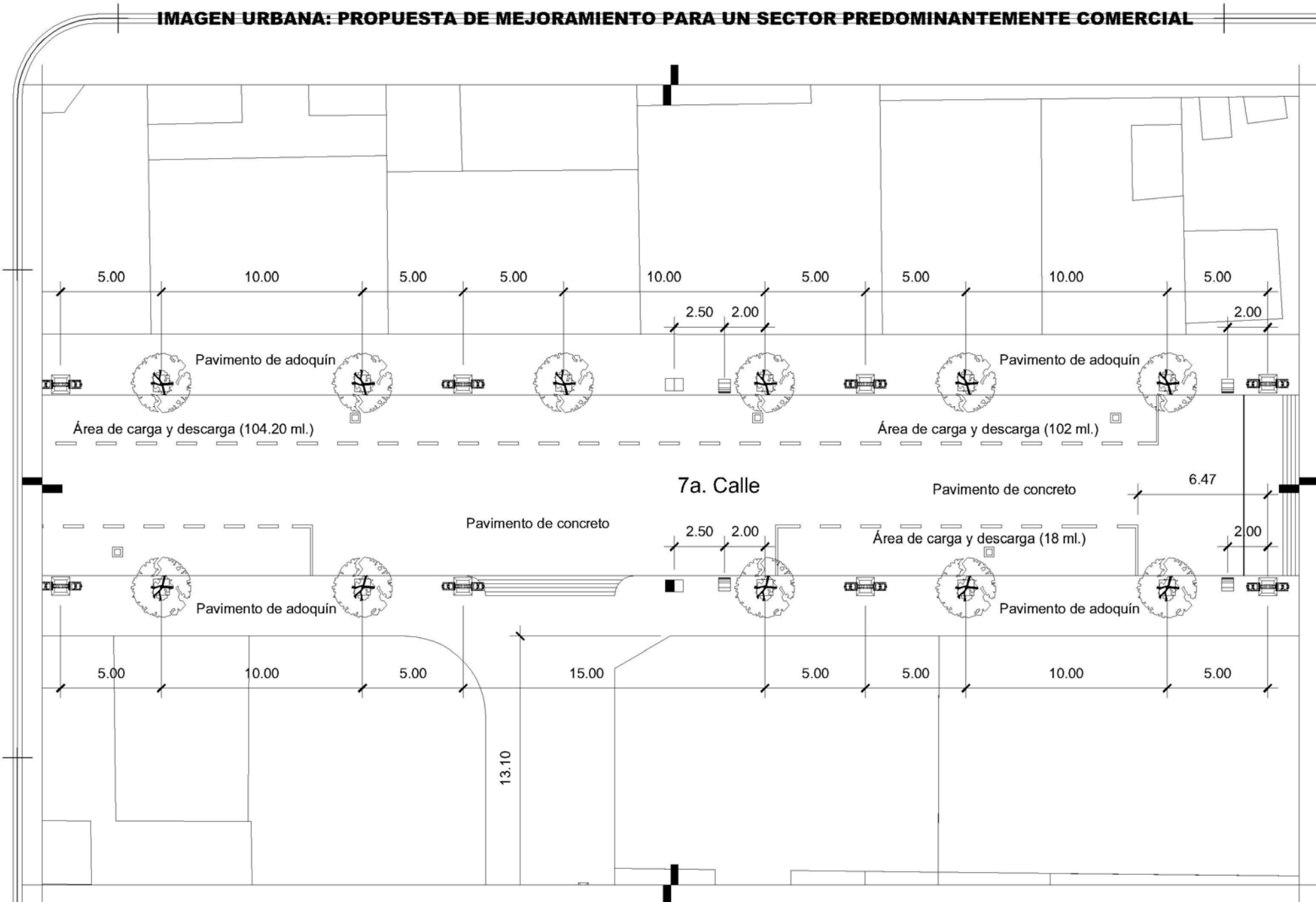
PLANO No.

102

FUENTE:

ELABORACIÓN PROPIA.

NOTAS:



AMPLIACIÓN "J"

DETALLE DE MOBILIARIO URBANO, PAVIMENTO Y SEÑALIZACIÓN

ESC: 1/250

V.VI. PRESENTACIÓN VOLUMÉTRICA.

Como producto final a todo este estudio, a continuación se presentan algunas imágenes generales del conjunto que reflejan todo lo plasmado en esta propuesta; es necesario como precedente a esto, establecer algunos criterios que fueron tomados en cuenta para llegar a dicho resultado:

- Las imágenes que serán presentadas, son representaciones de la porción de la 5ª. Avenida que integra al sub-sector de estudio; se ha escogido a esta avenida para dicha representación, ya que es la de mayor importancia (tanto por sus cualidades físicas, como paisajísticas y al ser el principal sector de atracción comercial para esta propuesta) y en la que se plasman el mayor número de elementos que integran a esta propuesta.
- Se ha incrementado al menos en I nivel a todas las edificaciones, ya que parte de la propuesta es el incremento en la densidad edificatoria (crecimiento vertical).
- Se ha seleccionado al azar algunas edificaciones para convertirse en edificios de nueva planta; se ha realizado de esta forma al no existir forma alguna de saber con certeza que edificio actual será demolido con este fin, además de la inexistencia de alguna edificación vulnerable en cuanto a su apariencia o materiales utilizados (al menos en esta avenida).-
- Selección al azar de otras edificaciones para crecer más de I nivel y configurarse de esta manera como los edificios altos del conjunto.

Como se ha hecho evidente, el criterio principal para construir esta representación urbana del conjunto (en cuanto a la apariencia de las edificaciones), ha sido el del 'azar' puesto que no se desea construir esa multiplicidad de manera 'artificial' con la planificación; en realidad lo que se quiere lograr con la propuesta es una conducción, o una guía hacia esa multiplicidad para que la misma se construya y emerja de forma 'espontánea y natural'.

Por otra parte, se ha tratado de representar en estas imágenes, tan sólo algunas formas básicas (en cuanto a la configuración arquitectónica de las edificaciones) para generar una idea de la riqueza y el potencial que se puede conseguir con la aplicación del concepto de 'Complejidad y Multiplicidad' y si aunado a esto, 'a la forma', le sumamos el valioso aporte visual que brindará la diversidad de materiales que se utilizarán, estaremos realmente bajo un marco infinito de posibilidades que esperan ser descubiertas y utilizadas.

A continuación, las imágenes representativas del conjunto:



Apunte desde la 1ª. Calle y 5ª. Avenida de la zona 9 –
Vista hacia el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias -



- Vista hacia Isla de carga y descarga -



- Apunte de intersección entre la 5ª. Avenida y la 7ª. Calle.-



Apunte de paso peatonal sobre la 5ª. Avenida. – Al fondo el Teatro -



- En primer plano aparece la luminaria propuesta para esta avenida, detrás de ella pueden observarse otros elementos conformantes también del espacio urbano -



- Apunte desde la intersección entre la 5ª. Avenida y 7ª. Calle, vista hacia el Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias. -



- Vista aérea del conjunto urbano -



- Vista aérea del conjunto urbano -

V.VII. ORGANIZACIÓN SOCIAL.

Como marco de referencia se tienen los hechos violentos, el carácter defensivo y en general la fuerte oposición que se ha evidenciado frente a las disposiciones municipales para esta comunidad, resulta trascendental el descubrir y el actuar con base en las demandas y necesidades de este sector; y que mejor manera que haciéndolo de forma participativa, en la que sean los diferentes actores interesados los que junto con las autoridades municipales planifiquen el mejoramiento de su comunidad; esto tomando en cuenta también la experiencia y éxito de otros países en dónde se ha aplicado este tipo de planificación para sus ciudades. Bajo este punto de vista es que surge la importancia de la planificación participativa, dado que gran parte del éxito en las medidas o propuesta de mejoramiento para esta comunidad, estará plenamente ligado a una metodología de participación de los diferentes actores implicados, como ya se expuso.

Es necesario entonces, comprender los beneficios de la utilización de una metodología participativa en la toma de decisiones y planificación de los proyectos para planes de mejoramiento comunitarios y en general de la ciudad, mismos que a continuación se presentan:

- “1. Asegura que los buenos planes permanezcan intactos a lo largo del tiempo.*
- 2. Reduce la probabilidad de batallas de opinión ante las comisiones y consejos de planificación.*
- 3. Apura el proceso de desarrollo y reduce el costo de buenos proyectos.*
- 4. Mejora la calidad de la planificación.*

5. Mejora el sentido de comunidad en general y la confianza en el gobierno.” (63:1); como se puede apreciar a través de la participación comunitaria, se tiene ganado ya mucho terreno para la consolidación de las propuestas que surjan de esta retroalimentación entre ciudadanos y autoridades planificadoras. Es valioso, además de la teoría el conocer ejemplos claros en dónde la aplicación de estos elementos hayan tenido éxito; y en este sentido que mejor ejemplo para el caso latinoamericano que el de la ciudad de Curitiba en el Estado de Paraná en Brasil. Esta ciudad se ha consolidado en el ámbito Americano y a nivel mundial por tener los más altos niveles de éxito al implementar políticas de participación ciudadana en todos los niveles de planificación; así lo dice este fragmento: “Los ciudadanos son consultados a todos los niveles y son continuamente informados sobre las actividades en su ciudad.”; además de ello, la participación ciudadana es uno de los ejes directrices en el actuar de la institución municipal: “La actual administración, conducida por el alcalde Cassio Taniguchi, es sustentada por tres directrices básicas: creación de empleo, gestión participativa e integración metropolitana.” (68:1); lo anterior aunado a un fuerte liderazgo político y continuidad en el plan maestro de la ciudad, han conducido a Curitiba a ser uno de los más claros ejemplos de sustentabilidad; generando y reforzando de esta manera los lazos identitarios de su comunidad al ser partícipes activos en la toma de decisiones para su ciudad. Otros claros ejemplos de éxito en los que ha sido parte fundamental la participación ciudadana son: las ciudades de Lyon en Francia, Copenhague en Dinamarca, Pórtland en el Estado de Oregon, Estados Unidos de América, Córdoba en Argentina, etc. (21).

A manera de énfasis de este tipo de planificación, también para el planeamiento de mejoras residenciales es de suma importancia la participación ciudadana de los residentes del área a intervenir; en este orden de pensamiento, se expresa lo siguiente: “Abordar el

problema de cómo intervenir el hábitat a través de acciones de mejoramiento del parque habitacional deficitario existente, desde una perspectiva integral, requiere considerar múltiples variables en su diseño, gestión y ejecución, en donde la participación social se reconoce como eje motriz.” (88:1).

Actualmente la Municipalidad capitalina, esta impulsando el Plan Guatemala 2020 en el que se presenta a la participación ciudadana como eje principal en torno a todos los componentes del Plan, mismos que abarcan desde: fomento económico, movilidad urbana, educación, abastos, cultura, ambiente, seguridad ciudadana, salud, fortalecimiento institucional, agua y saneamiento, y ordenamiento territorial. (74:1). Se presenta el Plan de manera integral, ya que todos los aspectos que conforman al Plan son relevantes para nuestra ciudad, pero entre ellos, cuenta con un aspecto que es de mucha importancia para la ciudadanía y si nos referimos específicamente al sector que se está estudiando, un sector con características comerciales, este punto se vuelve fundamental en el éxito y desempeño de las actividades que se producen en él; se está hablando de la **seguridad ciudadana**; este es un apartado dentro del plan que se encuentra en fase de retroalimentación puesto que los lineamientos que aparecen al consultar la página electrónica (70:1), son únicamente los postulados ideados por la comuna a los que les hace falta el enriquecimiento y aporte de la ciudadanía. Es importante en este punto aclarar que la Municipalidad, sólo puede actuar como instrumento de planificación y mediador entre las Instituciones encargadas de brindar la seguridad y la ciudadanía, al no ser parte de sus atribuciones como Institución. Bajo esta perspectiva, habría que ver de que forma se brindará la seguridad, cuál será la forma de operar de los agentes encargados de prestar este servicio a la ciudadanía y ver si realmente será un servicio de calidad que permita proporcionar la atmósfera de tranquilidad y confianza al desarrollar las

actividades comerciales; o simplemente la tranquilidad y confianza de vivir en un sector sin delincuencia. Es pertinente indicar, que este tema se ha tocado, sólo porque se considera que es un punto que será de importancia en la implementación y el logro de cómo ya se dijo una atmósfera apta para desarrollar las actividades terciarias y residenciales predominantes en el sector; más no es competencia ni punto a tratar detalladamente para brindar soluciones de la presente propuesta.

Otra forma de participación social, pero mucho más independiente de la autoridad municipal (aunque ligada a ésta más que todo en el aspecto de recaudación del impuesto acordado y aprobación de las mejoras planteadas por estos organismos para sus distritos) y que ha sido creada y adoptada en muchas de las ciudades de los Estados Unidos de América cuando los gobiernos municipales pierden el control de los espacios públicos; implementadas con éxito desde hace más de 20 años, han sido los llamados BID (Business Improvement District) Distritos abocados al Mejoramiento Comercial; entre las características que tienen estos distritos son la obtención de fondos principalmente por parte de los mismos actores comunitarios a través de la autoimposición de un impuesto dependiendo del valor de sus propiedades (este es fijado por ellos mismos); además se obtienen fondos a través de donaciones, aportes de organizaciones públicas, venta de artículos, etc.; *“En general, estas organizaciones están orientadas a desarrollar económica y comercialmente las localidades que la componen a través de funciones de seguridad, limpieza, mejoramiento de áreas verdes, labores sociales, de difusión y promoción de actividades, comercios o negocios y servicios turísticos.” (79:1).* En este sentido, hay que ver la existencia de algunas ventajas que una organización de este tipo permitiría, ya que sabiendo por ejemplo el gran problema de impunidad y delincuencia existente en el área de

toda La Terminal (el sector del área homogénea delimitado para el presente estudio no escapa a estas condiciones), una organización de este tipo ayudaría grandemente en complemento al mejoramiento urbano (características físicas), ya que estos aspectos no pueden ser tratados por la comuna puesto que no son atributos de esta institución y tampoco sería una apuesta saludable fiarse de las fuerzas de seguridad pública. Este igual es un factor sumamente importante para el éxito de este mejoramiento, puesto que se deben de generar estrategias o planificar mecanismos e implementarlos para crear una atmósfera de seguridad y confianza en el sector al que se le aplicará dicho mejoramiento.

Un punto importante que se considera debe quedar claro, es el hecho de que esta propuesta no pretende idear o plantear el mecanismo para la participación ciudadana, aunque si hace énfasis en que este debe ser el camino a adoptar entre la comuna capitalina y los diferentes actores que estarán involucrados con cualquier propuesta de mejoramiento que se presente para el sector en estudio; por lo tanto, dicho mecanismo debe de ser ideado de preferencia en conjunción entre estas dos posiciones (Municipalidad - Comunidad), dejando como materia específica para la presente propuesta, el mejoramiento comercial en sus directrices físicas-urbanas, mas no en la metodología para conseguir determinados fines.

Al ser esta una propuesta de carácter académico, se presentan ciertos inconvenientes con respecto a llevar de manera intacta el proceso de participación ciudadana en todo su espectro, ya que no se cuenta con el tiempo necesario para llevar el seguimiento de los avances conforme vayan surgiendo por medio de la participación de los diferentes actores involucrados, como por ejemplo, los comerciantes formales e informales, los residentes, los

trabajadores, los compradores, los proveedores comerciales, transeúntes, etc; lo anterior es por una parte consecuencia del tema que se esta tratando, al ser de índole urbano, rama de la arquitectura aún poco difundida en nuestra sociedad; en la actualidad se percibe cierto incremento o interés por la aplicación de esta materia por parte de las autoridades municipales (aunque no está demás repetir que ya han habido esfuerzos por parte de las mismas en el pasado), de igual manera se percibe un incipiente crecimiento en el interés por su estudio en los ámbitos profesionales. Bajo este pequeño esquema, es razonable asumir que si para los estratos educados o más bien, para la parte técnica, para la parte guiadora del proceso, para la parte que tiene que ser la propositiva y conocedora de esta materia, es una materia que prácticamente comienza a conocerse, desenvolverse, aplicarse y experimentarse (al menos desde el punto de vista participativo); por lo anterior es de esperarse entonces que para el común de los ciudadanos, esta materia resulte prácticamente desconocida, situación que como ya se ha indicado alargaría en buena medida el proceso.

Por lo expuesto, se hace la salvedad que el presente trabajo es una propuesta académica que será entregada a las autoridades municipales para ser analizada y discutida por las mismas, de igual manera se espera que la misma sea compartida con esta comunidad y específicamente con el Comité de Vecinos de La Terminal para que a partir de allí empiece el proceso de participación mencionado; por éstos motivos es obvio esperar que la propuesta sufra variaciones conforme al acuerdo final entre estas dos representaciones.

Dado el planteamiento de esta propuesta, se estima que no debe encontrar grandes obstáculos por los comerciantes oponiéndose al mismo, tampoco por parte de algún otro actor implicado en el proceso, puesto que éste sólo busca el mejoramiento

en las condiciones actuales en el rubro comercial y urbano del sector; de igual forma se busca la integración o inclusión armónica entre esta actividad y la residencial, cuya presencia en el sector de estudio es sumamente significativa, por lo que dicho en otras palabras, se buscarán usos mixtos del suelo para permitir una mejor interacción y hacer de ésta en la medida de lo posible, una comunidad sustentable, promoviendo el sentido de identidad comunitaria, de rasgos diferentes a los actuales donde lo que predomina son los aspectos de desconfianza, actitud defensiva, lucro económico y de costumbre a lo que por tantos años les ha funcionado; por lo tanto, se buscará la identidad comunitaria pero en un sentido más digno, más respetuoso para con ellos mismos como para con el resto de los ciudadanos, a través del rescate, revalorización y dignificación del peatón y de los espacios públicos pertenecientes a éstos últimos.

VI. PRESUPUESTO:

ACERAS Y CALLES				
<i>Rubro</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Unidad</i>	<i>Costo Unitario</i>	<i>Sub total</i>
Demolición de calles (incluye las aceras y desmontaje de infraestructura y mob. Urbano).	19653.07	M ²	Q300.00	Q5,895,921.00
Suministro e instalación de pavimento con concreto (incluye nivelación de superficie).	7,564.69	M ²	Q480.00	Q3,631,051.20
Suministro e instalación de pavimento con adoquín (incluye nivelación de superficie y bordillo).	11,466.06	M ²	Q350.00	Q4,013,121.00
Suministro e instalación de pavimento con piedra (incluye nivelación de superficie).	622.32	M ²	Q280.00	Q174,249.60
Ducto Único / para instalaciones.	1,788.35	ML.	Q700.00	Q1,251,845.00
TOTAL				Q14,966,187.80

MOBILIARIO Y ELEMENTOS URBANOS				
<i>Rubro</i>	<i>Cantidad</i>	<i>Unidad</i>	<i>Costo Unitario</i>	<i>Sub total</i>
Bancas.	63	Unidades	Q4,500.00	Q283,500.00
Basureros.	49	Unidades	Q500.00	Q24,500.00
Bolardos.	19	Unidades	Q175.00	Q3,325.00
Cabinas telefónicas.	33	Unidades	Q9,000.00	Q297,000.00
Farol tipo "1".	59	Unidades	Q12,000.00	Q708,000.00
Farol tipo "2".	25	Unidades	Q7,500.00	Q187,500.00
Jardineras.	185.6	ML.	Q600.00	Q111,360.00
Topes / para seguridad peatonal.	45.86	ML.	Q500.00	Q22,930.00
Vados vehiculares.	50	ML.	Q60.00	Q3,000.00
Señalización horizontal.	1627	ML.	Q12.00	Q19,524.00
TOTAL				Q1,657,314.00

INTEGRACIÓN DE RENGLONES DEL PRESUPUESTO:

INTEGRACIÓN DE PRESUPUESTO		
<i>Renglón</i>	<i>Sub total (Q.)</i>	<i>Sub total (\$)</i>
Aceras y Calles.	Q14,966,187.80	\$1,943,660.75
Mobiliario y Elementos Urbanos.	Q1,657,314.00	\$215,235.58
TOTAL	Q16,623,501.80	\$2,158,896.34

VIII. CONCLUSIONES

Dada su cercanía, el sub-sector de propuesta está ligado geográficamente a La Terminal, es por ello que comparte con ésta una buena parte de los problemas que la aquejan, como por ejemplo: usos del suelo perniciosos para la sociedad, contaminación ambiental, mal uso de los espacios públicos, actividades que entorpecen el tráfico vehicular, etc. Todo lo anterior en detrimento de la imagen urbana del lugar, de las áreas comerciales y residenciales y en general de la calidad de vida de las personas que desarrollan sus vidas en este sector de la ciudad; es por lo anterior y en respuesta a estas condiciones, que se considera que con la implementación de la propuesta urbana que aquí se plantea, serán resueltas en buena medida, ya que se propone el mejoramiento de todos estos aspectos, en el que se tiene como precepto, la mejora de la imagen urbana del lugar.

En la búsqueda de este mejoramiento, se le ha otorgado un papel de suma importancia al valor histórico del sector del Cantón Exposición, ya que se pretende rescatar el concepto de lo que evoca esa palabra “exposición”, y para ello se ha tomado como insignia o ejemplo al Teatro Nacional Miguel Ángel Asturias, dado que desde el sub-sector en cuestión se tiene una inigualable vista de tan bella y preciada obra de la arquitectura guatemalteca. Buena parte de los elementos urbanos que aquí se proponen, están inspirados en los trazos básicos del Teatro; se ha buscado cierta correspondencia con el mismo para que exista integración entre estos elementos, ya que ambos (Teatro y mobiliario planteado), formarán parte de la escena urbana percibida por los transeúntes (específicamente sobre la 5ª Avenida). De igual manera, se plantea la densificación edificatoria y la mixtura de los usos, dado que ambos aspectos son sumamente

positivos para el mejor funcionamiento de la ciudad, pues se aprovecha más el espacio y se reducen los viajes y la necesidad de la utilización del automóvil para los mismos, contribuyendo de esta manera en el mejoramiento del aspecto ambiental, además de la introducción de arborización y vegetación (en las jardineras) que no sólo incidirá positivamente en este aspecto, sino que lo hará en el mejoramiento de la imagen urbana y en la elevación del nivel de calidad de vida de los residentes y transeúntes del sector.

Por último, pero no por ello de menos importancia, también se han regulado los usos del suelo que en el se desarrollan de maneja tal que puedan convivir en armonía las diferentes actividades que son permitidas para cada área del sub-sector. Es por todo lo expuesto, que se estima que con la implementación y puesta en marcha de esta propuesta se estará beneficiando no sólo a las áreas comerciales predominantes en el sector, sino también a las áreas residenciales (cuya representación es significativa) y en general para cualquier visitante del sector, al brindárseles un espacio urbano, cómodo, agradable y digno de ser expuesto en nuestra ciudad.-

IX. RECOMENDACIONES

- La propuesta planteada, pretende ser tan sólo el generador de toda una dinámica de mejoramiento dentro del sub-sector abordado; es por tal razón que es de suma importancia para el beneficio de esta comunidad, la preservación y permanente funcionamiento del Comité Unico de Barrio, ya que es a través de él que se canalizarán las diferentes inquietudes y propuestas que tengan los integrantes de este barrio con respecto a mejoras para su comunidad.-
- Es de carácter fundamental para la buena implementación y funcionamiento de la propuesta planteada, la estricta colaboración y compromiso por parte de las autoridades municipales (específicamente de EMETRA) en prestar especial atención al aspecto del tránsito y vialidad propuesta, ya que dadas las características de la misma, se requiere de trabajo de logística y patrullajes de campo para mantener el ordenamiento vial.-
- Crear mecanismos eficientes de operatividad para los rubros de la propuesta en los que sea necesario, como por ejemplo en el funcionamiento vial (permanencia en parqueos de carga y descarga, fluida circulación, funcionamiento de carga y descarga del transporte pesado –para las distribuidoras y depósitos-, etc.), mantenimiento de áreas verdes y mobiliario urbano propuesto, etc. Éstos deben ser consensuados y con la participación de los actores involucrados y las autoridades municipales, para que de esta manera se pueda implementar la propuesta y permitir que la misma sea mejorada según lo vaya requiriendo la realidad que se este viviendo (crear un sistema

de retroalimentación para que no quede obsoleta la propuesta).-

- Con base en los antecedentes históricos de nuestra ciudad, es preciso indicar nuevamente, que se necesita de un esquema o marco jurídico en el que se pueda actuar y respaldar; este evidentemente tendrá que realizarse de manera participativa entre los diferentes actores que se vean implicados en el proceso, para que el resultado sea lo más incluyente en cuánto a las necesidades de toda esta comunidad.

X. BIBLIOGRAFÍA

ENCICLOPEDIAS

1. Bonilla, Pivaral y Luján, Muñoz. *Historia General de Guatemala*. Tomo IV. Guatemala. 1995.
2. Gellert, Gisela. *Historia General de Guatemala. Ciudad de Guatemala: Desarrollo de su Estructura Urbana*. Tomo IV. Guatemala. 1995.
3. Gellert, Gisela. *Historia General de Guatemala. Desarrollo Urbano de la Ciudad de Guatemala*. Tomo V. Guatemala. 1996.
4. Gellert, Gisela. *Historia General de Guatemala. Ciudad de Guatemala: El Proceso de Expansión Metropolitana*. Tomo VI. Guatemala. 1997.
5. Méndez Domínguez. *Historia General de Guatemala. Las Clases Sociales*. Tomo V. Guatemala. 1996.
6. Pérez, Rafael. *Historia General de Guatemala. Transportes, Comercio y Servicios Públicos*. Tomo V. Guatemala. 1996.
7. Pérez, Rafael. *Historia General de Guatemala. Infraestructura, Comercio y Servicios Públicos*. Tomo VI. Guatemala. 1997.
8. Stewart, William. *Historia General de Guatemala. Urbanismo y Arquitectura*. Tomo V. Guatemala. 1996.
9. Stewart, William. *Historia General de Guatemala. Urbanismo y Arquitectura*. Tomo VI. Guatemala. 1997.

FOLLETOS Y DOCUMENTOS

10. AVANCSO (Asociación para el Avance de las Ciencias Sociales en Guatemala). *El Proceso Metropolitano de la Ciudad de Guatemala*. Serie Cuadernos de Investigación No. 18. Guatemala. 2003.
11. Gellert, Gisela. *Desarrollo de la estructura espacial en la Ciudad de Guatemala desde su fundación hasta la revolución de 1944*, en "Ciudad de Guatemala, Dos estudios sobre su evolución urbana 1524-1950. Guatemala. 1992.
12. Municipalidad de Guatemala. *Capítulo de Mercados del Esquema Director de Ordenamiento Metropolitano. 'EDOM'. 1972 – 2000*. Guatemala. 1972.
13. Municipalidad de Guatemala. *Estudio de Plan Maestro para El Sistema del Transporte Urbano en el Área Metropolitana de Guatemala*. Guatemala. 1992.
14. Municipalidad de Guatemala. *Plan Metrópolis 2010: Aspectos Económicos*. Guatemala. 1995.
15. Pinto, Julio Cesar. *Guatemala de la Asunción: Una Semblanza Histórica*", en "Ciudad de Guatemala, Dos estudios sobre su evolución urbana 1524-1950. Guatemala. 1992.
16. Rodas, Adalberto. *Visión de Desarrollo para la Delegación 2 del Distrito 9 de la Ciudad de Guatemala*. Guatemala. 2004.
17. URBANAS (Corporación de Estados Unidos de Antropología Urbana). *"Manejo y Recuperación del Espacio Público"*. Santa Fe de Bogotá. Colombia. 1998.

LIBROS

18. Bazant, Jan. *Manual de Criterios de Diseño Urbano*. Editorial Trillas, 4ª. Edición (1988), 3ª. Reimpresión (Ene. 1995).
19. Borja, Jordi. *El Espacio Público: Ciudad y Ciudadanía*. Editorial Electa.
20. Brambilla, Roberto y Longo, Gianni. *Centros Urbanos Peatonales: Planificación, Proyecto y Gestión de Zonas sin Tráfico*. Editorial Oikos-tau, S.A. Barcelona, España.
21. Gehl, Jan y Gemzoe, Lars. *Nuevos Espacios Urbanos*. Editorial Gustavo Gili.
22. Manual de Protección y Mejoramiento. *La Imagen Urbana en Ciudades Turísticas con Patrimonio Histórico*. México, CIFA-FARUSAC. 1997.
23. Mausbach, Hans. *Introducción al Urbanismo: Un Análisis de los Fundamentos de la Planificación Actual*. Ediciones Gustavo Gili, S.A. de C.V. Quinta tirada. México. 1985.
24. Neufert, Ernst y Neufert, Peter. *Neufert – Arte de Proyectar en Arquitectura* -. Editorial Gustavo Gili, S.A. de C.V. 14ª. Edición. 1995.
25. Noguera, Juli. *La Ordenación Urbanística: Conceptos, Herramientas y Prácticas*. Editorial Electa.

PRESENTACIÓN POWER POINT

26. Municipalidad de Guatemala. *El Sistema de Transporte Masivo para la Ciudad de Guatemala*. Presentación en Power Point.

TESIS

27. Obregón, Oliver. *Saneamiento Ambiental + Reordenamiento Urbano Terminal Zona 4*. Guatemala, Universidad Rafael Landívar, Facultad de Arquitectura.
28. Setina, Fabiola. *Propuesta de Mejoramiento Urbano del Área Comercial por medio de Corredores Comerciales para el Sector Cantón Exposición Poniente*. Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Arquitectura. 2006
29. Taracena, Erwin Abraham. *Proyecto de Revitalización Urbana del Área Inmediata Norte de la Delegación 2, Distrito 9, de la Zona 4, Ciudad de Guatemala*. Guatemala, Universidad de San Carlos de Guatemala, Facultad de Arquitectura. 2006.

ARTÍCULOS DE PERIÓDICO

30. Benavente, Claudia. *Crecimiento de la Ciudad provoca aumento de Calor*. El Periódico. Guatemala, GT., Mar. 26, 2003.
31. Gálvez, Álvaro. *Una Ciudad dentro de Otra*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 8, 2001.
32. Gálvez, Álvaro. *Terminal costo Q867 mil*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 9, 2001.

33. Gálvez, Álvaro. *Primeros Inquilinos*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 10, 2001.
34. Gálvez, Álvaro. *Llamas en La Terminal*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 11, 2001.
35. Gálvez, Álvaro. *Danza de Millones*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 12, 2001.
36. Gálvez, Álvaro. *Violencia en La Terminal*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 13, 2001.
37. Gálvez, Álvaro. *Riqueza en La Terminal*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 15, 2001.
38. Gálvez, Álvaro. *Una Ciudad con Servicios*. Periódico Al Día. Guatemala, GT., Nov. 20, 2001.
39. Kepfer, Crista. *Una Ciudad sin Árboles*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Ago. 11, 2002.
40. Loarca, Marilena. *Oído en Vías de Extinción*. Siglo XXI. Guatemala, GT., Jul. 23, 2001.
41. Pacay, Margarita. *Invisible, inodoro, mortal*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Ene. 22, 2001.
42. Pérez, Leslie. *Crecimiento en Villa Nueva provoca Crisis*. Prensa libre. Guatemala, GT., Ago. 20, 2006.
43. Prensa Libre. *Terminal de Buses Inaugurada el Sábado por el Ingeniero Obiols*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Dic. 29, 1958.
44. Ramírez, Alberto. *Gran Masa de Concreto*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Mayo 27, 2001.
45. Ramírez, Alberto. *Alvaro Arzú Quiere Reducir la Contaminación*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Jun. 21, 2005.
46. Reyes, Mario. *Millonarias Pérdidas deja Incendio*. Prensa Libre. Guatemala, GT., Dic. 18, 1993.

SITIOS WEB

47. Ayuntamiento de Sevilla. *Arbolado Urbano*. (En línea). España. Disponible en: <http://www.sevilla.org/impe/sevilla/detalleArbolado?idArbolado=3&idActivo=C11684&idSeccion=C190&vE=D4268,9,15,C167>
48. Barcelona Tourist Guide. *Barcelona Hotel, Hostal y Pensión – “Conocer la diferencia Te ahorrará dinero”*. (En línea) España. Disponible en: <http://www.barcelona-tourist-guide.com/sp/hoteles/barcelona-hotel.html>.
49. Bergua, Edorta. 2002. *Movilidad Sostenible y Comercio, Ciudades para un Futuro más Sostenible*. (En línea). Disponible en: <http://habitat.aq.upm.es/boletin/n19/aeber.html>.
50. Consejo Nacional del Ambiente (CONAM). *Contaminación por Ruido*. (En línea). Perú. Disponible en: http://www.conam.gob.pe/educamb/cont_ruido.htm.
51. Consejo Nacional del Ambiente (CONAM). *Contaminación visual*. (En línea). Perú. Disponible en: http://www.conam.gob.pe/educamb/cont_visual.htm.

52. Dardón, Byron. 2005. *Cambios en Aeropuerto La Aurora*. Prensa Libre. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://www.prensalibre.com/pl/2005/diciembre/01/129077.html>.
53. De la Fuente, Leopoldo. *El suelo*. (En línea). Disponible en: <http://www.monografias.com/trabajos6/elsu/elsu.shtml>.
54. Diccionario Meteorológico. *La precipitación*. (En línea). Disponible en: http://www.tutiempo.net/silvia_larocca/Temas/Met16.htm.
55. Diccionario Meteorológico. (En línea). Disponible en: http://www.tutiempo.net/silvia_larocca/Servicios/Diccionario.htm#precipitacion.
56. Empagua. GT. 2005. *Cada 72 Horas un tragante es convertido en basurero público*. (En línea). Disponible en: <http://empagua.muniguate.com/modules.php?name=News&file=article&sid=83>.
57. Fondo de Prevención Vial. (En línea). Colombia. Disponible en: http://www.fonprevial.org.co/htm/htm_docentes/urbano.htm.
58. Hermans, Linda y Daos, Doris. 2001. *¿Qué es la temperatura?* (En línea). Disponible en: http://www.spitzer.caltech.edu/espanol/edu/thermal/temperature_sp_06sep01.html.
59. Hernández, Xavier. *La Imagen Urbana de las Ciudades con Patrimonio Histórico*. (En línea) Disponible en: <http://www.inah.gob.mx/mohi/my-html/ponencias/580.html>.
60. IISBE (International Initiative for a Sustainable Built Environment). 2005. *Diseño del Tejido Residencial*. Advanced Building News. Jun. 6. (En línea). Disponible en: http://www.iisbe.org/ABNnews/abn06_es.pdf.
61. La Hora. 2,000. *La Terminal: La Manzana de la Discordia*. Diario La Hora. Guatemala, GT., Dic. 9. (En línea). Disponible en: http://www.lahora.com.gt/09-12-2k/paginas/nac_1.htm.
62. La Hora. 2004. *Manuel Colom Argueta, a 25 años de su Muerte*. Diario La Hora. Guatemala, GT., Mar. 22. (En línea). Disponible en: http://www.lahora.com.gt/04/03/22/paginas/nac_5.htm.
63. La Red de Comunidades Inteligentes. 2003. *Planeo de Uso del Suelo*. (En línea). Disponible en: <http://www.smartcommunities.ncat.org/espanol/landuse/lucivic.shtml>.
64. López, Maria. *Ensayo sobre la contaminación del aire*. (En línea). Disponible en: http://www.conam.gob.pe/educamb/cont_aire.htm.
65. Méndez, Claudia. 2005. *Cambios en La Terminal, en manos de vendedores*. Prensa Libre. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://www.prensalibre.com/pl/2005/junio/09/116229.html>.
66. Mollinedo, Fernando. 2004. *Nueva Guatemala de la Asunción, Historia de 228 años*. Diario La Hora. Guatemala, GT., Ene. 24-31. (En línea) Disponible en: http://www.lahora.com.gt/04/01/30/paginas/cult_1.htm.

67. Municipalidad de Bahía Blanca. Ar. *Del Proyecto de las Obras*. (En línea). Argentina. Disponible en: http://www.bahia blanca.gov.ar/ciudadano/edificacion/adm_26.html.
68. Municipalidad de Curitiba. Br. *Gestión Urbana en Curitiba - Construcción Integral de Ciudadanía*. (En línea) Brasil. Disponible en: <http://www.bshf.org/es/to.php/about/whawards/projects.php?pid=00075>.
69. Municipalidad de Guatemala. GT. 2004. *Departamento de Limpieza, Barrio la Calzada Atanasio Azul*. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://abastos.muniguate.com/article29.html>
70. Municipalidad de Guatemala. GT. 2005. *Seguridad Ciudadana*. (En línea). Disponible en: <http://g2020.muniguate.com/article35.html>.
71. Municipalidad de Guatemala. GT. 2005. *Guatemala 2020 en Beneficio de la Sociedad*. (en línea). Guatemala. Disponible en: <http://mu.muniguate.com/article230.html>.
72. Municipalidad de Guatemala. GT. 2005. *Más Orden en las Calles de la Ciudad*. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://abastos.muniguate.com/modules.php?name=News&file=article&sid=86>
73. Municipalidad de Guatemala. GT. 2005. *Un mercado de La Terminal más Digno*. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://abastos.muniguate.com/article66.html>
74. Municipalidad de Guatemala. GT. 2005. *¿Que en el plan Guatemala 2020?* (En línea). Disponible en: <http://g2020.muniguate.com/article11.html>.
75. Municipalidad de Guatemala. GT. 2006. *Transmetro: pronto circularán en la Ciudad*. (En línea). Guatemala. Disponible en: www.muniguate.com.
76. Navarro, Herminio. *Geografía Urbana*. (En línea). Argentina. Disponible en: <http://club.telepolis.com/geografo/urbana/sistemaur.htm>.
77. Navarro, V., Pais, R. y Dinis, C. *Modelización para el confort y calidad ambiental en la Atmósfera subterránea, basado en los riegos ambientales*. (En línea). Disponible en: <http://cegeo.ist.utl.pt/html/investiga/modelization.pdf#search=%22temperatura%20ambiente%20de%20confort%22>.
78. Navas, Gerardo. 2001. *Nuevo Urbanismo y Desarrollo Regional Sostenible: La Manera de Crecer Inteligentemente*. (En línea). Guatemala. Disponible en: <http://www.arqa.com>
79. Nazer, Jorge. *BUSINESS IMPROVEMENT DISTRICT (BID): Cómo repetir en Chile la experiencia norteamericana de mejoramiento urbano*. (En línea). Disponible en: http://www.fjguzman.cl/public_html/area_municipal/docs/Art%EDcul os/BIDS.doc.
80. Procuraduría Ambiental y del Ordenamiento Territorial del D.F. (PAOT). 2003. *Imagen urbana*. (En línea). México. Disponible en: <http://www.paot.org.mx/centro/paot/informe2003/temas/imagen.pdf#search=%22nodo%20kevin%20lynch%20pdf%22>.
81. Ramírez, Alberto. 2006. *Parque Metropolitano, Pulmón de la Ciudad*. *Prensa Libre*. Guatemala, GT., Ene. 3. (En línea). Disponible en: <http://www.prensalibre.com/pl/2006/enero/03/131419.html>.

82. Rosales, Lucía. *Reseña Sobre La Economía Informal y su Organización en América Latina*. El Global Labour Institute. (En línea) Disponible en:
http://www.global-labour.org/la_economia_informal.htm.
83. Sánchez, José. *Brachychiton Populneus*. (En línea). España. Disponible en: <http://www.arbolesornamentales.com/nombrescomunes.htm>.
84. Wikipedia. *Bahía Blanca*. (En línea). Disponible en:
[http://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_Blanca_\(ciudad\)#Clima_y_relieve](http://es.wikipedia.org/wiki/Bah%C3%ADa_Blanca_(ciudad)#Clima_y_relieve)
85. Wikipedia. *Contaminación*. (En línea). Disponible en:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Contaminaci%C3%B3n>.
86. Wikipedia. *Demografía*. (En línea). Disponible en:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Demograf%C3%ADa>.
87. Wikipedia. *Relieve*. (En línea). Disponible en:
<http://es.wikipedia.org/wiki/Relieve>.
88. Zapata, Isabel. *Proyectos de Mejoramiento Urbano - Residencial: Algunas Propuestas y Recomendaciones para la intervención de estructuras habitacionales existentes*. (En línea). Disponible en:
http://captura.uchile.cl/dspace/bitstream/2250/2561/1/ArticuloRevistaNVI_Mejoramiento.pdf#search=%22aspectos%20para%20un%20mejoramiento%20urbano%22.

ENTREVISTAS:

- Arq. Oliver Obregón, director del departamento de Planificación, Municipalidad de Guatemala.
- Arq. Fabricio González, departamento de Planificación, Municipalidad de Guatemala.
- Lic. Miguel Álvarez, director del Museo Nacional de Historia.

INSTITUCIONES VISITADAS:

- Banco de Guatemala.
- Biblioteca Central (USAC).
- Biblioteca de la Facultad de Arquitectura.
- Biblioteca Nacional.
- Centro de Investigaciones de la Facultad de Arquitectura (CIFA).
- Hemeroteca Nacional.
- Instituto de Sismología, Vulcanología, Meteorología e Hidrología (INSIVUMEH).
- Instituto Geográfico Nacional (I.G.N.).
- Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT).
- Instituto Nacional de Estadística (I.N.E.).
- Municipalidad de Guatemala.
- Vivero Botánico.

XI. ANEXOS

XI.I. GLOSARIO.

Accesibilidad: Grado de libertad que presenta una determinada zona geográfica para llegar y salir de ella.

Actores sociales: Personas que forman parte de una comunidad y desempeñan un rol específico. Un actor social que no operacionalice su accionar no es un actor político.

Área Metropolitana: El concepto de área metropolitana, derivado del de metrópolis, se utilizó por primera vez en Estados Unidos a principios del siglo XX. En la actualidad, la expresión área metropolitana es utilizada con mucha frecuencia para referirse a las aglomeraciones que forman las grandes ciudades, especialmente las ciudades capitales que juegan un papel preponderante dentro de la jerarquía urbana de cada país. En la mayoría de los casos, el término se aplica para referirse al área funcional de la metrópoli, es decir al conjunto que forma una aglomeración urbana y su área de influencia, aún sin que se haya establecido algún tipo de gobierno o gestión metropolitana, ni el conjunto de la aglomeración se considere dentro de las estadísticas nacionales, como es el caso de Guatemala.

Área Metropolitana de Guatemala (AMG): El PLANDEMEG, delimita a esta área utilizando la combinación de los siguientes criterios físicos, administrativos y funcionales: Accesibilidad; equipamiento urbano; importancia de actividades comerciales, agrícolas e industriales; migración (flujos diarios a la capital y departamentos); otros (existencia de cooperación municipal con los proyectos y los límites de los municipios). Es con estos elementos que se establece que el AMG estaría integrada por los municipios de Guatemala, Santa

Catarina Pinula, Mixco, Amatitlán, Villa Nueva, Petapa y las partes más urbanizadas (aledañas al tejido urbano de la capital) de los municipios de Chinautla y Villa Canales.

Área urbana: La destinada a asentamientos humanos intensivos, en la que se desarrollen usos vinculados con la residencia, las actividades terciarias y las de producción compatibles.

Bien Común: En ética y ciencias políticas, promover el bien común significa beneficiar a los miembros de sociedad. Así, en esencia, ayudando al bien común se ayuda a toda la gente, o al menos a una gran mayoría de ellos. En este sentido, el término podría ser sinónimo del bienestar general.

Calidad de Vida: Según la OMS, la **calidad de vida** es: "la percepción que un individuo tiene de su lugar en la existencia, en el contexto de la cultura y del sistema de valores en los que vive y en relación con sus objetivos, sus expectativas, sus normas, sus inquietudes. Se trata de un concepto muy amplio que está influido de modo complejo por la salud física del sujeto, su estado psicológico, su nivel de independencia, sus relaciones sociales, así como su relación con los elementos esenciales de su entorno

Ciudad: Ha sido siempre estudiada y se le conoce como "polis" desde los griegos. La ciudad es el resultado palpable de la compleja organización de la sociedad. Ésta está conformada por una gran cantidad de personas que habitan en una zona determinada. Por ser la habitación de los seres humanos, la ciudad también es un organismo viviente, en constante transformación y que además de expresar arte, es también utilitaria. La ciudad se caracteriza por ser: Un lugar de reunión, culto e intercambio. Debe regirse por una autoridad que permite la sana convivencia. Desarrolla especialidades

como artesanos y guerreros por lo tanto es un centro de defensa y a la vez dominación. Su establecimiento físico fijo permite ser punto de referencia de una determinada civilización, ya que evita el nomadismo y está íntimamente integrada al país por el uso del territorio.

Contexto Urbano: Es el ambiente externo que rodea a la obra a crear o remodelar y está originada por la cultura y la naturaleza circundante. Es decir que el contexto urbano afecta directamente a la obra, ya que afecta intereses políticos, históricos, sociales, geográficos, psicológicos, ambientales etc. La falta de consideración del contexto urbano hace que se rompa la imagen de la ciudad de forma abrupta e impactante, como lo sería tener un rascacielos en una zona habitacional horizontal, o en otras palabras el edificio de "La Defensa" en comparación con la ciudad de París clásica. O la remodelación al Museo Victoria en Inglaterra.

Corredor Comercial: Para que los corredores urbanos de tipo comercial sean considerados como tales, se deben tomar en cuenta variables como el uso actual que tienen, el ancho de las calle y la vegetación existente en el sector, ya que estas vialidades tienen el potencial para desarrollar actividades comerciales de baja, mediana y alta intensidad, es decir que satisfagan la demanda de los habitantes de las zonas colindantes, así como de las personas que frecuentan el sector y de las personas que se pretende hagan uso del mismo, para reactivar su uso comercial y hacer más eficiente el carácter del suelo en el lugar, proporcionando seguridad, funcionalidad, comodidad, oportunidad, y a la vez diversidad de productos y servicios, para hacer del lugar un sector competitivo en esta materia.

Cota: En topografía se llama cota a la altura del terreno en un punto, así, por ejemplo, se dice que el monte Everest tiene la cota más alta del planeta con 8,848 metros. En sentido general, también se suele

llamar "cota" al número que en los planos topográficos indica la altura de un punto, ya sobre el nivel del mar, ya sobre otro plano de nivel. Y, todavía más general, una cota es el extremo o el límite conocido de cualquier cosa. Entonces se dice que está acotada.

Desarrollo Sustentable: Toma en cuenta la capacidad de carga del entorno para evitar el deterioro por la mano del hombre. Es una nueva forma de regulación que tiene como objetivo el mejor aprovechamiento de los recursos y se fundamenta en criterios de incompatibilidad y sobre todo de resultados económicos y a largo plazo.

Diseño Urbano: Es el área de estudio que se centra en la forma física de la ciudad y se basa en la arquitectura tradicional y el urbanismo para hacer cambios de imagen haciendo una zona más efectiva. Estudia la ciudad como un todo, pero se rige por las necesidades sociales y políticas. Ejemplo del Diseño Urbano fue el cambio en Nueva York de las construcciones tradicionales a los grandes rascacielos y su concepción del futuro, otro cambio es el de recuperar zonas habitacionales abandonadas para construir edificios que beneficien a la sociedad, como comercio, áreas recreativas etc.

Distritos: Son las partes que constituyen una ciudad. Tienen rasgos característicos predominantes y soportan cada uno escuelas, viviendas, zonas comerciales etc. Cada parte consta de sus propias leyes de edificación y de uso del suelo, pero se encuentran estrechamente conectadas con otras por su cercanía. Cada parte, está conformado a su vez por numerosas zonas: colonias, vecindarios, barrios o barriadas. Los distritos, sectores o delegaciones, se encuentran en un continuo proceso de cambio, afectando su apariencia y sus dimensiones que son fácilmente distinguibles.

Edificaciones unifamiliares: Aquella que contiene una sola unidad de vivienda en una sola parcela. El mismo concepto se aplica al caso de viviendas bifamiliares (dos unidades de vivienda en una misma parcela) y multifamiliares (más de tres viviendas en una misma parcela). En este último caso se comparten servicios comunes: acceso, circulación, bajantes de basura, estacionamientos, acometidas de servicios, etcétera.

EMETRA: Trabaja por lograr la eficiente prestación de los diferentes servicios de transporte registrados, a través de un marco jurídico, legal y ético, definiendo políticas de ordenamiento de tránsito, y promoviendo la educación vial.

Equidad Social: Muchas veces se confunde la equidad social con la igualdad. Sin embargo, estos dos conceptos no apuntan a lo mismo. La igualdad implica que todos tengan las mismas cosas, lo que no resulta posible. Lo que sí es posible, es que todos los seres humanos tengan por igual la oportunidad de desarrollar sus propias potencialidades, es decir, que las personas tengan las condiciones materiales, socioculturales y espirituales que les permitan a ellas y a la sociedad toda acceder a una existencia digna y a una cada vez mejor calidad de vida. A eso apunta, precisamente, la equidad social.

Equipamiento: Es un concepto urbanístico de difícil definición. Hace referencia a las instalaciones escolares, sanitarias, deportivas, religiosas, asistenciales, culturales, cívicas... y también a los parques y jardines. A veces es difícil separar el concepto de equipamiento (llamado social, cívico o colectivo) del concepto de servicio social aunque en el primer caso se podría pensar en el continente y en el segundo en el contenido. Los equipamientos y los servicios son el complemento necesario e imprescindible a la vivienda en la función residencial, para que un barrio, y por extensión la ciudad, sean

habitables al cubrir las necesidades sociales, cívicas y colectivas de las personas que allí viven.

Equipamiento social: Son los edificios que cumplen con una función social importante y de diversa índole como: Edificios comerciales, educación, salud, religión, o lugares de diversión como plazas y centros culturales. Se asume que cada desarrollo habitacional debe reservar parte de su superficie para estos usos, que dependerá de la densidad y el número de habitantes en dicho desarrollo.

Equipamiento urbano: Conjunto de áreas y servicios que se ponen a disposición de la población de una determinada zona para la satisfacción de sus necesidades. Entre ellos: áreas deportivas y recreacionales, servicios educacionales, asistenciales, socio-culturales y las áreas verdes.

Estructura urbana y morfología urbana: Es el complejo de funciones que se dan en la ciudad (su carácter residencial, de lugar de trabajo, de ocio y esparcimiento, etc.). Por su parte la morfología urbana hace referencia a la forma de la ciudad y cada una de sus partes en relación a las funciones que allí se realizan.

Forma urbana: Imagen urbana.

Imagen: Impresión mental con origen sensible de un objeto o situación objetiva, la cual es relacionada con la forma de captar de cada sensor (auditiva, visual, dérmica, gustativa.). Esta puede ser motivada en forma objetiva o subjetiva. La objetiva se relaciona con la captación sensorial directa, que le permite al ser tener la conciencia de sí y de su entorno, siendo parte del proceso perceptivo; la mentada es de origen subjetivo, surgen en respuesta a las exigencias que se plantea el sujeto, representando imágenes de objetos o

situaciones mentadas en su conciencia, susceptibles de llevarse a la realidad.

Infraestructura: Son los espacios destinados a las terminales de transporte que permiten la movilidad de las personas dentro o fuera de la ciudad. Entre los ejemplos cabe mencionar las paradas de autobús, las estaciones del metro o la central de camiones, estaciones de tren, aeropuertos, taxis y puertos.

Justicia: El fundamento cultural, se basa en un consenso amplio en los individuos de una sociedad sobre lo bueno y lo malo, y otros aspectos prácticos de como deben organizarse las relaciones entre personas. Se supone que en toda sociedad humana, la mayoría de sus miembros tienen una concepción de lo justo, y se considera una virtud social el actuar de acuerdo con esa concepción.

Legitimidad: identidad metropolitana y participación ciudadana: En general, los temas de la identidad y de la participación de la sociedad civil en el gobierno y gestión de las ciudades y áreas metropolitanas se convierten en un requisito indispensable en el fortalecimiento de la construcción de ciudades democráticas: “Una ciudad democrática es una ciudad visible, con referencias físicas y simbólicas que ubiquen a su gente. Los centros deben ser accesibles y polivalentes, en sus usos urbanos y en sus significados culturales... Los barrios necesitan, todos, identidad y valor social”

Mancha Urbana: El término de mancha urbana, desde una perspectiva estrictamente física, se refiere al continuo urbano, es decir, al área urbanizada sin discontinuidad edificatoria. Ahora bien, en algunas ciudades cuya expansión está muy condicionada por el relieve, la mancha urbana puede verse interrumpida sin que eso signifique que no existe continuidad en cuanto al proceso de expansión urbana.

Manzana: Nombre de la medida básica que surge de la unión de la masa urbana y el tránsito. Dependiendo del territorio, ésta puede variar en su forma, y en su tamaño. Es una medida de referencia dentro de las comunidades o distritos que conforman una ciudad. Es flexible en su ordenación y uso, por lo general utiliza una misma forma geométrica que es el rectángulo o el cuadrado. En las manzanas se pueden encontrar comercio, tiendas y casas habitación y en ocasiones talleres. Las manzanas pueden contener el mismo número de casas o edificios unificando la distribución de las mismas y a veces la altura. La manzana puede significar grandes problemas en las reestructuraciones urbanas.

Mejoramiento espacial: Acción y efecto de mejorar espacialmente. Son las acciones que varían el estado de un espacio socialmente determinado, con objeto de mejorarlo o darle más valor dentro de determinada concepción de mejoramiento. Se pueden dividir en sus acciones particulares: rehabilitar, conservar, renovar, restaurar, consolidar y regenerar, existen a su vez acciones de mejoramiento específicas que pueden incluirse en cualquiera de las acciones particulares, y son remodelar, reestructurar, reconstruir, etc.

Metrópolis: Desde comienzos del siglo XX se ha llamado metrópolis a las ciudades más grandes, más dinámicas y más importantes, que cuentan con varios millones de habitantes y son multifuncionales. Desde su estructura etimológica, este término entraña el concepto de tamaño e importancia de la ciudad. Metrópolis significa “ciudad madre”.

Migración: Es el traslado de individuos o grupos de una localidad a otra con el propósito de residencia.

Movimiento Pendular: Se denomina de esta forma al desplazamiento diario de la población desde su lugar de residencia hacia sus fuentes de trabajo o estudio

Ordenamiento Territorial: La función del ordenamiento territorial, se relaciona con lograr una distribución en el territorio de las actividades humanas, que busca mejorar la calidad de vida y lograr un desarrollo socioeconómico, protegiendo el medio ambiente, con una gestión responsable de los recursos naturales, utilizando racionalmente el territorio.

Orientación: Una ciudad debe ofrecer al habitante y al visitante una lógica en la ordenación de los edificios y en la articulación de los mismos. La ausencia de esta lógica, además de puntos de referencia poco visibles, puede dar a las personas la sensación de encontrarse perdidos, con lapsos de ansiedad y pánico. En algunas ocasiones se ha optado por el exceso de señalizaciones para resolver el problema de la falta de lógica evidente, pero la solución urbanística indica que en lugar de letreros que pueden confundir por su cantidad de información o ser ignorados, se deben resaltar los elementos importantes de la ciudad como los hitos, nodos, o elementos naturales como los ríos, las plazas, los jardines y las torres de las iglesias.

Paisaje Urbano: El paisaje urbano es el resultado de la interacción de tres variables que son: el plano, el uso del suelo y la edificación, las tres varían con independencia entre sí, dando lugar a una variedad infinita de escenarios urbanos, es decir paisajes urbanos. Cada una de ellas (plano, uso del suelo o edificación) debe ser analizada en forma sistemática, debiendo luego establecerse la correlación existente para lograr una síntesis del paisaje urbano: El paisaje urbano se asienta en el marco y medio natural.

Parcela: Toda área delimitada de terreno, resultante de un proceso de parcelamiento o urbanismo y, por tanto, provista de servicios en las condiciones y requerimientos establecidos en la zonificación correspondiente, totalmente aprovechable para el uso que se le haya asignado o que le corresponda según la zona donde se localice.

Plan de Urbanismo: El planeamiento urbanístico tiene como finalidad la regulación del contenido de propiedad del suelo que es objeto de dicho planeamiento (provincia, municipio, casco urbano...), mediante su clasificación (suelo urbano, urbanizable y no urbanizable) y a adscripción de usos (vías y sus zonas de protección, espacios libres destinados a parques y zonas verdes, vivienda, equipamiento comunitario, oficinas, industrias). Con el planeamiento urbanístico se estructura y organiza el territorio, se programan las actuaciones e inversiones públicas y privadas, se toman medidas para la protección del medio ambiente-paisaje y elementos conjuntos histórico-artísticos, y se señalan las circunstancias en que se debe proceder a la revisión del Plan (fuerte crecimiento o decrecimiento de la población, cambio importante en los usos e intensidad de ocupación, etc.).

Planes Reguladores: Pueden llamarse también Esquemas Directores o Planes de Ordenamiento Territorial y comprenden la formulación de las propuestas de los sistemas físico-funcionales y los usos del suelo a nivel del área metropolitana, de forma que sirvan de base para establecer los usos del suelo específicos y las provisiones infraestructurales, de equipamiento y de servicios generales a nivel de municipio y en los Planes Parciales, debiendo para el efecto adecuarse a lo dispuesto en los Planes Estratégicos.

Planificación: Es prever y decidir en el presente las acciones que nos conduzcan a un futuro deseable y posible. Antes de planificar se

requieren los antecedentes necesarios que nos permitan llegar a un diagnóstico.

Planificación urbanística: Conjunto de actividades tendentes a la elaboración y establecimiento de planes urbanísticos, vinculadas a la consecución de objetivos en relación a: política urbanística, ordenación del territorio, acciones e inversiones públicas, usos del suelo, sus intensidades, estándares urbanísticos, servicios públicos necesarios, estímulos para la participación ciudadana y la necesaria coordinación con las oficinas públicas y el sector privado, cuyo fin último es el crecimiento armónico de los centros poblados.

Plano: Los planos son representaciones gráficas de la superficie terrestre (un país, una región, etc.), sobre un soporte generalmente de papel; en un plano representamos extensiones más reducidas de terreno (una ciudad, un edificio...).

Los planos son una clase de mapas en los que el no considerar la esfericidad de la tierra, es decir, suponerla plana, no causa error apreciable.

Por plano de la ciudad, se entiende una representación interpretativa de la misma que trata de resaltar alguna de sus funciones o elementos estructurantes.

Plusvalía: Es la diferencia entre el valor de venta de las mercancías producidas y el valor de la fuerza de trabajo y coste de materias primas utilizadas en su producción; bajo el sistema capitalista, el propietario de una fábrica paga a sus obreros solamente una parte del valor que ellos han producido (bajo forma de salario) y se apropia como plusvalía (bajo forma de ganancia) la diferencia, justificándola como remuneración del capital invertido.

Restauración: Es el conjunto de acciones realizadas en Patrimonio Edificado o Zonas Patrimoniales para el rescate y recuperación de su carácter y aspecto originales.

Sector: Delimitación de perímetro de Planeamiento en Suelo Urbano y Urbanizable. Deberá ajustarse al propio perímetro exterior y a elementos naturales o infraestructuras (barrancos, caminos, sendas catastradas).

Simbolismo: La obra arquitectónica representa más que simplemente el espacio desarrollado para su habitabilidad. Según la función del edificio será la fuerza que representa: El Poder Religioso si vemos el Vaticano, la Capilla Sixtina; en Egipto las Pirámides y en Grecia, la Acrópolis en Atenas. El Poder Económico dado por los Rascacielos en las Torres Petronas en Tailandia. El Poder Político dado por ejemplo en la Casa Blanca. El Poder Histórico dado por el predominio de una cultura sobre otras por ejemplo las construcciones Romanas fuera de Italia...

Sobre la identidad: El fenómeno de la Suburbanización implica, como una de sus tendencias migratorias, el traslado de residencia de individuos o grupos familiares de un municipio a otro dentro de la misma área metropolitana; en esos casos es habitual que se sigan manteniendo lazos identitarios con la localidad de procedencia, sobre todo si persisten lazos afectivos, pero en detrimento a una identidad hacia la localidad a la que se llega.

Sociedad: La sociedad es el conjunto de individuos que comparten fines, conductas y cultura, y que se relacionan interactuando entre sí, cooperativamente, para constituir un grupo o una comunidad.

Solidaridad: Se define solidaridad como adhesión voluntaria a una causa de otros. Etimológicamente proviene del latín *solidus*, que significa sólido, soldado, unido.

Sostenibilidad: El concepto “sostenibilidad” es producto de percibir un mundo limitado de recursos y capacidad de absorción de residuos, donde cada acto implica consecuencias futuras.

Suburbanización: Esfuerzo de los gobiernos para descongestionar las calles de los automóviles, y de densidad de población, llevándose la industria y la vivienda fuera de la ciudad. Son llamativos estos desarrollos por el incremento de la calidad de vida, y los bajos costos de los impuestos y de la tierra.

Tejido Urbano: Caben diversas definiciones, para algunos autores es simplemente la parte física de la ciudad, para otros el hecho de que en la ciudad existan espacios diferentes –socioeconómicos, étnicos, etc.- nos daría, en su superposición, el tejido urbano. Parece más aceptable la segunda definición, y en ese sentido se utiliza.

Tipología Edificatoria: Es la forma compleja en que esta organizado un edificio. Se refiere a los aspectos especiales, constructivos, de relación con la ciudad, etc. Los elementos especiales básicos de la tipología arquitectónica son el portal y acceso, los elementos de comunicación vertical y horizontal, la disposición de las estancias principales, los patios, los aspectos exteriores (fachada, cubierta), etc. En todo conjunto urbano, aparecen distintos tipos de edificaciones pertenecientes a diversas épocas de la historia, respuesta de las diferentes necesidades sociales.

Topografía: Es el conjunto de elementos que configuran la superficie y determinan la forma y disposición de una zona o área de terreno.

Trama: Geometría resultante de las rutas de transporte, espacios abiertos y edificios. Ayuda a la planificación de las zonas residenciales, comerciales o industriales.

Transporte Urbano: Variable urbana que permite la movilidad de personas –número de vehículos- Para garantizar el adecuado desarrollo de actividades económicas y sociales. El transporte urbano tiene los siguientes componentes: Infraestructura vial, medio de transporte, gestión del tránsito y facilidades de transporte (terminales + mobiliario urbano).

Traza Urbana: Es la disposición y ubicación geográfica de las calles, parámetros y espacios abiertos que conforman la ciudad o casco urbano.

Urbanismo: Urbano, lo propio o relativo a la ciudad, y con mayor claridad, *urbanae*, las cosas de la ciudad, por lo que urbe son las calles y los edificios. Ciencia que estudia y organiza el espacio urbano contenedor, para que en él se desarrollen las comunidades dentro de una realidad social determinada, o sea, estudia el territorio, emplazamiento y los sitios geográficos, así como las transformaciones materiales de los mismos para contener a una organización social humana, y todas las actividades que de ella emergen.

Urbanización: La urbanización en términos generales, es considerada como el proceso creador de ciudad en el sentido espacial, sociológico y económico.

Urbano: Perteneciente a la ciudad.

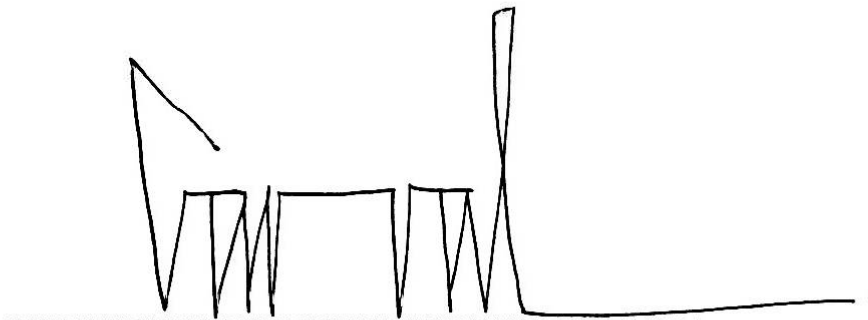
Urbe: Es lo propio o relativo a la ciudad; con mayor claridad, *urbanae*, las cosas de la ciudad. Conjunto de calles y edificios donde habita una agrupación de personas o población humana.

Vialidad: Son los caminos principales y secundarios que utilizan las personas y los vehículos para desplazarse de un lugar a otro.

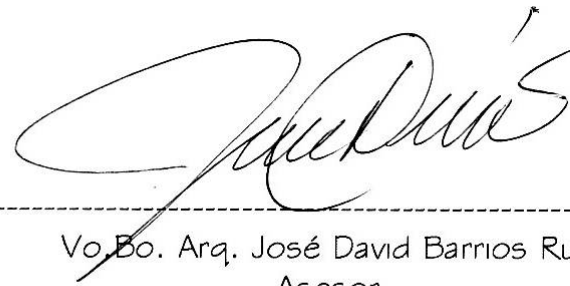
Zonas peatonales: Son espacios que dan exclusividad al tráfico peatonal. Son creados principalmente en colegios, zonas comerciales o en el centro de la ciudad con el fin de facilitar un traslado seguro. Se debe hacer un reconocimiento de la zona para determinar las interrupciones en el fluido peatonal. Estas interrupciones se pueden dar por las siguientes causas: calles en mal estado o con anchuras indebidas o pueden darse por las muchas intersecciones o semaforizaciones haciendo grandes los momentos de espera y por lo tanto la aglomeración. Una posible solución al problema es la separación de funciones como la de cerrar calles o hacer pasos a desnivel.

Zonificación: La zonificación y sus reglamentos contribuyen a garantizar que la ciudad crezca y cambie de forma gestionada y predecible a fin de proteger la salud, la seguridad y el bienestar del público en general. La zonificación es la división de tierras en distritos. Estos distritos tienen reglamentos de zonificación uniformes como los referentes al uso de los terrenos, la altura, el área libre de construcción, el tamaño del lote, la densidad, la cobertura y la proporción de la superficie cubierta.

Imprímase:



Vo.Bo. Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
Decano de la Facultad de Arquitectura



Vo.Bo. Arq. José David Barrios Ruiz
Asesor



Vo.Bo. Freddy Gabriel De Paz Galindo
Sustentante