

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO DEL NÚCLEO CENTRAL DE ESCUINTLA

Román Galvez
ronygalvez@yahoo.es

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO DEL NÚCLEO CENTRAL DE ESCUINTLA,

El Espacio Público como Elemento Revitalizador de la
Imagen Urbana

Domingo Gálvez

Presentado por:

Rony Domingo Gálvez López
para optar al título de:
ARQUITECTO

Noviembre 2009

Egresado de:

Universidad de San
Carlos de Guatemala



Facultad de
Arquitectura

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO DEL NÚCLEO CENTRAL DE ESCUINTLA

© 2009, Rony Domingo Gálvez López

El diseño del mobiliario urbano que en esta obra se presenta para el núcleo central de Escuintla, ha sido creado por Rony Gálvez. El diseño del mobiliario urbano se cede a la autoridad municipal de Escuintla para ser usado en beneficio de la comunidad exclusivamente en el espacio público en lo que en la obra se le denomina Circuito Central Urbano (CCU) (el área dentro de la 4ta y 3ra Avenida entre 7ma y la 9na Calle zona 1 de Escuintla)

Es permitida la reproducción total o parcial siempre que se mencione la fuente.

**FACULTAD DE ARQUITECTURA
JUNTA DIRECTIVA**

Decano	Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
Vocal I	Arq. Sergio Mohamed Estrada Ruiz
Vocal II	Arq. Efraín de Jesús Amaya Caravantes
Vocal III	Arq. Carlos Enrique Martíni Herrera
Vocal IV	Br. Carlos Alberto Mancilla Estrada
Vocal V	Secretaria Liliam Rosana Santizo Alva
Secretario	Arq. Alejandro Muñoz Calderón

TRIBUNAL EXAMINADOR

Decano	Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
Secretario	Arq. Alejandro Muñoz Calderón
Asesor:	Arq. Eva Xiomara Campos Lucero
Consultor:	Arq. Giovanna Maselli de Monterroso
Consultor:	Dr. Arq. Raúl Estuardo Monterroso Juárez

*A Víctor Gálvez (In memoriam)
un ciudadano ejemplar*

AGRADECIMIENTOS:

Este proyecto es, sin duda alguna, muy valioso para revitalizar la imagen urbana de Escuintla, que merece ser renovada, por eso extendo mi agradecimiento, a todas las personas que con su apoyo engrandecieron este proyecto.

No puedo pasar por alto la intervención de los asesores, la Arqta. Eva Campos y el Arq. Favio Hernández, su aporte ha sido muy importante. También ha sido enriquecedor el apoyo del Arq. Raúl Monterroso y la Arqta. Giovanna Maselli.

Además ha sido muy valioso el apoyo recibido del (AUA) Área de Urbanismo y Ambiente de la Facultad de Arquitectura

También agradezco a los de siempre:

A mis amigos

INDICE

	INTRODUCCION:	1
A	ANTECEDENTES.	2
	A.1 Antecedente Histórico General.	2
	A.2 Antecedente Conceptual.	2
	A.3 Antecedente Evolutivo	3
	A.4 Proyectos de Intervención en el Espacio Público de la Ciudad.	4
	A.5 Situación actual	5
B	JUSTIFICACION.	6
C	LOCALIZACIÓN	8
D	OBJETIVOS.	9
	D.1 OBJETIVOS GENERALES	9
	D.2 OBJETIVOS ESPECIFICOS:	9
	D.3 OBJETIVOS ACADEMICOS	9
	D.4 Resultados y alcances:	10
	D.5 Impacto:	10
E	DEFINICION DEL PROBLEMA:	10
F	DELIMITACION	11
	F.1 ANTEPROYECTO:	11
	F.2 TEMATICA.	11
	F.3 Delimitando la centralidad.	15
	F.3.1 Edificios Públicos:	15
	F.3.2 Red de Tráfico:	19
	F.3.3 Bordes:	25
	F.3.4 Análisis de la forma:	29
	F.3.5 Conectividad:	33
	F.3.6 RESULTANTE:	34
	F.3.7 DELIMITACION ESPACIAL DEL PROYECTO:	35
	F.3.8 DELIMITACION TEMPORAL:	39
G	METODOLOGIA.	39

CAPITULO

1

Referencia Conceptual

1.1	DINÁMICA FUNDACIONAL DE CIUDADES, PUEBLOS Y VILLAS EN LA COLONIA.	43
	1.1.1 Políticas y etapas fundacionales: Reducción a pueblos.	43
	1.1.2 Categoría de los asentamientos:	43
	1.1.3 Diseño urbano:	44
	1.1.4 Diseñadores de la traza urbana:	44
	1.1.5 Fracasos en la reducción a pueblos:	44
	1.1.6 Sobre algunas reducciones y fundaciones:	45
	1.1.7 Acerca de la Costa Sur y pueblos perdidos:	45
	1.1.8 A modo de resumen	46
1.2	CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO	47
	1.2.1 Imagen Urbana y Entorno Vitales	48
1.3	SOBRE LA PEATONIZACIÓN.	49
	1.3.1 Gestión del tráfico:	50
	1.3.2 Revitalización económica:	51
	1.3.3 Mejoras ambientales.	52
	1.3.4 Beneficios sociales:	53
	1.3.5 Coexistencia del Peatón y el Automotor: Las zonas treinta.	54
1.4	REFERENTE CÍVICO-SOCIAL SOBRE PEATONIZACIÓN Y ESPACIO PÚBLICO.	55
	1.4.1 Carta Mundial del Derecho a la Ciudad	55
	1.4.2 “Carta de los Derechos del Peatón”	56
1.5	BIBLIOGRAFIA:	58

CAPITULO 2

Evolución e Interpretación histórica [*Territorio, Ciudad y Espacio Público*]

2.1	EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD Y TERRITORIO.	62
2.1.1	Época Precolombina.	62
	2.1.1.1 Ubicación Geográfica de Itzcuintepec	63
	2.1.1.2 Rutas de Comunicación	64
	2.1.1.3 Etimología de Escuintla.	66
2.1.2	Época Colonial.	67
	2.1.2.1 Citas en alusión a Escuintla.	68
2.1.3	Época Republicana:	70
	2.1.3.1 Reducción a rancherías	70
2.2	MEMORIA Y ESPACIO PÚBLICO	73
2.2.1	Plazas	74
	2.2.1.1 Plaza Central	74
	2.2.1.2 Parque San Sebastian y Templo Minerva.	76
	2.2.1.3 La Plaza del Mercado.	77
2.2.2	La calle.	78
	2.2.2.1 Avenida Principal	79
	2.2.2.2 Calle de la Municipalidad (actual 9na calle)	81
2.3	ESTRUCTURA	82
2.3.1	Nomenclatura como definición barrial.	84
2.4	POBLACIÓN	86
2.4.1	Época Colonial	86
2.4.2	Época Republicana	87
2.4.3	Algunas anotaciones sobre población:	90
2.5	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	91
2.5.1	CONCLUSIONES PARTICULARES	92
2.5.2	RECOMENDACIONES DE ESTE CAPITULO	99
2.6	Bibliografía.	100

CAPITULO 3

Diagnóstico Urbano

3.1	DIAGNOSTICO SITUACION ACTUAL.	107
3.1.1	Condición Climática	107
	3.1.1.1 Vientos.	108
3.1.2	Crecimiento actual	109
3.1.3	Uso del Suelo	110
	3.1.3.1 Análisis del Uso del Suelo (a nivel macro)	110
	3.1.3.2 Análisis del Uso del Suelo en el Núcleo Central.	115
	3.1.3.3 Incompatibilidades	116
3.1.4	Movilidad y vialidad	120
	3.1.4.1 Focos de Movilidad	120
	3.1.4.2 Transporte Público	131
3.1.5	ESPACIO PÚBLICO	135
3.1.6	Ambiente	151
	3.1.6.1 Contaminación	151
	3.1.6.2 Vegetación en el espacio público en el Núcleo Central	152
3.2	ESTRUCTURA VISUAL	155
3.2.1	Hitos:	155
3.2.2	Nodos:	155
3.2.3	Los Recorridos Principales:	155
3.2.4	Barrios	156
3.2.5	Valoración Escénica:	165
3.3	ECONOMÍA	166
3.4	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	173
3.4.1	Conclusiones	173
3.4.2	RECOMENDACIONES DE ESTE CAPITULO	180
3.5	BIBLIOGRAFÍA.	193

CAPITULO 4
Premisas de Diseño

4.1	CASOS ANALOGOS	198
4.1.1	LAS RAMBLAS Barcelona, España	199
4.1.2	STROGET Copenhague, Dinamarca	200
4.1.3	PASEO AHUMADA Santiago de Chile, Chile.	201
4.1.4	CALLE DE LAS FLORES Curitiba, Brasil.	202
4.1.5	AVENIDA CENTRAL San José, Costa Rica.	203
4.2	IDENTIDAD	204
4.2.1	Identidad	204
4.2.2	Flora apropiada de uso urbano	205
4.3	PREMISAS DE DISEÑO	209
4.4	CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES	214

7.2	RECOMENDACIONES GENERALES	291
-----	------------------------------	-----

	ANEXOS	295
	BIBLIOGRAFIA	301

CAPITULO 5
Diseño

5.1	DISEÑO INDUSTRIAL (mobiliario urbano)	218
5.2	DISEÑO ARQUITECTÓNICO Y URBANO	235

CAPITULO 6
Presupuesto

	FASE 1	281
	FASE 2	282
	FASE 3	283
	FASE 4	284
	INTEGRACION	284

CAPITULO 7
**Conclusiones y
Recomendaciones
Generales**

7.1	CONCLUSIONES GENERALES	287
-----	------------------------	-----

INDICE DE MAPAS Y PLANOS

Plano 1 Delimitación macro.	13
Plano 2 Red de Edificios Públicos	17
Plano 3 Red de Trafico	21
Plano 4 Gabaritos	23
Plano 5 Bordes Históricos	27
Plano 6 Traza Urbana	31
Plano 7 Delimitación del Proyecto	37

CAPITULO 3

Diagnostico Urbano

Plano 1 Mapa Base	105
Plano 2 PLANO DE USO DEL SUELO MACRO	111
Plano 3 Usos del Suelo (area de estudio)	113
Plano 4 FOCOS DE MOVILIDAD	121
Plano 5 Vialidad	123
Plano 6 Vialidad Estructurante	125
Plano 7 Flujos y lógicas de movilidad	127
Plano 8 Desplazamientos Peatonales	129
Plano 9 Transporte público	133
Plano 10 Red de Espacios Públicos (Ciudad)	137
Plano 11 Red de Espacios Públicos 2	139
Plano 12 Analisis Parque Central	141
Plano 13 Vias com potencial peatonal	143
Plano 14 Análisis del Espacio Público	145
Plano 15 Análisis del Espacio Público	147
Plano 16 Contaminación Ambiental	153
Plano 17 Estructura Visual	159
Plano 18 Secuencia Visual y Análisis Pictórico	161
Plano 19 Secuencia Visual y Análisis Pictórico	163
Plano 20 Mapeo de Ventas en la Calle	169
Plano 21 Ubicación de edificios de mercados en la ciudad.	171
Plano 22 Síntesis CCU	179
Plano 23 Propuesta usos del suelo	181
Plano 24 Altura Edificatoria	185
Plano 25 Red de Centralidades	189
Plano 26 Descentralización de mercado	191

CAPITULO 5

Diseño

Plano 1 Puerta / Door	219
Plano 2 Banca 1 / Bench	221
Plano 3 Banca 2 / Bench	223
Plano 4 Bolardo / Bollard	225
Plano 5 Columna (iluminación) / Column	227
Plano 6 Cabina Telefónica / Telephone Booth	229
Plano 7 Papelera / Litter Bin	231
Plano 8 Alcorque / Tree-well	233
Plano 9 Gabarito (G-1)	237
Plano 10 Diseño Avenida Principal / Tramo Típico	239
Plano 11 Grilla Gabarito G-1	241
Plano 12 Diseño de Pavimentos, Gabarito G-1	243
Plano 13 Versatilidad del Espacio Público, Gabarito G-1	245
Plano 14 Perspectivas 1	247
Plano 15 Perspectivas 2	249
Plano 16 Perspectivas	251
Plano 17 Perspectivas	253
Plano 18 Gabarito (G-2)	255
Plano 19 Cruce Típico	257
Plano 20 Vías y Gabaritos , CCU (Circuito Central Urbano)	259
Plano 21 Cuadro Resumen	261
Plano 22 Nuevo Ingreso Parque Central	265
Plano 23 Fuente Urbana	267
Plano 24 Calle Peatonal e Ingreso a Parque	269
Plano 25 Ingreso a Parque	271
Plano 26 Ingreso a Parque 2	273
Plano 27 Fuente urbana	275
Plano 28 Fuente Urbana	277

INDICE DE IMAGENES

Fig. A-1 Crecimiento de la Ciudad	4
Fig. C-1 Localización	8
Fig. F-1 Conectividad	33
Fig. F-2. Análisis preliminar uso del suelo.	33

CAPITULO 2

Evolución e Interpretación histórica [Territorio, Ciudad y Espacio Público]

Fig. 2.1.1 Ubicación de Itzcuintepec.	64
Fig. 2.1.2 Regiones de Guatemala	65
Fig. 2.1.3 Rutas de Intercambio	65
Fig. 2.1.4 Corregimiento de Escuintla y Guazacapán, según Fuentes y Guzmán	67
Fig. 2.1.5 Provincias de Escuintla y Guazacapán	68
Fig. 2.1.6 Interpretando a Cortés y Larraz	69
Fig. 2.1.7 Escuintla actual	69
Fig. 2.1.8 División Territorial, Departamento de Guatemala (1859)	71
Fig. 2.1.9 Escuintla--Catherwood	72
Fig. 2.2.1 Plaza Central S. XIX	74
Fig. 2.2.2 Plaza Central y Municipalidad S. XX	74
Fig. 2.2.3 Parque Central actual	75
Fig. 2.2.4 Parque Central actual	75
Fig. 2.2.5 Templo Minerva-Plaza Cocales	76
Fig. 2.2.6 Parque San Sebastian	76
Fig. 2.2.7 Parque San Sebastian	77
Fig. 2.2.8 Plaza del Mercado	77
Fig. 2.2.9 Mercado Municipal	78
Fig. 2.2.10 Mercado Municipal	78
Fig. 2.2.11 4ta Avenida Norte (1880's)	79
Fig. 2.2.12 4ta Avenida Norte (Inicios 1900's)	80
Fig. 2.2.13 4ta Avenida Sur (1920-30's)	80
Fig. 2.2.14 4ta Avenida Norte (1940's)	81
Fig. 2.2.15 Banquetas	81
Fig. 2.5.1 Posibles rutas antes de la fundación de la Ciudad	93
Fig. 2.5.2 Primer asentamiento formal	93
Fig. 2.5.3 Primer Ensanche	94
Fig. 2.5.4 Ensanches Posteriores	95

CAPITULO 3

Diagnostico Urbano

Fig. 3.1.1 Soleamiento y comportamiento urbano	107
Fig. 3.1.2 Soleamiento	107
Fig. 3.1.3 Comportamiento de los vientos	108

Fig. 3.1.4 Vientos en el país.	108
Fig. 3.1.5 Ciudad de Escuintla	109
Fig. 3.1.6 Tendencia de Crecimiento actual de la Ciudad	109
Fig. 3.1.7 Parque Central	115
Fig. 3.1.8 Avenida Central (4ta av.)	115
Fig. 2.1.9 Usos degradantes	116
Fig. 3.1.10 Conflicto vehicular provocado	117
Fig. 3.1.11 Espacio público invadido	117
Fig. 3.1.12 Espacio público invadido	118
Fig. 3.1.13 Zona roja.	118
Fig. 3.1.14 Venta de Materiales	119
Fig. 3.1.15 Ubicación no idónea.	119
Fig. 3.1.16 Estacionamiento de taxis.	131
Fig. 3.1.17 Retiros y espacio público	149
Fig. 3.1.18 Estacionamiento privado	150
Fig. 3.1.19 Contaminación visual	151
Fig. 3.1.20 Contaminación por desechos sólidos	151
Fig. 3.1.21 Contaminación auditiva.	152
Fig. 3.1.22 Parque central.	152
Fig. 3.1.23 Parque San Sebastian	152
Fig. 3.2.1 Hitos Arquitectónicos	155
Fig. 3.2.2 Catedral entre volcanes	165
Fig. 3.2.3 Hi-line natural	165
Fig. 3.2.4 Mejores vistas	166
Fig. 3.2.5 Volcan de Agua	166
Fig. 3.3.1 Desbordamiento de Mercado	168
Fig. 3.3.2 Desbordamiento de Mercado	168
Fig. 3.3.3 Desbordamiento de Mercado	168
Fig. 3.4.1 Acceso	175
Fig. 3.4.2 Poca Permeabilidad	175
Fig. 3.4.3 Parque	183
Fig. 3.4.4 Parque	184

CAPITULO 4

Premisas de Diseño

Fig 4.1.1 Las Ramblas Barcelona	199
Fig. 4.1.2 Las Ramblas, Barcelona	199
Fig. 4.1.3 Exposición de Artistas	199
Fig. 4.1.4 Terrazas	199
Fig. 4.1.5 Rambla de las Flores.	200
Fig. 4.1.6 Terrazas.	200
Fig. 4.1.7 Espacio Público.	200
Fig. 4.1.8 Espacio Público.	201
Fig. 4.1.9 Paseo Ahumada	201
Fig. 4.1.10 Diseño de Mobiliario.	201
Fig. 4.1.11 Mobiliario Urbano.	202
Fig. 4.1.12 Paseo Ahumada.	202
Fig. 4.1.13 Calle de las Flores.	202
Fig. 4.1.14 Calle de las Flores	203

Fig. 4.1.15 San José de Costa Rica	203
Fig. 4.1.16 San José de Costa Rica	203
Fig. 4.2.1 Palmeras en Escuintla	205
Fig. 4.2.2 Palmeras en Escuintla	205
Fig. 4.3.1 Gabarito \approx 1940	210
Fig. 4.3.2 Recreación	210
Fig. 4.3.3 Prefiguración avenida central	210
Fig. 4.3.4 Diseño de pavimento ecológico, áreas estanciales	211
Fig. 4.3.5 Diseño de pavimento, áreas de tránsito	211
Fig. 4.3.6 Esquema Visual	212
Fig. 4.3.7 Parque	212
Fig. 4.3.8 Prefiguración Ingreso principal a parque	213
Fig. 4.3.9 Prefiguración, Fuente Urbana	213

ANEXOS	295
---------------	-----

INTRODUCCIÓN:

La ciudad de Escuintla es una de las más importantes del país, goza de excelente ubicación geográfica y de dinamismo, por estar al centro de la costa sur. Cabe recordar que Escuintla es la cabecera del departamento, el cual forma parte de la región de la zona central.

En la presente reflexión se evalúa una propuesta para mejorar el espacio público y la imagen urbana del centro de la ciudad de Escuintla, en el cual se define un área de acción y un área de influencia.

La imagen urbana se da en la relación del observador y su entorno, del usuario y la ciudad, este observador da significado a lo que ve, y según sea su experiencia así será el significado dado. Como afirma Kevin Lynch una imagen nítida, desempeña asimismo una función social, permite desplazarse con facilidad y prontitud lo que confiere a su poseedor una fuerte sensación de seguridad emotiva.

Las áreas para el peatón y áreas verdes son casi nulas en la actualidad dentro del casco urbano de Escuintla, el tráfico rodado ha tomado e invadido la ciudad, con lo cual la calidad de vida de los usuarios se ve afectada, tanto por la polución, como la falta de seguridad del peatón. Por lo que se propone abordar la temática de espacios públicos, como áreas de encuentro, de comercio y de tránsito, en la cual el ciudadano o el visitante se sientan identificados con su ciudad, con su espacio; y que se entienda el espacio público como forma de expresión democrática y cultural, evitando así cualquier tipo de segregación; también se pretende reducir la presión del tráfico rodado y por lo tanto sus emisiones.

Se debe aunar esfuerzos e iniciativas para resolver los problemas que nos afectan actualmente y aportar soluciones como la reducción de las emisiones CO₂, la preservación y/o la ampliación de la cobertura vegetal, que son preocupaciones ya enmarcadas en los convenios internacionales como en “Las Metas del Milenio” del cual nuestro país es signatario. “Las Metas del Milenio” establecen varios objetivos, pero el que interesa a nuestra temática, es el objetivo No. 7, “Garantizar la Sostenibilidad del Medio Ambiente.” Lo cual se traduce en manejar los recursos naturales eficientemente, reducir la emisión del dióxido de carbono, para evitar el calentamiento global y el cambio climático, dicho objetivo se tiene como directriz en la elaboración de este proyecto.

A. ANTECEDENTES.

A.1 Antecedente Histórico General.

El Espacio Público históricamente ha jugado un papel determinante en muchas culturas, con alto grado de civilización, ha servido de plataforma para el encuentro, el intercambio de servicios, de opinión, para el desarrollo de ceremonias religiosas, políticas.

El Ágora, máxima representación del espacio público griego, era la plaza pública en la cual se desarrollaba la función cívica y comercial, Grecia antigua era una cultura democrática y sus espacios públicos era la base para esta práctica.

El foro romano, en principio cada ciudad romana tenía su propio foro, es el espacio abierto público el cual servía para la administración de justicia, transacciones comerciales, actividades políticas, encuentro de la asamblea, también, para representaciones teatrales y entretenimiento público. Este espacio fue de suma importancia en la vida romana que posteriormente se fueron construyendo edificios y templos alrededor de este espacio, y pasó a ser centro del gobierno, el foro se convirtió en el centro de la ciudad.

El espacio público también se desarrolló en las ciudades mayas y prehispánicas, generalmente la conformación de este espacio giraba alrededor de una gran plaza, la cual estaba rodeada de edificios religiosos y administrativos, en la cual la población presenciaba las distintas ceremonias y eventos, la Gran Plaza, se convirtió en punto focal de la vida socio-política de las ciudades.

En la ciudad colonial la Plaza Mayor o Plaza de Armas era el centro de la ciudad a su alrededor se establecían edificaciones de carácter administrativo y religioso, en este espacio abierto se desarrollaba la vida urbana con todas las manifestaciones sociales, oficiales y religiosas de la época. Esta plaza de armas o plaza mayor se fue transformando, en las grandes ciudades como La Plaza de la Constitución, o en el Zócalo como el caso de México, en ciudades pequeñas fue cambiando el concepto de plaza a parque municipal.

A.2 Antecedente Conceptual.

El Espacio Público “es el contenedor y escenario de la vida urbana, es decir, lugar de encuentro.”¹

¹ Oliva Josep. La Confusión del Urbanismo, ciudad pública vrs domestica.

A grandes rasgos la Imagen Urbana, toma todo lo concerniente a sendas, bordes, nodos, hitos de un área urbana. El espacio público esta contenido en el área urbana, el cual puede ser un hito y un nodo, como lo es una plaza y definirse en sendas y bordes, como lo son las calles, los cuales pueden estar dirigidos a varios usuarios.

A.3 Antecedente Evolutivo

La fundación de Escuintla como ciudad colonial, se da en el transcurso del S. XVI, periodo en el que se da la fundación de la mayoría de poblados en Guatemala. El poblado de Escuintla respondía a un diseño compacto, donde el uso del suelo, como vivienda, servicios y demás estaban comunicados entre sí, por lo que los recorridos eran peatonales básicamente.

El origen y crecimiento de la ciudad se dio a partir del centro de esta, lo cual esta representado actualmente por la Iglesia, el parque central y la municipalidad, cabe destacar que la iglesia se levantó inicialmente como una ermita², la cual se emplazo sobre un pequeño montículo (*ver foto en Anexos*), en la segunda mitad del S. XIX no estaba establecido parque alguno, (*ver foto en Anexos*), como hoy en día, sino que se aprecia dicho montículo, básicamente la tipología en la fundación del centro de la ciudades en la colonia coloca la iglesia hacia el Este y se tiene la plaza al centro y su alrededor edificios públicos. La tipología fundacional de la colonia no responde a los caracteres que presenta Escuintla, la iglesia la cual esta orientada al norte, fue establecida inicialmente como ermita, no como punto de origen de una ciudad, en cuanto al parque existe frente a la iglesia desde inicios S. XX.³

En cuanto a la traza, las calles y las avenidas no son perpendiculares entre sí, las calles no tienen un ancho constante, la 4ta avenida es la calle mas ancha, es la que queda en el centro, muchas calles forman callejones. En cuanto a las manzanas estas no tienen una medida estándar.

La posición geográfica de Escuintla y sus redes de comunicación han permitido a la ciudad mantenerse conectada con la ciudad capital, como en su momento lo fue Santiago de los Caballeros o la actual Guatemala de la Asunción, en época precolombina tuvo conexión con Iximche⁴. Escuintla es próxima a puertos importantes, como lo anteriormente lo fue Puerto de San José y el actual Puerto Quetzal. En cuanto a vías de comunicación tiene 2 carreteras centroamericanas CA-2 y CA-9, 2 autopistas, Palín –Escuintla y Puerto Quetzal.

La gran expansión de la mancha urbana junto con la explosión demográfica se ha dado durante el S. XX El crecimiento acelerado que experimenta actualmente la ciudad, especialmente en la parte sur, donde se está desarrollando nueva áreas de vivienda, centros comerciales, hace que los problemas que durante muchos años ha tenido el casco urbano, que nunca han sido resueltos, tengan hoy en día menos prioridad, este fenómeno es común en

² una ermita se levanta en un lugar despoblado regularmente.

³ Diccionario Geográfico Nacional

⁴ Idem.

muchas ciudades latinoamericanas y de países en vías de desarrollo, donde los modelos de desarrollo implantados se caracterizan por la concentración de poder y renta, como también por la depredación del medio ambiente urbano, la imagen urbana y la privatización del espacio público.

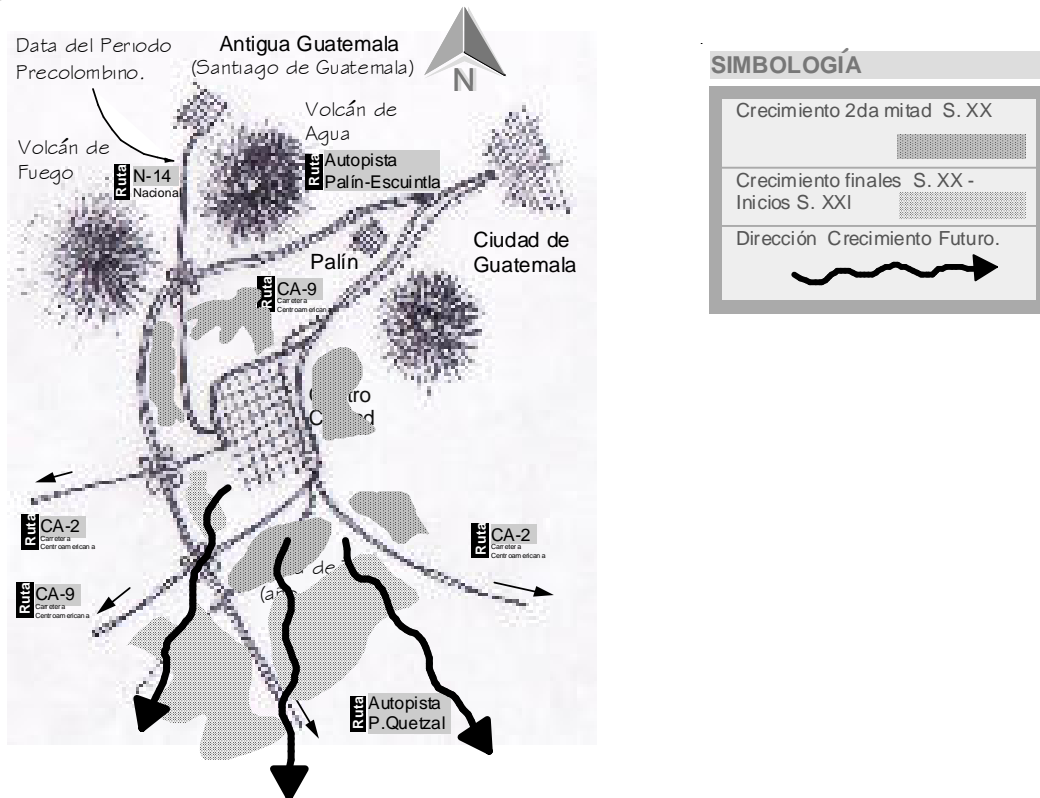


Fig. A-1 Crecimiento de la Ciudad

A.4 Proyectos de Intervención en el Espacio Público de la Ciudad.

La falta de un proyecto urbano municipal, hace que los espacios, usos del suelo, tráfico rodado y peatonal estén presentes arbitrariamente dentro del Casco Urbano de la Ciudad de Escuintla. El poder municipal, históricamente, no ha comprendido su función de gestor del espacio público, tampoco como planificador urbano, por lo que queda decir que en Escuintla, no existen directrices, ni planes, ni proyectos para atender al espacio público.

Las intervenciones en el espacio público se han dado, no como una política definida, sino como proyectos aislados, antiguamente las calles eran de piedra (*ver foto en Anexos*) posteriormente cerca de 1930 ya había carrileras en las calles (*ver foto en Anexos*) lo que advierte la existencia de vehículos, actualmente se encuentran pavimentadas con concreto para responder al aumento tránsito y del incremento del parque vehicular.

Entre las intervenciones más relevantes en el espacio público, ha sido la remodelación del parque central que se realizó en el año 2001, a cual se le agregó una planta de parqueo

subterráneo. Dicha intervención ha diseñado pocos accesos al parque, y hasta peligrosas para el usuario (*ver foto 16*), un acceso en esquina con gradas directamente desde la calle sin ningún tipo de vestibulación.

Estos proyectos han abordado el espacio público, no de manera integral, la imagen urbana no se ha tomado en cuenta, y proyectos en el cual el peatón sea el beneficiario directo tampoco ha existido.

A.5 Situación actual

Actualmente el centro de la Ciudad de Escuintla, es una zona degradada urbana, social y culturalmente, debido a la falta de espacios públicos urbanos, espacios de encuentro y como consecuencia una imagen urbana afectada negativamente en la “Ciudad de Las Palmeras.”

Existe desorden y caos vial, la circulación peatonal se entrecruza muchas veces con el tráfico rodado, el caos se enmarca cuando los dos tipos de tráfico luchan por su preponderancia. El casco urbano de la Ciudad de Escuintla, es ya un área invadida⁵, por el tránsito rodado, los trayectos muchas veces cortos son difíciles de realizar, en cuanto a movilidad y tiempo (Ver Antecedente fotográfico, Fotos 1, 8, 9, 10, 11, 15).

El comercio informal, causa desorden espacial, dado que la misma informalidad hace que los espacios sean usados arbitrariamente. (Ver Antecedente fotográfico, fotos 1, 6, 15).

Actualmente en la zona 1 se tiene 3,976 m² de parques, que son el Parque Central y el parque San Sebastián, que son en Escuintla el espacio público con mejores condiciones, no necesariamente las más completas y óptimas, para el encuentro, para las actividades de ocio y lugar para detenerse a contemplar la escena urbana.

La impermeabilización de la superficie de la zona 1 se presenta casi en su totalidad, esto repercute sobre el microclima en el centro de la ciudad que actúa negativamente, en el bienestar de los ciudadanos.

La vida en la calle, se encuentran lejos de darse en el centro de la ciudad de la ciudad, si las condiciones actuales persisten.

⁵ Gehl, Jan. Nuevos Espacios Urbanos.

B. JUSTIFICACION.

“El espacio público ha aparecido, se ha creado, para ser el lugar de la asamblea, del mercado, de la fiesta, de la justicia, del teatro, del trabajo, del juego, del encuentro, de la conversación, de la religión, del carnaval, de la música⁶...” en fin de la expresión ciudadana en general, lo que refleja la practica democrática, la participación ciudadana, la distribución equitativa de las actividades urbanas, ya que se evita cualquier tipo de segregación cultural y espacial. Actualmente la ciudad puede incluso darse el caso de la Agorafobia Urbana⁷, donde cualquier ciudadano escuintleco se traslada de un lugar a otro, no porque quiera distraerse y disfrutar del paisaje urbano, sino porque debe de ir forzosamente y sin excepción alguna, lo que resulta como una experiencia poco agradable y a lo mejor traumática. La Agorafobia Urbana se da por la degradación o desaparición de los espacios públicos integradores.

“Los espacios públicos que ofrezcan mas cualidades y menos desventajas inspirarán un amplio espectro de actividades urbanas. Las rutas de paseo atractivas y los lugares para detenerse a lo largo del camino animan al trafico peatonal, que a su vez promueve las actividades sociales y recreativas, ya que la gente, al pasear, tiende a demorarse y a disfrutar de la escena urbana”⁸ es así como se justifica la prioridad del peatón dentro de la imagen urbana.

El análisis urbano ha demostrado la relación entre la calidad urbana y la vida en la calle. El por qué de la importancia del espacio público, radica en que es el elemento contenedor activo de la sociabilidad, es el icono del aglutinante colectivo y el de corrector de las desigualdades. La vida en la calle se desarrolla en los espacios públicos, como extensión de la casa, aquí entra la calle y la plaza como elementos del espacio público.

Aunque no siempre de manera explícita, el espacio público es considerado el esqueleto del capital social comunitario, “todas las personas tienen derecho de asociación, reunión y manifestación.”⁹ Las ciudades deben “disponer de espacios públicos para la organización de reuniones abiertas y encuentros informales”¹⁰ y la calidad del espacio publico afecta directamente a los ciudadanos ya que “la pobreza del espacio público los hace aún más pobres”.¹¹

El espacio público es para uso de todos los ciudadanos, pero este principio se ha perdido en el transcurso del tiempo, el centro de la Ciudad de Escuintla tiene su origen en una lógica de movilidad peatonal, lo cual hace que algunos sectores actualmente no sea pertinente el flujo transito rodado total o parcialmente, lo que hoy en día causa que el transito peatonal se mezcle negativamente con el transito rodado. Por lo que el peatón está acosado

⁶ Borja, Jordi. La Reconquista de Europa, *Por qué el espacio publico?*,

⁷ Borja, Jordi. Ciudadanía y Espacios Públicos.

⁸ Gehl, Jan. Nuevos Espacios Urbanos.

⁹ Carta Mundial de Derecho a la Ciudad, Art. 9 Derecho a la Asociación y uso democrático del espacio publico.

¹⁰ Idem.

¹¹ Revista CEPAL. Segregación urbana y espacio público, Agos 2004

por la contaminación auditiva, por la contaminación provocada por las emanaciones de los automotores, y por la constante de sufrir algún percance con los automóviles. (Ver Antecedente fotográfico, foto No. 12) “El olvido de los peatones... en América Latina, responde en gran parte a una visión tercer mundista donde “el de a pie” o el que va en bicicleta, representarían unos seres inferiores comparados al automovilista que sería un ser superior y prioritario.¹²” El casco urbano de Escuintla es un área invadida, y esta lectura se da al revisar el antecedente fotográfico, al analizar que de los 20.8 vehículos/minuto¹³ (Ver tabla 9 en Anexos) que pasa en algunos puntos de la 4ta Avenida de la zona 1 (dentro del proyecto) el 56.4 %¹⁴ (Ver tabla 9 en Anexos) son vehículos tipo motos o motonetas que al ser reducidos comparados con un carro, en teoría, es mas mucho mas fácil conseguir un parqueo público, o pasar escabulléndose de entre el caos y desorden vial, pero al haber un porcentaje alto y las condiciones físicas no favorables, esa solución individual y simplista aumenta el desorden, por lo que la creación de un área con una imagen urbana libre de desorden vial, con cultura peatonal, es vital para la ciudad .

“La impresión que la gente tiene acerca de su ciudad es el resultado de la interrelación que se da entre el observador y su medio ambiente.¹⁵” esto es la Imagen de la Ciudad. La Imagen Urbana no solamente es una cuestión visual, sino que va unido a una serie de impresiones como memoria, símbolos, experiencias, costumbres, que se refleja en cada persona de la colectividad.

La imagen del centro de la Ciudad de Escuintla está deteriorada, no existen elementos que ayuden a definirla, y se pretende a través de esta propuesta aportar lineamientos para revitalizar la imagen urbana tomando como directriz los espacios públicos, teniendo como centro del proyecto al peatón, al ciudadano, dándole su respectiva importante frente al vehículo, todo esto para rescatar la dignidad del paisaje urbano, y darle vitalidad al casco de la Ciudad de Escuintla.

El proyecto pretende mejorar la Imagen Urbana evitar su degradación y lograr su renovación a través de mejorar los espacios públicos, crear y renovar los espacios, donde el artista urbano y el ciudadano en general se integre y se identifique, se exprese, donde no se sienta excluido e inseguro.

El desarrollo de esta propuesta que servirá de beneficio a la mejora de la imagen urbana del casco de la Ciudad de Escuintla es viable, desde el momento en que se pretende revitalizar el núcleo central, lo que generará mayores dividendos económicos a la ciudad, nuevos puestos de trabajo, mejorar el microclima del área de estudio, atender al peatón antes que al vehículo, crear una cultura del peatón, reducir por lo tanto la emanación de gases contaminantes que causan el efecto invernadero.

¹² Msc y Doctor Ph.D. en Urbanismo, Ricardo Montezuma. Fundación Ciudad Humana, Bogota.

¹³ Elaboración Propia

¹⁴ Elaboración Propia

¹⁵ Principios de Diseño Urbano/Ambiental

C. LOCALIZACIÓN

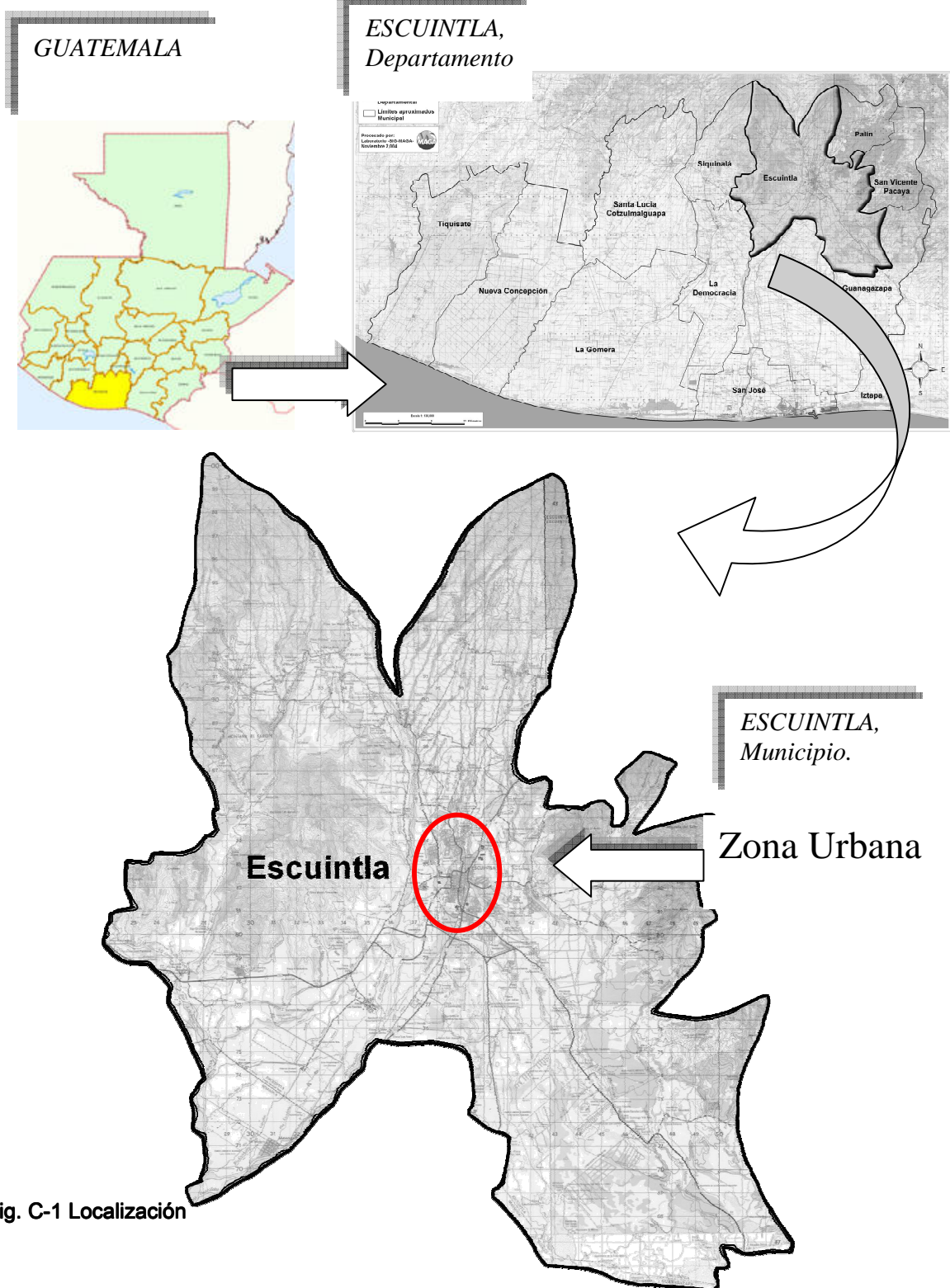


Fig. C-1 Localización

D. OBJETIVOS.

D.1 OBJETIVOS GENERALES

- Proponer condiciones que mejoren la imagen urbana en el núcleo central de la Ciudad de Escuintla, a través de la revitalización del espacio público.
- Remarcar y revalorizar el centro de la ciudad, para evitar la depresión de la zona como ha pasado en muchas ciudades donde el centro de actividades administrativas, económicas, comerciales y recreativas se traslada progresivamente a un punto distinto del original, quedando el casco histórico, abandonado.

D.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- Diseñar una propuesta de espacios de encuentro en el espacio público, tomando en cuenta criterios ambientales, arquitectónicos y paisajísticos para tal efecto. Espacios que no sean excluyentes y discriminatorios, y que favorezcan a personas con algún tipo de discapacidad.
- Hacer una interpretación y valoración histórica de la evolución de la Ciudad, el espacio público y la imagen urbana de Escuintla en sus diferentes épocas, para una correcta intervención.
- Diagnóstico urbano en el área de estudio.
- Análisis de la imagen urbana actual y del espacio público, del núcleo central de la ciudad, e identificar retos y potencialidades.
- Diseñar recorridos peatonales, para que el ciudadano aprecie su ciudad.
- Diseño de mobiliario urbano único y representativo para el núcleo central de la ciudad de Escuintla.
- Diseño de pavimentos

D.3 OBJETIVOS ACADÉMICOS

- Elaborar un documento de referencia y consulta en el tema de espacios públicos urbanos, imagen urbana, para que los estudiantes de arquitectura, o todo aquel interesado en proyectos de imagen urbana, que sirva de utilidad para cualquier otra ciudad, barrio, zona etc.

D.4 Resultados y alcances:

- Definir lineamientos de acción en la intervención del espacio público en el núcleo central. Los cuales sirvan de parámetro para generar nuevos programas de intervención del espacio público e imagen urbana en la centralidad de la ciudad, aportar lineamientos para homogenizar las intervenciones en el espacio público.
- Crear un documento que sirva de base para el inicio de un proyecto piloto de mejora del espacio público en la ciudad dentro de la instancia municipal correspondiente y que se entienda y se haga conciencia de la importancia de tal proyecto en el hacer de la Ciudad.

D.5 Impacto:

- Revitalización y revalorización del núcleo central: Retomar el valor de la centralidad, brindándole para esto elementos como el manejo del espacio público.
- Desarrollo de Identidad: Que los usuarios del espacio donde se desarrolla la propuesta, se identifiquen con el espacio, que se apropien de la centralidad y crear un sentido de pertenencia, lo cual repercute en la conservación y desarrollo de mejores condiciones del espacio.

E. DEFINICIÓN DEL PROBLEMA:

La degradación paulatina de la imagen urbana en el núcleo central de la Ciudad de Escuintla esta dada, entre otras cosas, por la falta de espacios adecuados para que los escuintlecos y visitantes puedan asociarse, socializar y disfrutar del escenario urbano.

Los espacios peatonales, en el casco de la Ciudad Escuintla, son prácticamente nulos, y los que hay son aislados, o se lucha día a día frente al tráfico rodado por el dominio de los espacios, lo que crea confusión, desorden y accidentes; en el centro de la ciudad tampoco existen plazas ni calles peatonales, como tales.

En la 4ta avenida, que es la arteria central, hay puntos donde la frecuencia de tránsito alcanza los 20.8 ¹⁶vehículos/minuto, (ver tabla 9 en Anexos) de estos el 43.60% son carros y el

¹⁶ Idem.

56.40% son motos, aquí se refleja la carencia de espacios de estacionamientos y la difícil movilidad vehicular, que una moto supone resolver estos problemas mas fácilmente, es una medida individual y simplista de resolver los problemas en el espacio público, que aumenta el desorden, con la crisis internacional del petróleo el uso de la moto es mayor y posiblemente aumentará, que en 5 años las ventas de motos han superado los 800%.¹⁷ Esto aunado a la falta de cultura peatonal, promovido por la falta de áreas peatonales y espacio público destinado a este suscita caos, además sectores del núcleo central no son aptas para el flujo de tránsito rodado total o parcialmente.

La cobertura vegetal en el espacio público del centro la ciudad es prácticamente inexistente, la impermeabilización de la superficie es alta, los dos parques existentes en la zona 1 concentran la mayor cantidad de cobertura vegetal.

El desbordamiento del comercio informal hacia el espacio público, durante la segunda mitad del siglo XX, ha incidido en la movilidad, tanto peatonal como vehicular.

La falta de identidad, el sentido de pertenencia, por parte de los usuarios, ha permitido en cierta medida, el avance de la degradación. La identidad influye en la partición ciudadana y en el involucramiento de esta en el rescate de sus espacios.

F. DELIMITACIÓN

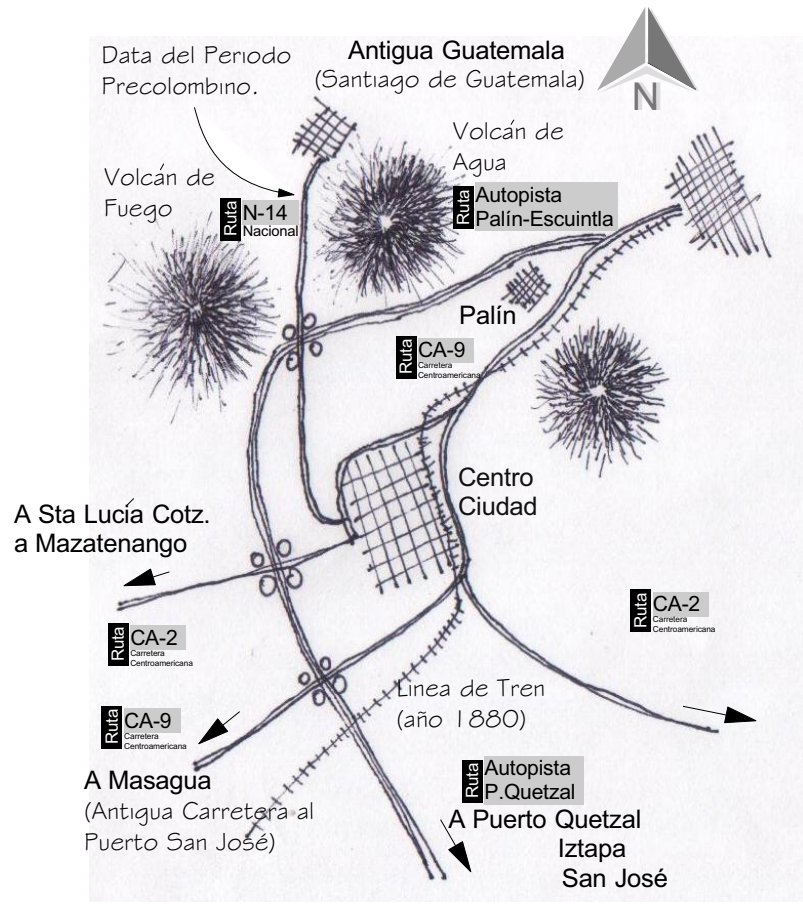
F.1 ANTEPROYECTO:

Dada la problemática que actualmente la Ciudad de Escuintla afronta en su imagen urbana, se propone un anteproyecto el cual sirva como inicio de un programa piloto de mejora para el Caso Urbano, y que la experiencia metodológica sea aprendida y que las entidades públicas puedan intervenir también en los barrios y periferias de la Ciudad.

F.2 TEMÁTICA.

El estudio se limita a realizar una propuesta a nivel de anteproyecto de Arquitectura La Revitalización de la Imagen Urbana en el Parque Central y su área de influencia., el cual se encuentra enmarcado dentro de la modalidad de proyecto de graduación gestionado por interés del estudiante, clasificado como Diseño de Anteproyecto de Arquitectura y/o Urbanismo, de Formación (Educativa) de acuerdo al artículo No 7, a) del capítulo II de la Normativa para el Sistema de graduación de la Licenciatura de Arquitectura. En el inciso “A” del artículo 15 “Los proyectos de graduación de todas las modalidades se enmarcan en dos tipos” dice: Urbanismo: Reordenamiento urbano y reordenamiento vial, con propuesta de nomenclatura, urbana, estudio de la imagen urbana.

¹⁷ Prensa Libre 30/4/2007



Escuintla se ubica en un sitio en el que convergen varias vías de comunicación importantes del país, tanto actualmente como en el transcurrir del tiempo. Por ejemplo dos rutas centroamericanas como la CA-2 y la CA-9. La Autopistas son señal de la importancia geográfica y su transito dinámico, estas son la, Autopista Palín-Escuintla y la Autopista al Puerto Quetzal. Escuintla siempre ha tenido contacto con la capital del país, cuando esta fue Santiago de los Caballeros, y después con la Nueva Guatemala de la Asunción. La Ruta Nacional 14 conectaba con Iximche, en la época precolombina.

La línea del ferrocarril, el segmento entre Escuintla y el Puerto de San José, se desarrolló por los años 1880's esta línea del tren también está conectada con la Ciudad de Guatemala.

DELIMITACIÓN MACRO
Ciudad de Escuintla

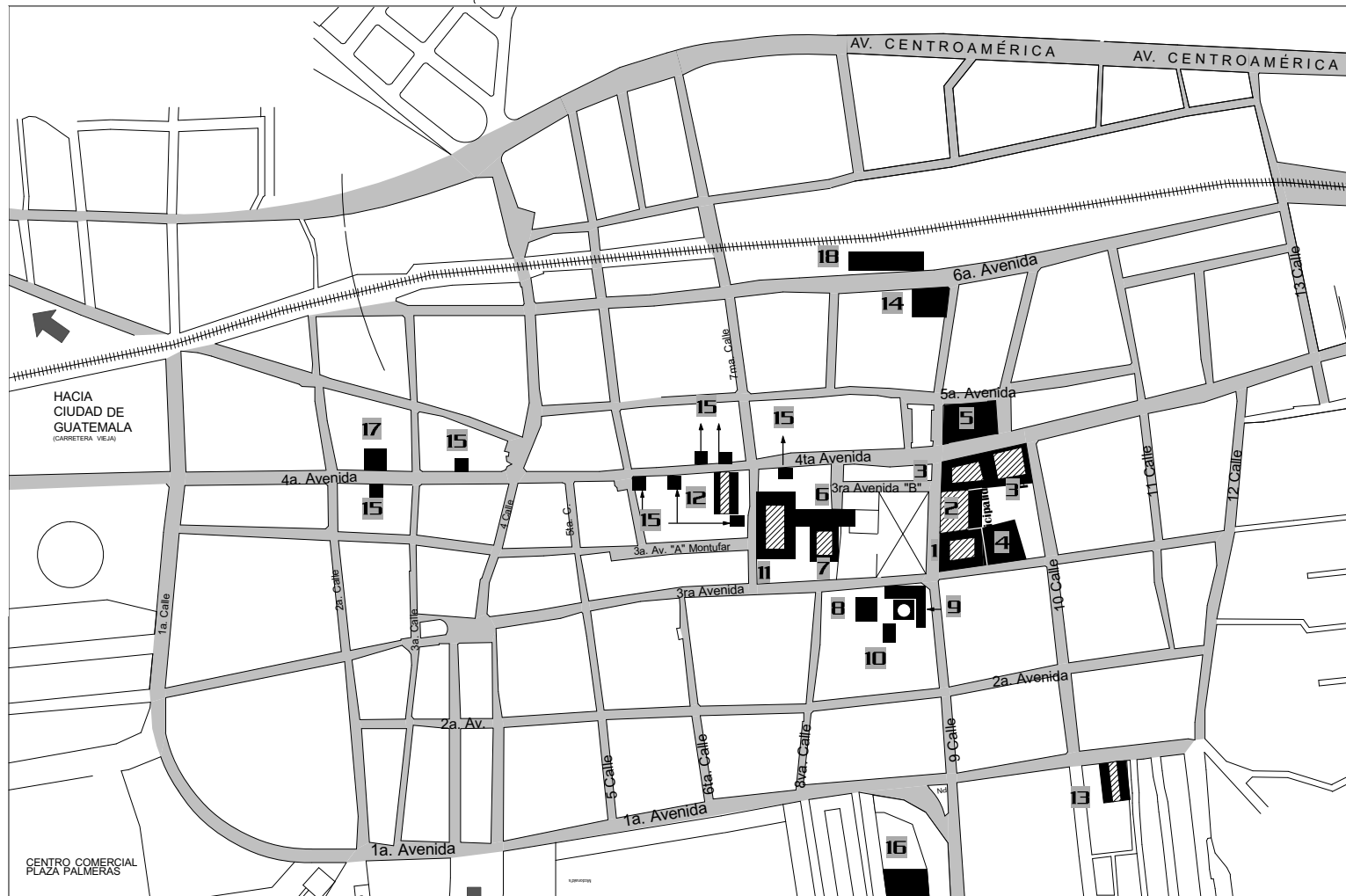
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Delimitando la Centralidad		
Contenido	DELIMITACIÓN MACRO-----CIUDAD		
Escala:	Sin Escala	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.		
			Plano No. 1

F.3 Delimitando la centralidad.

La centralidad se ha definido con una serie de análisis, como la ubicación y la importancia de aspectos como la edificación pública, la jerarquía vial, la traza del casco urbano, su forma, elementos históricos, bordes, estos se sobreponen y la intersección de estos análisis delimitará la centralidad, para definir el área de acción de esta propuesta.

F.3.1 Edificios Públicos:

Dentro de esta categoría, se ha incluido aquellos inmuebles que siendo de propiedad pública o privada, ejercen una función pública, lo que motiva la atracción de ser visitado por los ciudadanos unos con más frecuencia que otros edificios, y algunos periódicamente como el caso de las agencias bancarias. Por lo regular los edificios públicos forman parte del imaginario colectivo.



RED DE EDIFICIOS PÚBLICOS

Núcleo Central de Escuintla

SIMBOLOGÍA

- Edificio Público
- Patio
- Numeración

EDIFICIOS PÚBLICOS

- | | | |
|--|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> 1. Municipalidad 2. Gobernación 3. Policía Nacional 4. Mercado Municipal No. 3 5. Mercado Municipal No. 2 6. Catedral 7. Edificio Parroquial | <ul style="list-style-type: none"> 8. Superintendencia Administración Tributaria 9. Centro Cultural 10. Escuela de Arte. 11. Instituto Nacional [3jornadas] 12. Escuela Parvulos 13. Instituto Basico [3jornadas] | <ul style="list-style-type: none"> 14. Tribunales Justicia 15. Agencias Bancarias 16. Centro de Salud. 17. Ministerio Público 18. Estación del Tren |
|--|---|--|

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:	Delimitando la Centralidad	
Contenido:	RED DE EDIFICIOS PÚBLICOS	
Escala:	Desarrolló:	Plano No. 2
Fecha:	Rony Gálvez López	
Dibujo:	Asesoró:	Arq. Eva Campos
	R. G.	

F.3.2 Red de Tráfico:

Definición: Existe muchas clasificaciones para la vialidad, como número de autores, se ha optado por tomar la clasificación por distribuidores de distritos y locales¹⁸, basándose en la función y en anchos de gabaritos.

Distribuidores de distrito:

Avenida Centroamérica: Conecta la CA-9 norte con CA-9 sur, velocidad estimada 80 k/h

Primera avenida junto con 1ra calle. Conecta CA-9 norte con CA-2 oeste, velocidad estimada 60-70 k/h.

En Escuintla estas arterias distribuyen el tráfico pesado, el transporte extraurbano, además de tráfico vehicular y motorizado, estos distribuidores están diseñados con carpeta de rodadura de asfalto un carril por vía.

Distribuidores locales:

4ta avenida: Arteria al centro del núcleo central de la ciudad.

6ta. avenida: Borde del centro de la ciudad al este, actualmente de una vía.

5ta avenida: Al norte esta arteria distribuye a los automotores que se salen del centro con dirección a las localidades del norte, actualmente de una vía.

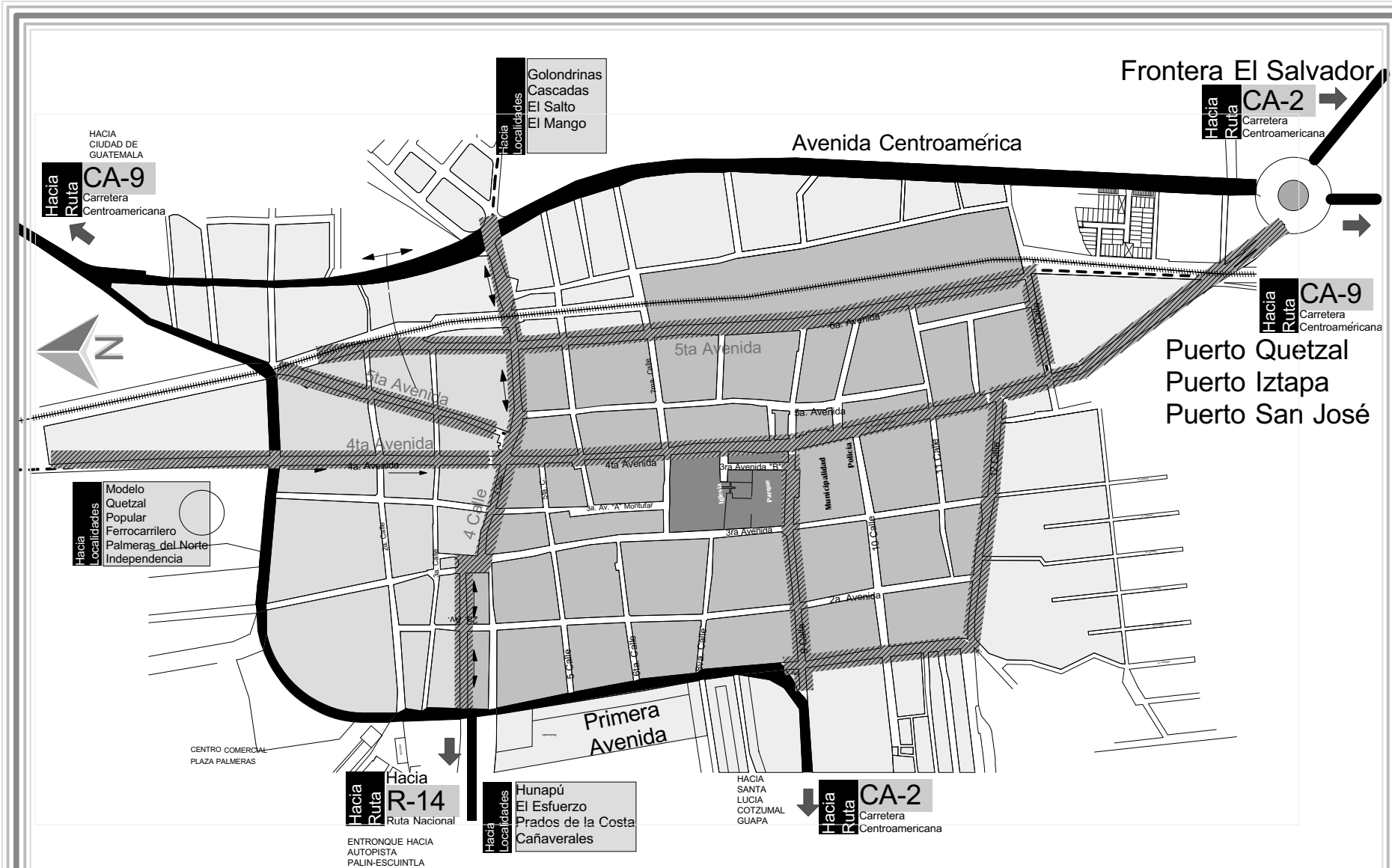
4ta calle: Con conectividad hacia el oeste a la autopista y carretera a Antigua Guatemala, del otro extremo hacia localidades al este, su recorrido tiene un segmento de una vía y otro de doble vía.

12 calle: Borde del centro de la ciudad, doble vía.

13 calle: Borde del centro de la ciudad, una vía.

En Escuintla estas arterias distribuyen el flujo vehicular dentro del centro de la ciudad, todas están diseñadas con carpeta de rodadura de concreto.

¹⁸ José López Candiera, Diseño Urbano



Frontera El Salvador
 Hacia Ruta CA-2 Carretera Centroamericana
 Hacia Ruta CA-9 Carretera Centroamericana
 Puerto Quetzal
 Puerto Iztapa
 Puerto San José

HACIA CIUDAD DE GUATEMALA
 Hacia Ruta CA-9 Carretera Centroamericana

Hacia Localidades Golondrinas Cascadas El Salto El Mango

Hacia Localidades Modelo Quetzal Popular Ferrocarrilero Palmeras del Norte Independencia

Hacia Localidades Hunapú El Esfuerzo Prados de la Costa Cañaverales

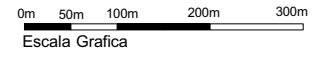
HACIA SANTA LUCIA COTZUMAL GUAPA
 Hacia Ruta CA-2 Carretera Centroamericana

Hacia Ruta R-14 Ruta Nacional
 ENTRONQUE HACIA AUTOPISTA PALIN-ESCUINTLA

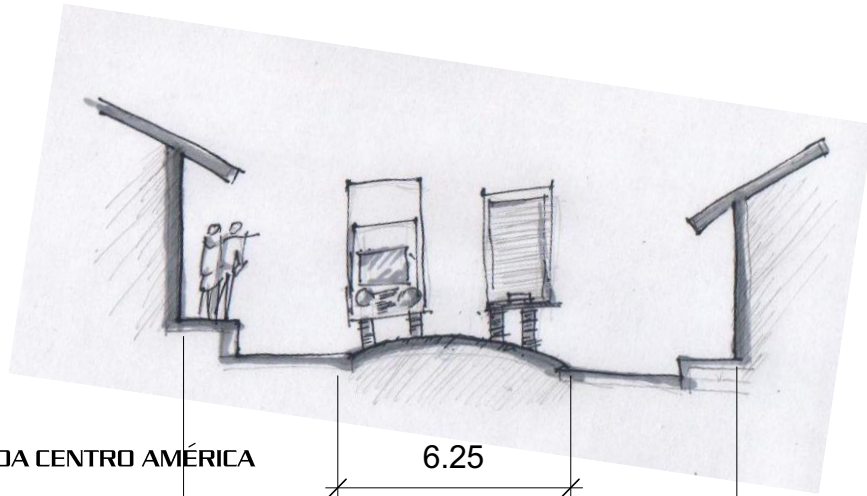
SIMBOLOGIA

-  Distribuidor de distrito
-  Distribuidor local

RED DE TRÁNSITO
 Núcleo Central de Escuintla



ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA		
Etapa:	Delimitando la Centralidad	
Contenido:	RED DE TRÁNSITO	
Escala:	1/8,000	Desarrollo: Rony Gálvez López
Fecha:		Asesor: Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	
		Plano No. 3



AVENIDA CENTRO AMÉRICA

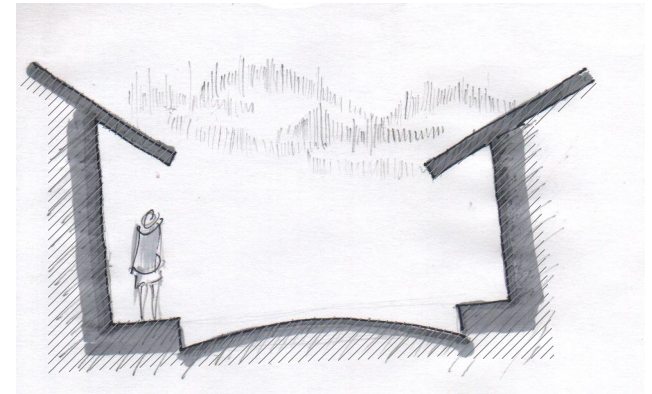
6.25

25.00

PRIMERA AVENIDA

7.20

15.90



4ta AVENIDA

11.75

4ta CALLE

8.00

12 CALLE

9.90

13 CALLE

8.85

5ta AVENIDA

14.80

GABARITOS

Anchos Promedios

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO
NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa: Delimitando la Centralidad

Contenido: **GABARITOS**

Escala: Sin Escala

Desarrolló:

Rony Gálvez López

Plano

Fecha

Asesoró:

Arq. Eva Campos

No.

4

Dibujo: R. G.

F.3.3 Bordes:

Primera Avenida: Es la separación del centro y colonias, en el centro existen varios usos de suelo, en las colonias exclusivamente viviendas.

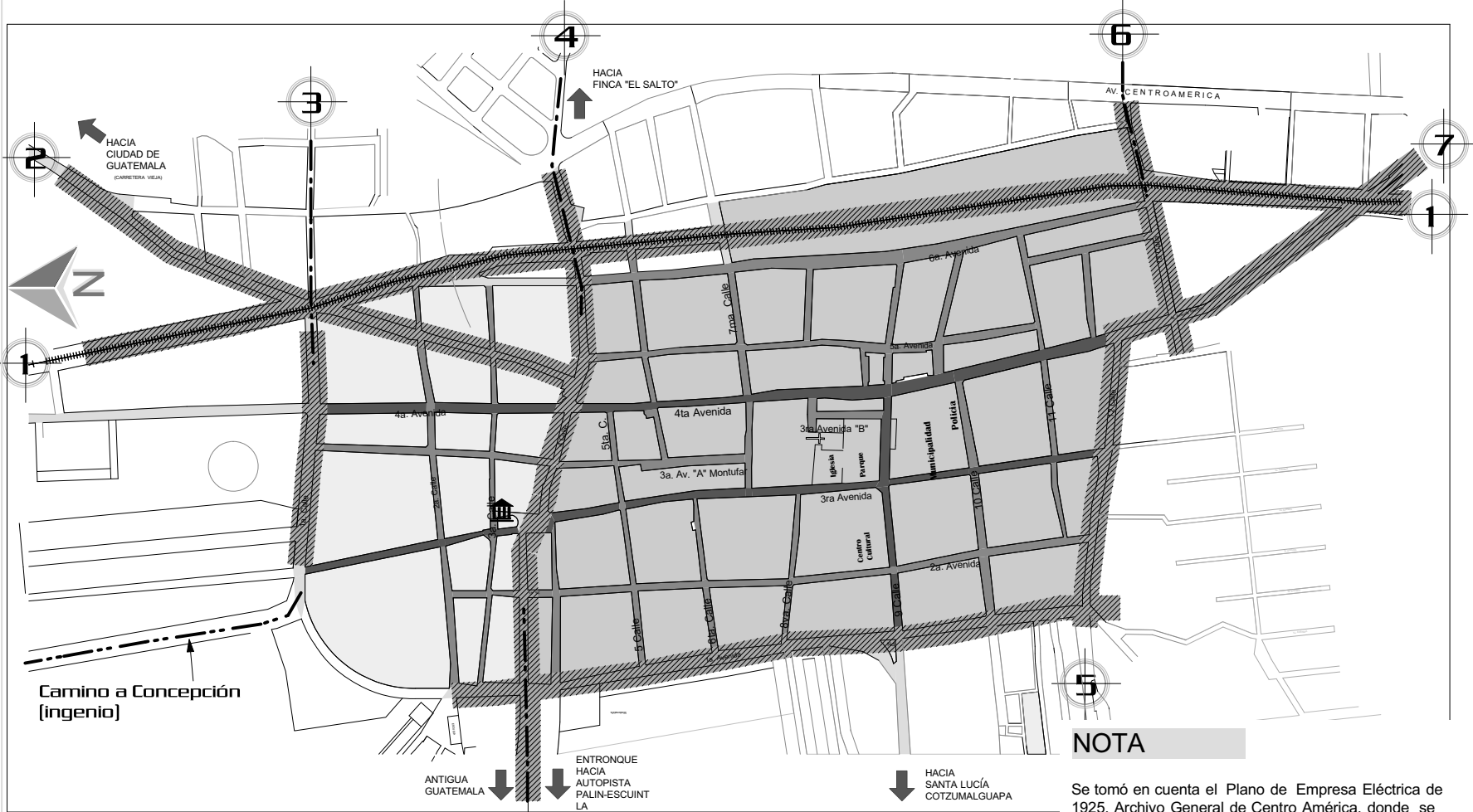
Sexta Avenida: Es el borde del centro al Este, después de este existe el Barrio San Miguel donde predomina la vivienda. Presumiblemente es por eso que pasa por allí a línea del tren la cual fue hecha en 1880, por ser el límite del centro.

Primera Calle: Según plano de la empresa eléctrica en el Archivo General de Centro América de 1925, hace ver que la nomenclatura de las calles fue cambiada, solo sufrió cambio las calles, no las avenidas. En este plano hace ver que la primera calle actual era antiguamente la 9na calle, esto indica la dirección del crecimiento. Con esta calle termina el tipo de traza del centro de la ciudad.


Cuarta Calle: Apartir de esta calle al norte las manzanas son mas grandes y las avenidas presenta un ancho de gabarito mas ancho, a partir de esto presento mi deducción que esta parte del centro fue el primer ensanche, o primera fase de crecimiento del núcleo central y por eso la 5ta avenida aparece en diagonal en dirección del camino hacia Guatemala, viene a desembocar a la 4ta calle.

Doce Calle: Antiguamente fue la primera calle, el inicio del centro, esta divide el centro de la colonia Naranjales.

0m 50m 100m 200m 300m
Escala Grafica



SIMBOLOGIA

-  **Borde Histórico**
-  **Eje del Borde**
-  **Templo Minerva ****
-  **Distribuidor Local**
-  **Calles de Acceso**
- ** Demolido**

- 1. Línea del Ferrocarril**
- 2. Camino a Guatemala**
- 3. 1ra Calle**
(9na Calle a principios del siglo XX)*
- 4. 4ta. Calle**
- 5. 12 Calle**
- 6. 13 Calle**
- 7. 4ta Avenida**

NOTA

Se tomó en cuenta el Plano de Empresa Eléctrica de 1925, Archivo General de Centro América, donde se aprecia que no se había proyectado algunas calles para ese momento, también que la nomenclatura es diferente a la actual,

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapas:	Delimitando la Centralidad		
Contenido:	Bordes Históricos		
Escala:	1/8,000	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.		
			Plano No. 5

F.3.4 Análisis de la forma:

El análisis de la forma sirve entre otros para definir jerarquías, flujos, usuarios, etapas de expansión.

Calles y avenidas: En el centro de la ciudad, el trazado responde a una malla reticular, donde las avenidas tienen preponderancia sobre las calles, la mayoría de las calles no tienen mucha longitud, varias forman callejones, mientras las avenidas son más anchas, la mayoría conectan el borde norte con el borde sur del centro de la ciudad.

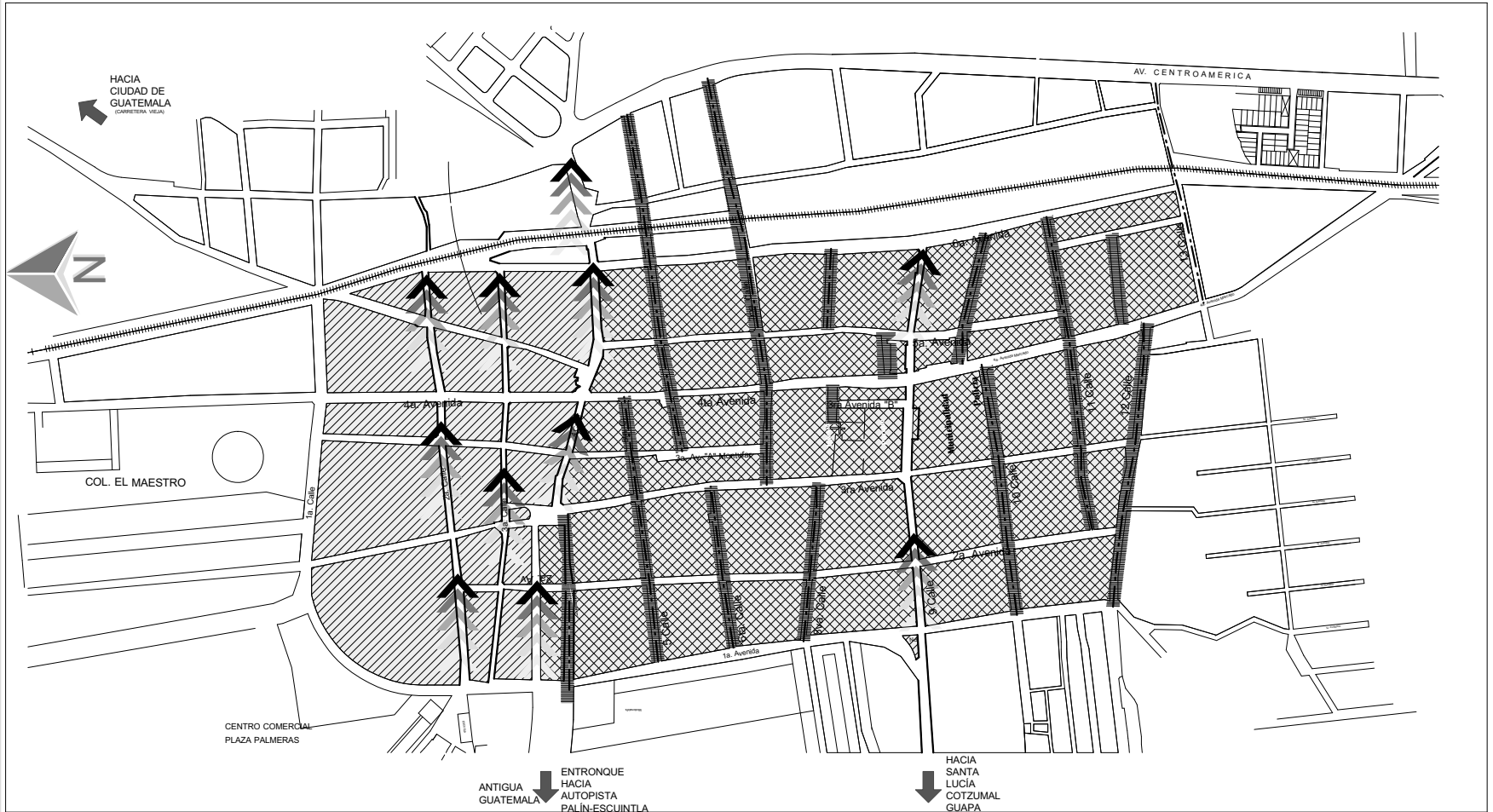
Nomenclatura Urbana: La nomenclatura de las calles al inicio del S. XX, era diferente a la actual, 1ra la calle actual (al norte) era anteriormente la 9na Calle. Las Avenidas hasta ese momento han sido las mismas.

Manzanas: El área de influencia que se define en el proyecto toma una analogía en las manzanas, que es lo que aparece en la gráfica como centro de la ciudad, a partir de la 4ta calle hacia el norte la estructuración de las manzanas es diferente, llamado aquí primer ensanche, estas son mucho más grandes e irregulares.

Posiblemente en algún tiempo en la 4ta Calle terminó el poblado, debido a esto la diferencia.

De la 1ra Avenida al Oeste la estructura es diferente y existe colonias, lo mismo que de la 12 calle al Sur.

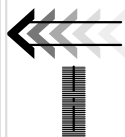
0m 50m 100m 200m 300m
Escala Grafica



TRAZA URBANA

Núcleo Central de Escuintla

SIMBOLOGIA



Calle con conectividad entre bordes del Núcleo Central

Calles cortas y/o callejones



Núcleo Central



Primer Ensanche



Ensanches Posteriores

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:	Delimitando la Centralidad	
Contenido	TRAZA URBANA	
Escala:	1/8,000	Desarrolló: Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró: Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	
		Plano No. 6

F.3.5 Conectividad:



CONECTIVIDAD

Centro Ciudad de Escuintla

Fig. F-1 Conectividad

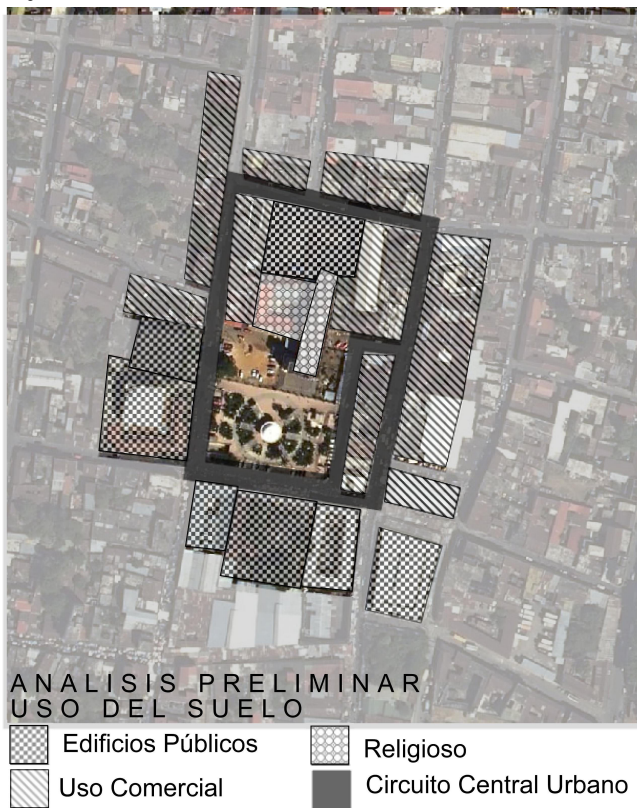


Fig. F-2. Analisis preliminar uso del suelo.

En la fotografía se ve que es una zona homogénea donde dos usos de suelo predominan, el comercial y el institucional o público.

F.3.6 RESULTANTE:

Criterios de Delimitación.

Para determinar el espacio donde se va a realizar la presente reflexión, se analizó las áreas más homogéneas, resultado de la verificación de aspectos como, el área de edificación pública, la red de tráfico, bordes, historia, análisis de la forma.

Para el análisis en el área de edificación pública, se ubicó en un plano del centro de la ciudad, el área en la cual estaba focalizada la mayor cantidad de edificios públicos, y se observa que esta área está alrededor del parque.

La red de tráfico, determinó sobre un plano, cuales eran los principales conectores, sobre la clasificación de José López¹⁹, Distribuidores de distrito, la cual determinó la 1ra calle junto con la 1ª avenida y la avenida Centroamérica.

Los aspectos históricos son importantes para definir etapas de desarrollo de la ciudad, desde sus orígenes y su evolución. La dificultad de encontrar detalladamente el proceso histórico, con la documentación obtenida se llegó a concluir el origen espontáneo de la ciudad, como también del primer ensanche del centro de la ciudad, ambas conclusiones propias del autor.

La ubicación de los bordes, fue dada por aspectos históricos y análisis de la forma, los cuales establece área de influencia.

El análisis de la forma, permitió la identificación de zonas homogéneas, las cuales presentan las mismas características, las cuales ayudaron a establecer el área para elaborar la presente reflexión.

Los aspectos anteriores permitieron establecer la:

¹⁹ Candiera López, José. Diseño Urbano.

F.3.7 DELIMITACIÓN ESPACIAL DEL PROYECTO:

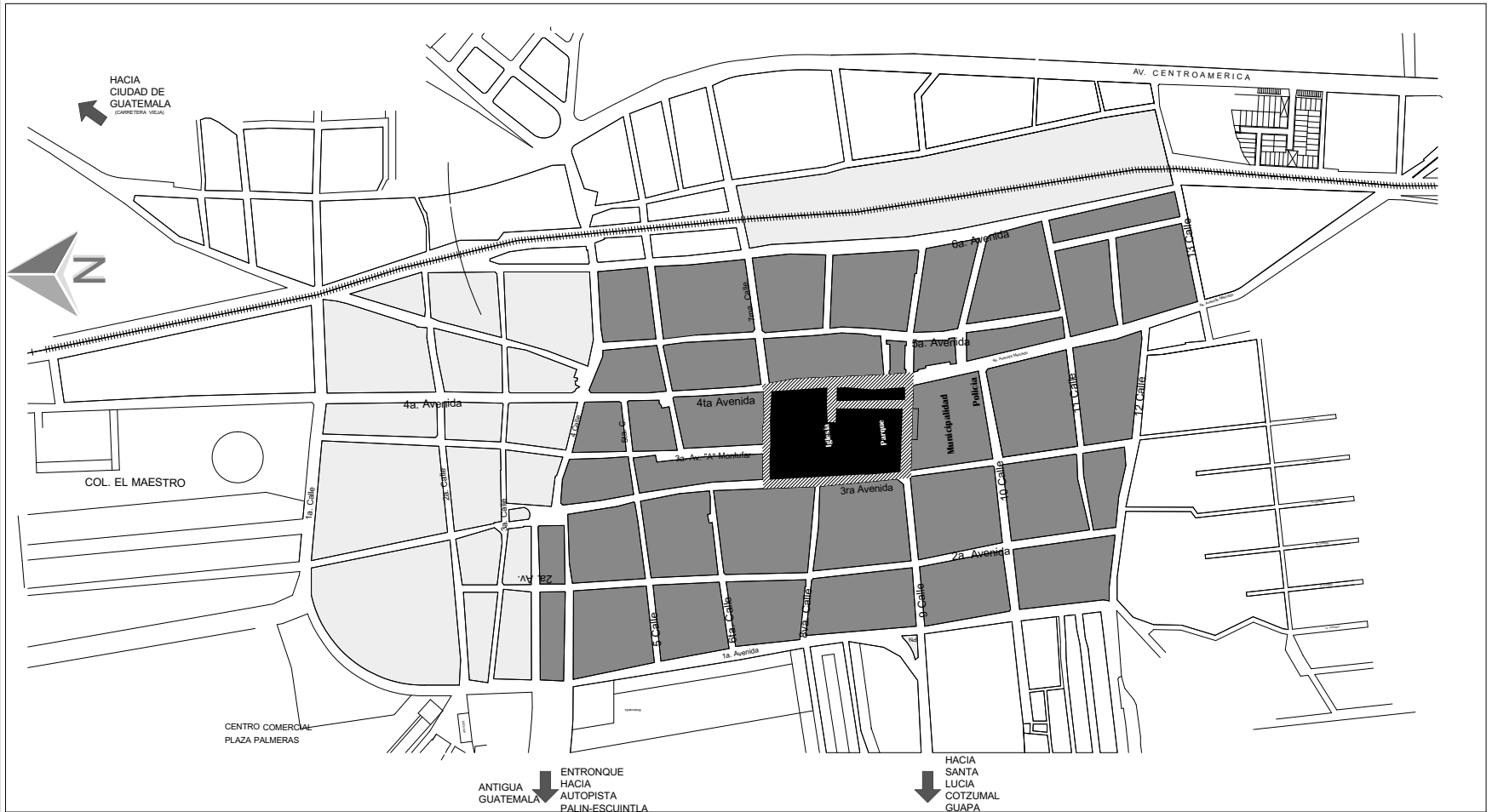
El área de estudio y de reflexión proyecta un espacio de alto impacto, a la cual se le denominará, CIRCUITO CENTRAL URBANO (CCU) y está definida así: 4ta Avenida de la zona 1 entre la 7ma a la 9na Calle, la 9na Calle de la zona 1 entre la 3ra y 4ta Avenida; la 7ma calle entre la 3ra y 4ta avenida; la 3ra Avenida de la zona 1 entre la 9na y 7ma Avenida.

También se incluye un área de influencia directa, la cual no se diseña con el mismo detalle que la anterior, esta área podrá servir de apoyo al área de estudio, pero se toma en el diseño en líneas generales, la cual va desde:

La 4ta calle hacia 12 y 13 calle de la zona 1, entre la 2da Avenida hasta la 6ta. Avenida de la zona 1.

0m 50m 100m 200m 300m




Escala Grafica



DELIMITACIÓN DEL PROYECTO

Núcleo Central de Escuintla

SIMBOLOGÍA

	área
 Circuito Central Urbano (CCU)	0.85 ha
 Cuadras del Circuito	1.8 ha
 Área de Influencia directa	39.1 ha

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA	
Etapas:	Delimitando la Centralidad
Contenido:	DELIMITACIÓN DEL PROYECTO
Escala:	1/ 8,000
Fecha:	Desarrolló: Rony Gálvez López
Dibujo:	Asesoró: Arq. Eva Campos
	Plano No. 7

F.3.8 DELIMITACIÓN TEMPORAL:

El anteproyecto se concentra en un plazo de ejecución de 4 años, teniendo se en cuenta que es el tiempo en el cual una administración municipal permanece en el ejercicio del poder, para que la propuesta pueda llevarla a cabo. Ya concreta la obra debe preverse mantenimiento y de esto dependería la durabilidad de la obra, que dependiendo de la intensidad de uso se necesitaría cambio de pavimento, el pavimento es de material pétreo por lo que es de larga duración. El mobiliario urbano también necesitaría mantenimiento para su larga duración.

G. METODOLOGÍA.

Se toma al espacio público, específicamente a las plazas calles, y la calidad ambiental, como partes que forman un todo, en la imagen urbana, teniendo en cuenta principios teóricos, como la imagen urbana, de Kevin Lynch.

Fuentes Primarias:

Como Fuentes Primarias, se incluye, levantamientos de campo, para situar la condición física, espacial y características especiales del área a trabajar, entre estos se encuentran los levantamientos fotográficos y mapeos ; también se incluye, entrevistas a distintos tipos de agentes, con el objetivo de recopilar el sentir, el pensar y necesidades de tales, entre dichos agentes, instituciones y oficinas tomadas en cuenta se encuentra Hortensia Corado, quien es considerada la Cronista de la Ciudad, la Municipalidad de Escuintla, a través de la Alcaldía, Oficina de Planificación Municipal, Catastro, Juzgado Municipal, Departamento de Transporte.

Fuentes Secundarias:

Como Fuentes Secundarias se consultan libros, documentos, tesis, revistas tanto en copia dura, como consultados en línea; sobre la temática de la imagen urbana, calidad ambiental en la imagen urbana; espacios públicos, morfologías y percepción visual; Diseño arquitectónico y urbano; paisajismo, percepción visual; Planificación Urbana, Regulación Urbana; Consultas en línea en asociaciones dedicadas al que hacer urbano, como por ejemplo Fundación Ciudad Humana, en Colombia, también el Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Centro de Estudios Urbanos y Rurales CEUR; como asociaciones de viandantes; observatorios urbanos, como el de Málaga; organismos internacionales, CEPAL, UN-HABITAT; ong's, centros de investigación, entre otros.

Capítulo 1

La ciudad es como una casa grande.-
(Rafael Alberti)



REFERENCIA CONCEPTUAL

Acerca de la ciudad.

REFERENCIA CONCEPTUAL

1.1 DINÁMICA FUNDACIONAL DE CIUDADES, PUEBLOS Y VILLAS EN LA COLONIA.

Muchos de los asentamientos antes de la colonia se encontraban en el periodo post-clásico, y evitaban las áreas relativamente planas como sistema de defensa, una vez conquistadas se desarrollaba un nuevo asentamiento lo más cercano al antiguo y una de las condicionantes españolas era elegir un valle debido a que la caballería jugaba un papel importante en la defensa del nuevo asentamiento muestra de esto se tienen los antiguos asentamientos de Zaculeu, Iximche, Gumarcaah en comparación de los nuevos asentamientos cercanos a estos que son, Huehuetenango, Tecpán y Santa Cruz del Quiché¹ respectivamente.

1.1.1 Políticas y etapas fundacionales: Reducción a pueblos.

Estos nuevos poblados se inscribían en la política de “Reducción a pueblos” “Reducción a pueblos de indios”, como parte fundamental en la estrategia de colonización, “para afirmar el sometimiento de los vencidos y facilitar su adoctrinamiento en la fe cristiana”.²

La Corona ordenó la concentración de indígenas, en 1537, y casi una década después se estaba ejecutando este mandato. En las Leyes Nuevas se delineaba la reducción de indígenas a poblados. “El gran ciclo de las reducciones indígenas se dio a partir de 1548 y duró dos decenios”³. Mientras las fundaciones ciudades de españoles se hizo en un corto periodo de 1524 a 1530. Cabe decir que las “Ordenanzas de Nueva población” promulgadas por Felipe II en forma tardía, en 1573 ya que para esta época ya habían sido fundada la mayoría de ciudades hispanoamericanas.⁴

Las reducciones significaba la concentración de indígenas asentamientos con lineamientos urbanos del mismo tipo que los españoles, como traza reticular, plaza central, iglesia al este de la plaza, en este asentamiento los indígenas tenían autoridades propias como una forma de contrarrestar el excesivo poder de los jefes de la Conquista, por parte de La Corona.

1.1.2 Categoría de los asentamientos:

La terminología usada en la época respondía a las diferentes categorías de los asentamientos, por ejemplo para los centros urbanos de españoles se utilizaba los términos ciudad y villa, la primera indicaba ser una población importante y grande mientras la segunda una de menores dimensiones. Generalmente se uso “Pueblo” para los

¹ Antropología e historia de Guatemala.

² Luján Muñoz, Jorge. Política Fundacional S. XVI y XVII.

³ Luján Muñoz, Jorge. Urbanismo,

⁴ Ídem.

centros urbanos de “indios” aunque en ocasiones se utilizó para designar centros urbanos de menor tamaño.

1.1.3 Diseño urbano:

La dinámica fundacional en los poblados tuvo directrices más o menos establecidas, que funcionaron en los asentamientos de españoles como de “indios”.

En el caso de los centros urbanos de españoles el diseño de la traza urbana era reticular o en damero, de manzanas cuadradas de aproximadamente de 100 varas de lado y calles de alrededor de 10 varas⁵ de ancho o más según la importancia del poblado, el diseño incluía una plaza central en la que se desarrollaba la vida urbana. Otra característica era la ubicación de la iglesia al este de la plaza, que según la tradición cristiana simboliza que Cristo es la luz del mundo, también alrededor de la plaza en uno de sus costados debía levantarse el edificio del ayuntamiento.

Se siguió el mismo patrón urbanístico para la traza de los pueblos de “indios” con algunas diferencias, las dimensiones eran menores la plaza podía tener menos de 80 varas de lado, las calles eran entre 8 y 10 varas y no siempre eran rectas⁶.

1.1.4 Diseñadores de la traza urbana:

Según Remesal, los frailes “tiraban los cordeles, medían las calles, daban sitio a las casas, trazaban las iglesias, procuraban los materiales y sin ser oficiales de arquitectura, salían maestros aventajadísimos de edificar”

Las órdenes religiosas (franciscanos, dominicos, mercedarios) se encargaron de la reducción a pueblos con el respaldo de la Audiencia

1.1.5 Fracasos en la reducción a pueblos:

Regresando al periodo post-clásico, en el cual se encontraban los asentamientos pre-hispánicos, se había dicho anteriormente que estas ciudades están ubicadas entre barrancos que le aseguraran su defensa militar, en estas ciudades vivía la elite cívico-religiosa, la población en general se encontraba esparcida en sus sementeras, o como narraban los cronistas “cada indio en su milpa”

Pues bien, la tradición y costumbre de la gente no era habitar congregados sino más bien esparcidos, lo cual fue una causa que muchas reducciones fueron luego despobladas regresando a vivir en sus parcelas, esto se daba más en el tiempo de la siembra.

⁵ Ídem.

⁶ Idem.

La adopción de un nuevo sistema de vida por parte de los indígenas no fue fácil, adaptarlos a la concentración en poblados de carácter europeo se necesitó de estrategias. Para ubicar un asentamiento generalmente los religiosos junto con los caciques decidían el emplazamiento, después sembraban milpa junto al sitio y se señalaba el día de la cosecha, día en que se hacía una fiesta y se pasaba al nuevo sitio, la fiesta duraba varios días para hacerles olvidar las costumbres antiguas.

Aun así hubieron algunos éxitos parciales sumado a la poca costumbre de habitar en poblados hay que agregar, que este nuevo sistema de vida conglomerada favoreció el contagio de nuevas enfermedades europeas, además hubieron algunos ciclos de disminución demográfica donde se abandonó pueblos enteros y no hubo necesidad de crear nuevos poblados.

1.1.6 Sobre algunas reducciones y fundaciones:

Entre los primeros pueblos reducidos se encuentran Tecpán-Guatemala, al que le siguió Chimaltenango, se dirigió también a la cabecera de los señoríos, y se procedió con Tecpán Atitlán, Totonicapán y Quetzaltenango.

Cabe señalar acá que el lugar donde se fundó la capital era un espacio de alta concentración demográfica en el post-clásico y esta región son las llamadas Tierras Altas.

1.1.7 Acerca de la Costa Sur y pueblos perdidos:

Contrario a las Tierras Altas para el periodo post-clásico los índices demográficos eran bajos, ya en muchas narraciones se encuentra que esta área era malsana, un paraje enfermizo, como llamara Cortéz y Larraz a Escuintla. La tradición post-clásica respondía a poblaciones dispersas y en la época colonial se concentraron en poblaciones. En la Costa Sur originalmente se fundaron muchos pueblos algunos existen y otros desaparecieron. Estos pueblos perdidos⁷, tuvieron varias causas de su extinción, problemas económicos, catástrofes demográficas entre otras. Algunos de estos pueblos solo fueron trasladados como el caso de Siquinalá que a dos kilómetros estaba Santa Catharina Tziqinalá donde se encontraba originalmente. Santiago Cotzumalguapa era el pueblo principal en esta área sus ruinas se encuentran a dos km del actual Santa Lucía Cotzumalguapa. Otros pueblos como San Juan Perdido y San Francisco Perdido donde se conoce la ubicación original, pero también hay pueblos de los que no se conoce su ubicación y se sabe de ellos solo por referencias de la época como San Cristobal Cotzumalguapa, Santo Domingo Sinacamecayo, San Andrés Tepechapa, Santa Lucía Panchuy y Tehuantepeque. También en la ruta del camino desaparecido de Cotzumalguapa a Antigua Guatemala existieron otros pueblos que desaparecieron, tales como Asunción Popocatepeque, Magdalena Malacatepeque, San Pedro Aguacatepeque.

⁷ René Johnston, Pueblos Perdidos de la Región de Escuintla.

1.1.8 A modo de resumen

Por tanto se tiene entonces que en el periodo post-clásico una baja densidad poblacional que fue mas evidente en la costa sur, en este periodo las concentraciones prehispánicas fueron centros cívicos-religiosos, donde la élite gobernante habitaba, ubicados muchas veces donde existiera barreras naturales que les favoreciera en la defensa, la gran parte de la población por el contrario vivía dispersa con sus sembradíos, lo que se constituyó como forma de vida e idiosincrasia de la población prehispánica. La dominación española, necesitaba la concentración de la población, por dos importantes razones, la primera para facilitar la doctrina cristiana que se debía enseñar y la segunda razón, es que le ayudaría a tener dominio férreo sobre los vencidos; para llegar a estos objetivos se estableció las concentraciones a pueblos, que no es mas que la adaptación de los pobladores prehispánicos acostumbrados a vivir dispersos a concentraciones de carácter europeo. Estas concentraciones tenían ciertas especificaciones, como el desarrollo de una plaza al centro, en el costado este había una disposición especial para ubicar la iglesia, en otro de los costados el ayuntamiento y otros edificios públicos, estas concentraciones seguían las mismas directrices que las hechas para las ciudades y villas (denominadas así para establecer el carácter español de los habitantes) existían ciertas características que las diferenciaban de los pueblos de indios, como lo es las dimensiones de calles, manzanas, las calles muchas veces no eran rectas del todo. Quienes estaban a cargo del establecimiento de los pueblos de indios era en su mayoría las ordenes religiosas, quienes ellos mismos, los frailes, eran quienes marcaban a regla y cordel, quines se fueron ejercitando en algo que originalmente no era su oficio, la arquitectura. Como ya se ha dicho, la habitual costumbre de vivir dispersos fue un elemento importante para que muchas concentraciones se despoblaran o que la fundaciones de pueblos de “indios” tuvieran un éxito parcial, se usaron algunas estrategias por parte de las ordenes religiosas como la de ponerse acuerdo con los principales de la región y establecer un tipo celebración para la época de la cosecha, donde celebrarían toda la muchedumbre de manera indirecta el traslado a un nuevo asentamiento, en el lugar donde se concordó el nuevo sitio elegido. Estas nuevas concentraciones de carácter europeo debían de establecerse en planes donde la caballería española pudiera actuar para defensa o ataque, como evidencia se tiene que muchos asentamientos prehispánicos se hallaran en sitios rodeados de defensas naturales, topográficas y las reducciones a pueblos ya en la colonia se establecieron lo mas cercanos a los sitios prehispánicos y en planes, como lo fue Zaculeu y Huehuetenango.

En la parte de la costa se evidencia el fracaso de la fundación de algunos pueblos, de caminos desaparecidos por varias razones, económicas, salubres, etc y que no se conocen de varios sino es a través de las narraciones de los cronistas.

1.2 CIUDAD Y ESPACIO PÚBLICO

Establecer que tipo de ciudad se tiene y cual se quiere es importante para tomar las medidas pertinentes en este trabajo de investigación.

Pueden existir varias clasificaciones según los parámetros en los cuales se este desarrollando el estudio. Como este ejercicio se desarrolló en base al espacio público debe ser este el factor fundamental.

Las ciudades se pueden clasificar de acuerdo a las funciones tradicionales del espacio público, estas funciones son *Lugar de encuentro, mercado y transito*⁸. Sabiendo entonces que podemos tener la ciudad como mercado, la ciudad como lugar de encuentro y de tránsito se da la siguiente clasificación de acuerdo a la conjugación de estos tres factores, a saber:

- Ciudad Tradicional:
- Ciudad Invasada:
- Ciudad Abandonada.
- Ciudad Reconquistada.

Es importante fijarse en dos: en la Ciudad Invasada y en la Ciudad reconquistada.

Tenemos como Ciudad Invasada aquella en la que es difícil movilizarse a pie, recorrerla y disfrutarla se hace impensable. Es aquella donde el automóvil y su aparcamiento han usurpado poco a poco el espacio urbano. Es lo que se tiene actualmente en el Núcleo Central de Escuintla.

Ciudad reconquistada, aquella donde los tres factores actúan repartidas equilibradamente. Con mucho interés en el espacio público como lugar social, de recreo y de ocio, para tener una ciudad de encuentro. El término empezó siendo de tradición europea, que durante las décadas de años sesenta y setenta se desarrollaron muchas calles peatonales, muchas de ellas en los centros urbanos, las condiciones para el peatón cambiaron junto con el mobiliario urbano, ampliándose las aceras, jardinizando y arborizando los espacios públicos.⁹

Se ha clasificado la ciudad de acuerdo al espacio público, por lo que es necesario saber que es y cual es su función. Es aquel que actúa como extensión de la casa, tiene como objetivo, la socialización de los individuos de una comunidad y su aglutinación. El Espacio Público lo conforman varios tipos de espacios, la calle, las plazas, los parques, jardines. Para esta reflexión se hace énfasis en la calle, ya que no hay existencia de plazas ni condiciones para que existan jardines, en el área de estudio.

⁸ Gehl, Jan; Gemzoe, Lars. **Nuevos Espacios Urbanos.**

⁹ Ídem

La ciudad reconquistada, por lo anterior, es un fin último al enfocarse en el espacio público, en la presente reflexión.

1.2.1 Imagen Urbana y Entorno Vitales

La ciudad siempre proyecta una imagen en sus usuarios y dependiendo de qué clase sea la imagen los usuarios se sentirán seguros, reconfortados o todo lo contrario. Esta imagen sirve para orientarse en el espacio urbano. Según Kevin Lynch "el grado en el cual el asentamiento puede ser claramente percibido y mentalmente diferenciado y estructurado en el tiempo y en el espacio por sus residentes, y el grado en que esa estructura mental conecta con sus valores y conceptos; el ajuste entre el entorno, nuestras capacidades mentales y sensoriales y nuestras construcciones culturales"

La imagen es pues el proceso bilateral entre el observador y su medio ambiente.¹⁰ La imagen permite relacionar los atributos de identidad y estructura en la imagen mental.

En la *Imagen de la Ciudad* de Lynch, este describe que existe elementos imaginísticos en que podemos dividir adecuadamente la imagen de la ciudad, a saber, senda, hito, borde, nodo y barrio.¹¹ Una buena imagen debe seguir los siguientes criterios, a saber, confort, identidad, diversidad, orientación.¹²

Las sendas son los canales de la movilidad. Los hitos Son puntos de referencia, de atención, que están presentes en la memoria colectiva, como elementos arquitectónicos, monumentos, etc. Los bordes son los límites, que ayudan a definir calles, zonas, etc. Los nodos son los sitios en los que se dan mayor concentración de población. El barrio es el tejido urbano que guarda una misma identidad.

La reflexión se enmarca en un área de acción, un entorno, el cual debe ser confortable, eso es lo que se pretende, así se tendrá presentes conceptos para desarrollar un entorno vital. Para proyectar un entorno vital se necesita de algunos elementos, que son, permeabilidad, variedad, legibilidad, versatilidad.¹³ El espacio público como entorno vital debe seguir en mayor o menor medida estas variables.

Como permeabilidad se entiende la accesibilidad que ofrecen los espacios, y sus múltiples alternativas de accesos, rutas y recorridos. Este concepto abarca la relación calle-manzana, y permeabilidad visual. Para lograr que un espacio sea permeable debe tomarse en cuenta, lo siguiente: evitarse un grado complejo de jerarquías en los recorridos para que todo el espacio sea utilizado y no discriminarlo; la permeabilidad también es visual dentro del mismo espacio público, evitando dejar puntos ciegos, y también se da en la interacción entre lo público y lo privado, dado que hay espacios privados con cierto carácter público, como son los vestíbulos; para haber mayor permeabilidad física del espacio privado y el

¹⁰ Lynch, Kevin. La imagen de la ciudad.

¹¹ Ídem

¹² Bazant. S., Jan. Manual de Criterios de Diseño Urbano,

¹³ Bentley, Ian. et al. Entornos Vitales.

espacio público debe existir el mayor número de entradas en los bordes del espacio público. La permeabilidad ya sea visual o física viene ligado al concepto de seguridad, Jane Jacobs afirma “una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura”¹⁴ también afirma “Una calle agradable tiene siempre usuarios y simples mirones.” además “hay muchísima gente que se entretiene contemplando la actividad de una calle, desde una ventana o en la acera.” y estos ojos que ven hacia la calle se consideran los propietarios naturales de la calle y que en cierta medida ejercen presión sobre la misma calle.

Variedad es maximizar la variedad de actividades, usuarios, usos, tiempos y razones que atraigan a los usuarios a los espacios (usos-formas-significados-gentes). Variedad de elección, de recorridos, de movilidad, siempre lo más recomendable es tener una gran variedad a pequeña escala, con lo que se consigue que el espacio sea dinámico. Si se tiene usos primarios, como vivienda o lugares de trabajo, estos generan la existencia de usos secundarios, gracias a la presencia de los primeros, se consigue entonces la variedad de uso, por consiguiente de usuarios y de tiempos de uso, lo que ayuda a los flujos peatonales sean más dinámicos.

Legibilidad es la combinación de los elementos de la imagen urbana, de los cuales hace referencia Lynch, los cuales es necesario ubicarlos en la estructura urbana los ya existentes y analizar la posibilidad de agregar nuevos elementos a la estructura urbana. La calle como recorrido debe diseñarse con un carácter singular fácilmente distinguible por los usuarios. Tener una secuencia visual de hitos ayuda a estructurar los espacios públicos. En cuanto a los barrios, deben ser identificados ya que también estructuran la ciudad, y en medida el espacio público, el carácter de un barrio esta definido muchas veces por la repetición de aspectos edificatorios, alturas, materiales, detalles.

Versatilidad es diseñar los espacios con la máxima flexibilidad, para que puedan darse una gama de actividades diferentes.

1.3 SOBRE LA PEATONIZACIÓN.

La peatonización y la restricción vehicular conllevan varios fines, en algunos casos para la protección de entornos históricos, en otros para revitalización de núcleos urbanos y de algunas zonas deprimidas, como seguridad vial en barrios de vivienda. La peatonización se ha dado en grandes ciudades americanas, en ciudades pequeñas las cuales las amenazan los centros comerciales periféricos, así como centros históricos en muchas ciudades europeas.

El propósito de la creación de zonas sin tráfico no es eliminar el automóvil, sino separar el movimiento vehicular del peatonal.¹⁵ Cabe decir que la mayor parte del tiempo un

¹⁴ Vida y muerte de grandes ciudades Norteamericanas

¹⁵ Ídem.

automóvil permanece inmóvil, ocupa cerca 15m², el espacio de una pequeña oficina, esto significa poca rentabilidad del espacio.

Aspectos de las zonas libres de tráfico:

Gestión del tráfico: Implica consideraciones que se deben tener presentes para la coexistencia vehículo-peatón como formas de desplazamientos.

Revitalización económica: La opción peatonal da impulso a las ventas al por menor significativamente.

Mejoras ambientales: Las condiciones ambientales se hacen mas favorables y confortables a los ciudadanos de las zonas peatonales.

Beneficios sociales: Al usarse el espacio público como primordial para el peatón se configura el tejido social positivamente.

1.3.1 Gestión del tráfico:

En algunos casos la peatonización se da en centros urbanos con una amplia gama de actividades y abarrotados con tráfico vehicular. “la magnitud de los desplazamientos en vehículos motorizados depende, en parte, de la magnitud del espacio disponible”¹⁶ esto conlleva a decir que la relación del espacio para la movilidad vehicular es proporcional al número de vehículos, que es lo mismo a decir que a menos espacio para automóviles habrá menos automóviles.

Cuando el tráfico vehicular se acerca a los 12.8 km/h pasado este punto generalmente el tráfico desaparece. Y se adoptan una gama de estrategias para permitir la distribución de productos a las tiendas de las zonas peatonales. Una de las mas comunes es servir a las tiendas por la parte de atrás. En otros lugares se opta por utilizar carretillas de manos, como en Norwich, Inglaterra. En Venecia una ciudad de tradición peatonal los productos son entregados a mano.¹⁷

Para la creación de zonas peatonales se necesita desalentar el uso de vehículos motorizados. Algunas estrategias usadas son¹⁸:

- Reducción de espacios de estacionamiento, junto con el aumento de las tarifas de los aparcamientos, restricciones horarias de aparcamiento.
- Creación de rutas que desvíen el tráfico, como también la creación de cinturones internos alrededor de las zonas peatonales.
- Favorecer el transporte público, aumento en la frecuencia del servicio, introducción de carriles reservados para el transito público.

¹⁶ Branbilla, Roberto, et al. Centros Urbanos Peatonales, *gestión de zonas sin tráfico*.

¹⁷ Ídem.

¹⁸ Ídem.

1.3.2 Revitalización económica:

Muchas veces los centros urbanos de las ciudades se ven acosados por el desarrollo comercial de las periferias e ir de paseo o de compras a la calle central pasa al olvido, las zonas sin tráfico han sido una estrategia para invertir esta tendencia, ya que una zona peatonal ayuda a que los centros de negocios se mantengan viables a través de la combinación de un comercio al por menor mejorado, nuevos inversores y un nuevo desarrollo.

Es probable que el valor de las propiedades y la valoración catastral aumente, lo que se traduce en un aumento de la renta que percibe el municipio, así como los alquileres al crecer la demanda por espacio.¹⁹ La creación de zonas sin tráfico genera la suficiente confianza para que regresen comercios a los locales antiguamente vacíos (en Pomona, California y Knoxville, Tennessee bajaron del 25% a 0% en la tasa de desocupación de locales, en el primer año de existencia de sus barrios peatonales).

El éxito de una zona sin tráfico es que esta pueda desarrollarse tanto de día como de noche. Para hacer esto posible es necesario introducir vivienda alrededor de estas zonas, para poder estimular la actividad a todas horas.

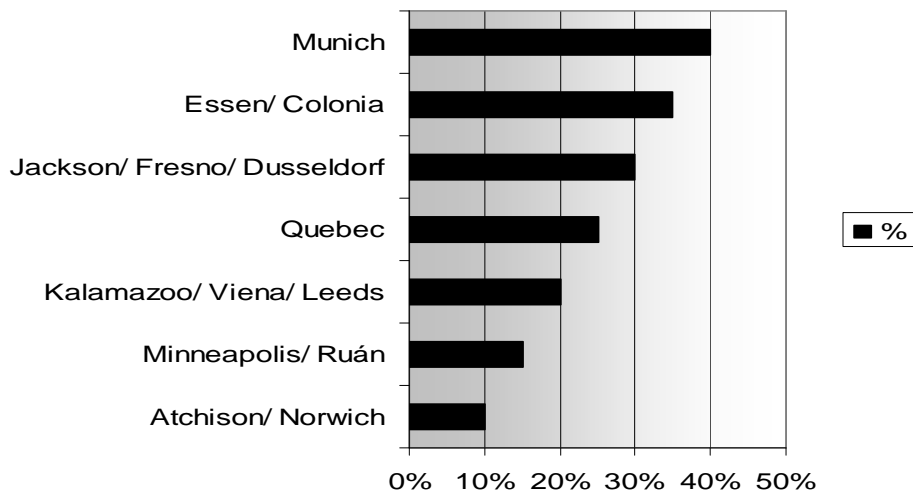


Tabla 0.1

Aumento de las Ventas al por Menor en los Barrios Peatonales Europeos y Norteamericanos

Elaboración propia, Fuente: *Downtown Malls: An Annual Review Vol 1, Nueva York 1975 y Street for people, Paris 1974*²⁰

¹⁹ Ídem.

²⁰ Citado en Centros Urbanos Peatonales

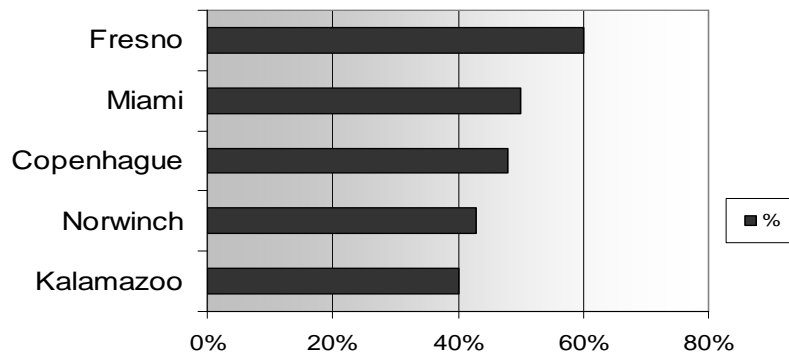


Tabla 0.2

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ *Aumento del Flujo Peatonal en las Zonas sin Tráfico.* ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

“Una calle muy frecuentada es igualmente una calle segura”²¹

Elaboración propia Fuente: *Downtown Malls: An Annual Review Vol 1, Nueva York 1975 y Pedestrian Streets*²²

1.3.3 Mejoras ambientales.

Existen dos niveles de contaminación en el aire de la ciudad:

- A nivel superior.
- A nivel de la calle.

El primero es menos concentrado que el segundo, y se distribuye en toda la ciudad en la mayoría de las veces este se disipa. El segundo nivel es de una concentración mas elevada, se encuentra focalizada y no se disipa fácilmente, esta contaminación procede de vehículos y fuentes estacionarias.

Las fuentes móviles de contaminación atmosférica son las causantes de, aproximadamente el 95% de las emisiones de óxido de carbono, el 65% de las de hidrocarburos, el 40% de las de óxidos de nitrógeno.²³

En las zonas libres de tráfico el nivel acústico disminuye, por ejemplo en Stroget, Copenhague, se redujo entre el 10 y 15 decibelios.

La continua vibración provocada por el tráfico rodado debilita la estructura de muchos edificios, principalmente de aquellos de cierto valor histórico.

²¹ Jane Jacobs, *Vida y muerte de grandes ciudades Norteamericanas*

²² Citado en *Centros Urbanos Peatonales*

²³ Ídem.

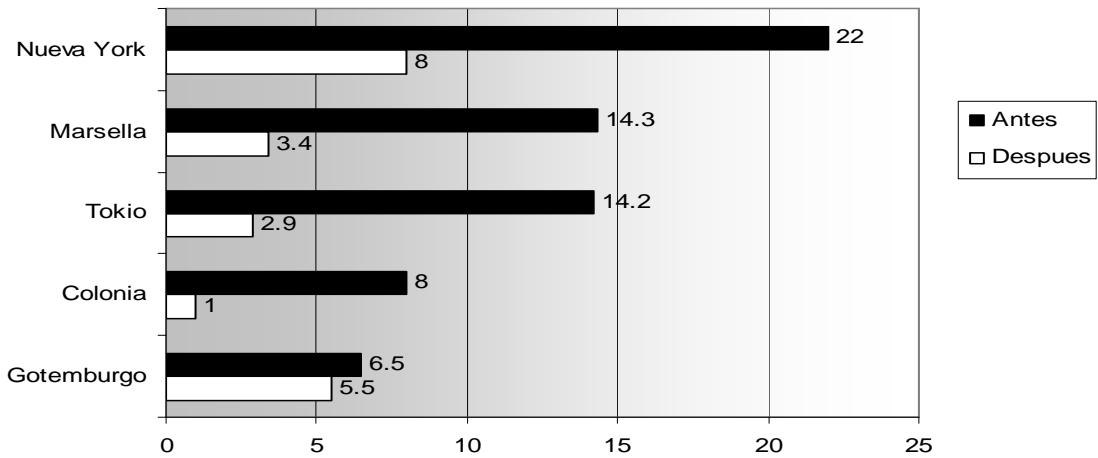


Tabla 0.3 *Niveles de Contaminación Atmosférica, Antes y Después de prohibir tráfico rodado en vías urbanas*

Cantidades dadas en ppm. Fuente: Datos de Pedestrian Streets²⁴

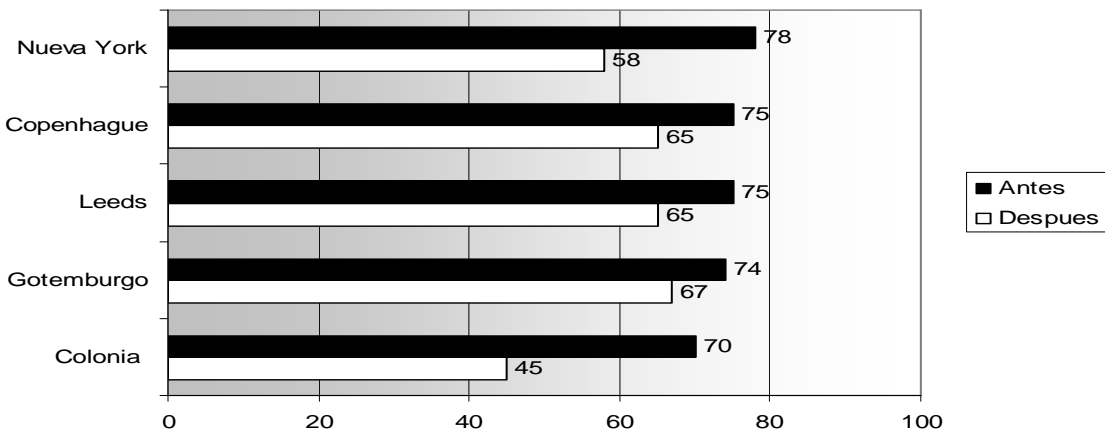


Tabla 0.4 *Niveles de Contaminación Acústica, Antes y Después de prohibir tráfico rodado en vías urbanas*

Cantidades dadas en decibelios.. Fuente: Datos de Pedestrian Streets²⁵

1.3.4 Beneficios sociales:

Cuando la densidad urbana va en aumento la dotación de espacio público disminuye hasta acorralar al peatón entre el espacio restante entre el tráfico y los edificios.

²⁴ Ídem.

²⁵ Ídem.

Las zonas libre de tráficos proporcionan a los peatones un entorno libre de restricciones impuestas por el tráfico y el peatón puede desplazarse con mayor comodidad. Estas zonas proporcionan espacios donde la interacción social puede darse. Las ciudades donde las calles están pobladas en el día como en la noche dan la imagen de ser más acogedoras, al contrario de aquellas calles que de día pueden estar abarrotadas y por las noches pueden ser un desierto. Pues bien la calle como a la sala, es un área de estar donde se puede congregar la comunidad y gozar del derecho social y cultural que puede ofrecer la vida urbana en la calle.

1.3.5 Coexistencia del Peatón y el Automotor: Las zonas treinta.

En algunos casos es difícil tener zonas exclusivas para un tipo de movilidad y se opta por hacer áreas mixtas donde ninguna se vea afectada y pueda coexistir áreas peatonales y vehículos.

Existen varias opciones para beneficio del peatón, en la presente reflexión en el mejor de los casos se cerrará las calles totalmente para el paso libre de peatones, en otras será de uso mixto y para esto se llevará a cabo un diagnóstico urbano el cual arrojará la mejor opción a utilizar.



ZONAS 30: Significa que en esas zonas, calles y/o avenidas, la velocidad máxima de los coches es de 30 Km. / hora. Esta zona 30 debe señalizarse y debe marcarse una “puerta” para hacer saber perfectamente al conductor que esta por ingresar a un área con restricción a la velocidad. Con las zonas 30 se busca:²⁶

- Moderación del tráfico.
- Reducir el número y gravedad de accidentes.
- Reducir el volumen de tráfico.
- Mejorar la seguridad de las calles.
- Reducción de emisiones contaminantes.
- Reducción de la contaminación acústica.

Acciones a tomar para consolidar una Zona 30, entre otras a saber:

- Señalización horizontal
- Señalización vertical.
- Puertas
- Tratamiento de cruces
- Distinción en pavimento.

²⁶ Ayuntamiento de Barcelona.

Tanto las zonas 30 como las zonas 0 generalmente se encuentran en:

- Núcleos urbanos, centros históricos.
- Sectores residenciales.
- Polo de barrio.
- Áreas turísticas.
- Áreas de ocio.

1.4 REFERENTE CÍVICO-SOCIAL SOBRE PEATONIZACIÓN Y ESPACIO PÚBLICO.

1.4.1 Carta Mundial del Derecho a la Ciudad

El 1er. Foro Social Mundial, como un encuentro internacional de la sociedad civil discute el modelo de ciudad basado en la solidaridad y establece la “Carta Mundial del Derecho a la Ciudad” como un elemento contra la segregación espacial y la privatización del espacio público.

Pues bien esta Carta no es vinculante, en nuestro caso, pero se toma en cuenta como un pedido de la sociedad a cerca de su entorno.

Artículo IX. Derecho de asociación, Reunión, MANIFESTACIÓN y uso democrático del espacio público urbano:

Todas las personas tienen derecho de asociación, reunión y manifestación. Las ciudades se comprometen a disponer de espacios públicos para la organización de reuniones abiertas y encuentros informales.

Artículo XIII. Derecho al Transporte Y MOVILIDAD públicos

1. Las ciudades garantizan el derecho de movilidad y circulación en la ciudad a través de un sistema de transportes públicos accesibles a todas las personas según un plan de desplazamiento urbano e interurbano y con base en medios de transporte adecuados a las diferentes necesidades sociales (de género, edad y discapacidad) y ambientales, a precio razonable adecuado a sus ingresos. Será estimulado el uso de vehículos no contaminantes y establecerá áreas reservadas a los peatones de manera permanente o para ciertos momentos del día.

ARTÍCULO XVII. DERECHO A LA CULTURA Y AL ESPARCIMIENTO

3. Las ciudades se comprometen a garantizar la disposición de espacios públicos propicios tanto ocasionales como permanentes para realizar actividades lúdicas y culturales en igualdad de condiciones para todas las personas.

Artículo XIX. Derecho al medio ambiente

1. Las ciudades se comprometen a adoptar medidas de prevención frente a la ocupación desordenada del territorio y de áreas de protección y a la contaminación, incluyendo ahorro energético, gestión y reutilización de residuos, reciclaje, y recuperación de vertientes, para ampliar y proteger los espacios verdes.

1.4.2 “Carta de los Derechos del Peatón”

Existe en muchas ciudades el interés por la protección y derecho del peatón. Muchas iniciativas hay sido elevadas a planos de interés nacional en ciertos países, que aunque no influyen en nuestro ámbito podemos tomarlas de referencia, entre ellas “La Carta de los Derechos del Peatón” Adoptada por el parlamento Europeo en 1988. de la cual tenemos el siguiente extracto:

- El peatón tiene derecho a vivir en un entorno sano y a disfrutar libremente de los espacios públicos en condiciones que garanticen adecuadamente su bienestar físico y psicológico.
- El peatón tiene derecho a vivir en lugares (urbanos o rurales) pensados para las necesidades de las personas y no para las de los vehículos, y a disponer de dotaciones a distancias que pueda recorrer andando o en bicicleta.
- El peatón tiene derecho a que ciertas zonas urbanas sean para su uso exclusivo, lo más extensas posible, y que no sean simples “recintos peatonales” sino que estén en relación con la organización general de la ciudad, y también el derecho a que conecten itinerarios cortos, lógicos y seguros.

Por lo tanto existe la “Carta Mundial del Derecho a la Ciudad” la cual reclama entre otras cosas, como objetivos urbano-arquitectónicos:

- *Espacios para reuniones abiertas y encuentros informales:* Como sociedad dentro de un espacio urbano, se necesita la interrelación de todos los individuos y la expresión pública de estos.
- *Espacios reservados a para los peatones, permanentemente o con horarios flexibles:* En muchas ocasiones el tener zonas peatonales permanentemente es difícil por lo que se opta a tenerlas por rangos de espacios, ya sea todos los días a ciertas horas o solamente ciertos días a la semana.
- *Espacios en el cual se pueda promover y manifestar culturalmente:* Espacios que permitan expresar arte, cultura.
- Proteger o ampliar los espacios verdes.

Desde el punto de vista urbano-arquitectónico la “Carta de los Derechos del Peatón”, se traduce en:

- *Desarrollo del espacio público, para su buen desarrollo físico:* Generar o consolidar el espacio público para mejor desarrollo del ciudadano-peatón.
- Espacios pensados para las necesidades de las personas, y el desarrollo de recorridos en los cuales pueda desplazar peatonalmente.
- Espacios exclusivos, para peatones lo más extenso posible: Espacios en los que el peatón pueda andar con tranquilidad sin ser interrumpido por el tráfico vehicular.

1.5 BIBLIOGRAFIA:

- BAZANT. S. Jan. 1995 **Manual de Criterios de Diseño Urbano**, Tercera Reimpresión, Editorial Trillas. México.
- BENTLEY, Ian; Murrain, Paul; McGlynn, Sue; Smith, Graham. 2005 **Entornos Vitales**. 3ra reimpresión, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España
- BRANBILLA, Roberto, LONGO, Gianni; **Centros Urbanos Peatonales, Planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico**. Editorial Oikos- Tau, Barcelona, España.
- GEHL, Jan; Gemzoe, Lars. **Nuevos Espacios Urbanos**.
- LUJÁN Muñoz, Jorge, Historia General de Guatemala. Tomo II, Política Fundacional S. XVI y XVII, 1,999 Asociación de Amigos del País.
- LUJÁN Muñoz, Jorge, Historia General de Guatemala. Tomo II, Urbanismo, 1,999 Asociación de Amigos del País
- LYNCH, Kevin; 2006. **La imagen de la ciudad**. 7ma reimpresión. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España.
- POLO Cifontes, Francis. Antropología e historia de Guatemala, 1981, Título de Alotenango, 1565: Clave para ubicar Geográficamente la Antigua Itzucuintepec Pipil , Ministerio de Educación–Dirección General Antropología e Historia.
- REVISTA GALERÍA, René Johnston, Pueblos Perdidos de la Región de Escuintla.

Ayuntamiento de Barcelona. (en castellano). Barcelona, España,
www.bcn.es/infotransit/pacte/catala/seguretats/presentacion_zones_30.pdf -

Asociación de Viandantes. A PIE. Madrid, España,
<http://www.asociacionapie.org>

Capítulo 2

"Nadie tiene el monopolio del saber urbano, pero todos tienen fragmentos necesarios para construir la ciudad..."
Jordi Borja.



EVOLUCIÓN E INTERPRETACIÓN HISTÓRICA

[Territorio, Ciudad y Espacio Público]



El Espacio Público como elemento revitalizador de la Imagen Urbana



Para poder intervenir eficazmente el espacio público se debe conocer las características identitarias, históricas y evolutivas de la ciudad y específicamente del área de estudio, para que la intervención no cree contradicciones y sepa captar la esencia del espacio y proyectarlo a futuro. Encontramos acá elementos sobre la evolución del territorio de Escuintla, de su ciudad y específicamente del espacio público del área, abarcando diversas épocas, precolombina, colonial, republicana y actual. Cabe decir que la documentación de la historia de Escuintla es poca, lo que lleva a hacer una interpretación hermenéutica de la evolución de la ciudad, interpretación fundada con elementos históricos, análisis de la estructura actual, fotografías y planos antiguos. Esta interpretación se encuentra al final del capítulo es un aporte propio del autor a entender la estructura y el espacio público de la ciudad.

2.1 EVOLUCIÓN HISTÓRICA DE LA CIUDAD Y TERRITORIO.

La evolución histórica de una ciudad va manifestando significados propios de cada etapa, significados que hay que reflexionar para entender su desarrollo, la ciudad es un organismo vivo que va creciendo con directrices que a lo largo del tiempo pueden cambiar, surgen nuevas otras desaparecen, y otras permanecen siempre con la ciudad, las cuales hay que conocer. En muchos casos en los que la falta de documentación es evidente se es necesario interpretar estos significados.

Para saber sobre la evolución de la ciudad, es importante conocer saber sobre sus orígenes, su fundación, sus primeras estructuras, sus primeros pobladores, dinámicas; y así entender su evolución y su espacio.

La necesidad de estudiar la evolución histórica de la ciudad, en varias etapas es saber que directrices de desarrollo o comportamientos se ha tenido los cuales pueden prevalecer en la actualidad, las etapas acá desarrolladas son la época precolombina, la época colonial, la época republicana, desde un punto de vista espacial.

De la Ciudad de Escuintla se conoce poco acerca de su desarrollo histórico así que la presente reflexión se ha servido también de la hermenéutica como herramienta para entender un poco más el proceso evolutivo.

2.1.1 Época Precolombina.

En la época de la conquista la Costa Sur del país estuvo habitado por la cultura pipil, este grupo realizó anteriormente varias migraciones desde México¹ a la costa de Guatemala entre los siglos X al XIII, post-clásico tardío, es un grupo de lengua náhuatl, ya en varias descripciones los cronistas de la colonia describían a estos como en algunas ocasiones como mejicanos.

Lo que es hoy la ciudad de Escuintla estuvo en la influencia del territorio de Yzcuytepeque o Izquintepec, algunos autores creen que pudo ser el mismo sitio donde está localizada Escuintla (Lawrence Feldman²), por aparte hay algunos autores que como Recinos³ se supone un poblado extinguido en las cercanías de Santa Lucía Cotzumalguapa,

¹ William Fowler, Jr. Historia General de Guatemala

² Citado por Brenda Lou, VII Simposio de investigaciones Arqueológicas en Guatemala, 1993.

³ Citado en Diccionario Geográfico Nacional

otros autores como Francis Polo Sifontes plantea una ubicación cercana a la actual ciudad de Escuintla.

Lo cierto es que el pueblo de Yzcuyntepeque o Izquitepec sufrió una gran destrucción a manos de Pedro de Alvarado, según narra Bernal Díaz del Castillo, y el pueblo fue reducido a cenizas, “no tuve....más que quemarles el pueblo” declara Alvarado⁴

Es interesante la reflexión hecha por Polo Sifontes titulado “Claves para Ubicar Geográficamente la Antigua Itzcuintepec Pipil” (1977) el cual da pista de la posición geográfica del asentamiento que posteriormente influyera en la fundación de la actual ciudad de Escuintla.

2.1.1.1 Ubicación Geográfica de Itzcuintepec

Polo Sifontes plantea la existencia de Itzcuintepec dentro del triángulo formado entre el sur de la falda del Volcán de Fuego y el de Agua y la finca El Salto, basado en las *Cartas de Relación* de Alvarado a Cortés, el Título de Alotenango (1565) entre otros.

Aspectos importantes:

- ***Territorio:*** Alvarado menciona a los pipiles como provincia de Itzcuintepec, mientras los cakchiqueles ubican este sitio como Panatacat (territorio en litigio entre cakchiqueles y pipiles⁵). Los pipiles tuvieron a los cakchiqueles en el norte.
- ***Lógica Fundacional:*** Cuando Alvarado atacó Itzcuintepec le fue difícil ingresar y no pudo ingresar la caballería⁶. Muchas veces los poblados del Post-Clásico se encontraban en lugares inconvenientes para la guerra a caballo por lo que los españoles al fundar nuevos poblados lo hacia en valles, para que sus caballerías pudieran hacer estragos a sus enemigos, ejemplo de esto se tiene en Huehuetenango, Santa Cruz del Quiché, Tecpán en relación con antiguos poblados, Zaculeu, Gumarcaah e Iximché. En resumen se fundaban los nuevos poblados lo más cercano a los asientos prehispánicos preexistentes.

Dificultades de hallar el sitio exacto

- ***Arquitectura:*** Como se ha dicho Alvarado redujo a cenizas el poblado, lo cual hace pensar que se construía con materiales perecederos, por lo que no es posible identificar el área.
- ***Socioeconomía:*** El territorio de Escuintla ha sido explotado para la Agroindustria, Ganadería, cultivos, de añil, pasando por cacao, algodón, azúcar. Lo cual ha ayudado a borrar huellas para encontrar el lugar exacto.

⁴ Citando las *Cartas de Relación* de Alvarado a Hernán Cortés por Polo Sifontes.

⁵ Título de Alotenango.

⁶ *Cartas de Relación* de Alvarado a Hernán Cortés.

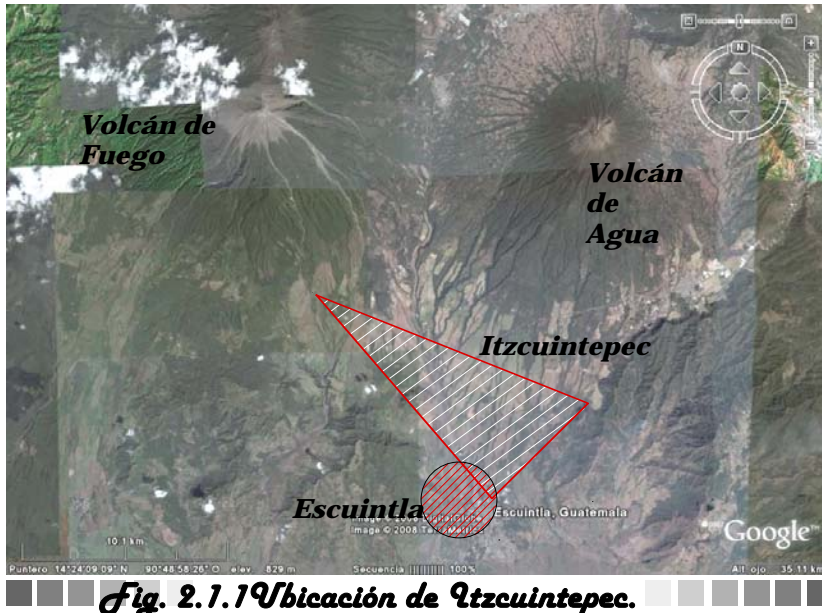


Fig. 2.1.1 Ubicación de Itzcuintepec.

Polo Sifontes sitúa Itzcuintepec en el triangulo imaginario cuyos vértices son la base sur del volcán de Fuego, el de Agua y la finca "El Salto" cercana a la ciudad de Escuintla¹. En la imagen el triangulo de la posible ubicación de Itzcuintepec y el círculo el actual ciudad de Escuintla.

2.1.1.2 Rutas de Comunicación

La planicie de la Costa Sur fue usada como un corredor natural este-oeste, y la región de Escuintla era un paso de conexión entre la Costa Sur, la bocacosta y las Tierras Altas, esta conexión seguía varios corredores naturales entre montañas y volcanes o siguiendo el curso de los ríos que nacen entre las montañas y desembocan al mar.⁷ Es posible que la Costa Sur haya sido el corredor que permitió llegar a los pipiles hasta territorio salvadoreño.

Según Brown⁸ se presentan las siguientes rutas:

- 1. **Ruta del Sur:** Se dirige a cruzar el valle de Guatemala bajando hacia la Costa Sur, ruta por la cual atravesaba todos los productos de la Costa Sur.
- 2. **Corredor de Alotenango:** (Robinson⁹) Esta es una ruta que unió la región Kaqchikel con la Costa Sur y cruza aprovechando el valle que se forma entre el volcán de Fuego-Acatenango y el de Agua. Está es la conexión en la antigua capital kaqchikel, Iximche¹⁰, y actualmente pasaría por Patzun, Patzicia, Zaragoza, Chimaltenango Antigua, Ciudad Vieja, San Miguel Dueñas y Alotenango hasta llegar a Escuintla. Hoy en día por este valle pasa la Ruta Nacional 14 cercana al cause del Río Guacalate.

⁷ VII Simposio de Arqueología

⁸ Ídem.

⁹ Ídem.

¹⁰ Diccionario Geográfico Nacional

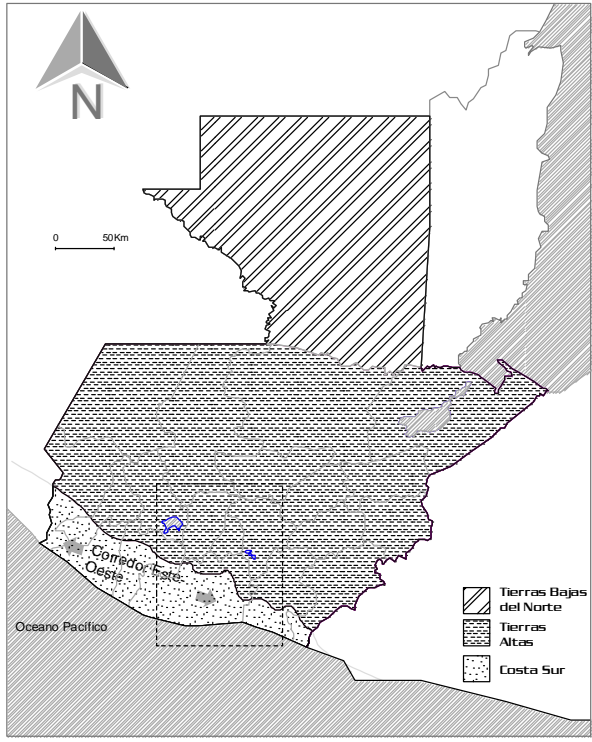


Fig. 2.1.2 *Regiones de Guatemala*

Iconografía propia

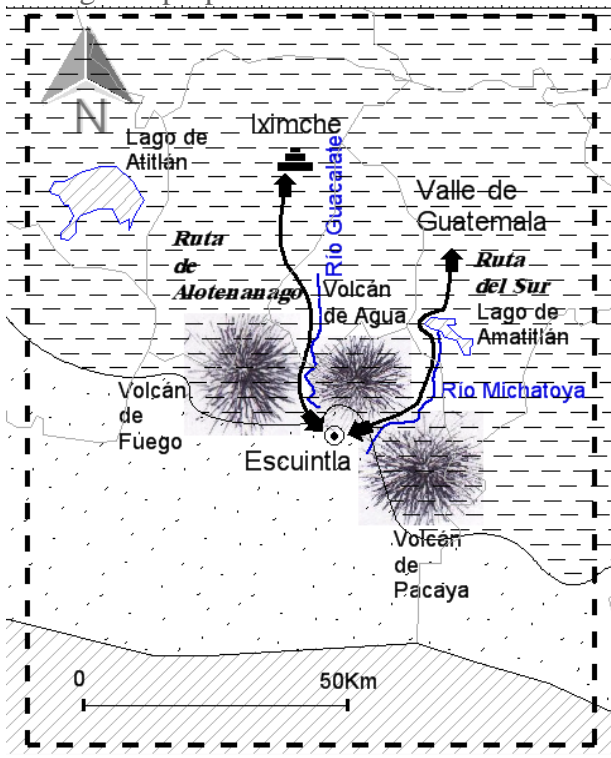


Fig. 2.1.3 *Rutas de Intercambio*

Iconografía propia.

Fuente: VII Simposio de Arqueología

*Antiguas Rutas de
Comunicación e
Intercambio entre las
Tierras Altas y Costa
Sur de Guatemala*

La Costa Sur fue un corredor que propició migraciones e intercambio desde México hasta El Salvador (gráfica superior). El área de Escuintla fue un punto importante del cual se tiene dos accesos a las Tierras Altas, siguiendo los valles entre volcanes y posiblemente siguiendo el curso de los ríos Guacalate por un lado y Michatoya por el otro. (gráfica inferior)

2.1.1.3 Etimología de Escuintla.

Tradicionalmente se tiene aceptada la etimología de Itzcuintepec del siguiente origen:

itzcuintli---perro

Tepetl-----cerro

Lo que nos da como resultado “Cerro de los Perros”

Siguiendo las claves de Polo Sifontes tenemos otra interpretación la cual se fundamenta en el lienzo de Tlaxcala como “Ciudad de los Pipiles”¹¹

¹¹ Antropología e historia de Guatemala

2.1.2 Época Colonial.

Se coincide también que para esta época se tiene poca documentación, esta región era un rincón relativamente aislado, esta provincia recibió menos atención que otras como Zapotitlán y Suchitepequez ¹²

Inicialmente el territorio de Izquintepeque forma parte de las Encomiendas de Alvarado ¹³, ya en 1547 Escuintla y Guazacapán se convirtieron en corregimientos, ambos gobernados por el presidente de la Audiencia, para 1678 se unen bajo la Alcaldía Mayor de Escuintla. Este último hecho es importante resaltar porque significa que se le está dando a Escuintla una relativa ventaja sobre las otras poblaciones, posiblemente por su ventaja geográfica. En 1680 ¹⁴ se ve elevada Escuintla a la categoría de villa.



Fig. 2.1.4 Corregimiento de Escuintla y Guazacapán, según Fuentes y Guzmán

En el círculo se localiza Izquintepeque, la iglesia se referencia como hito importante, en la gráfica este templo aparece con mas jerarquía que las demás solo debajo de la catedral de Guatemala (Antigua Guatemala)

¹² William Fowler, Historia General de Guatemala

¹³ Ídem.

¹⁴ Diccionario Geográfico Nacional.

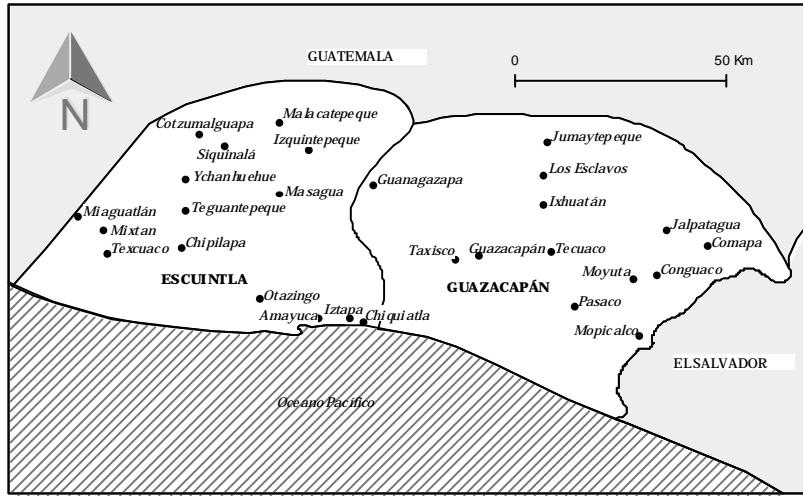


Fig. 2.1.5 Provincias de Escuintla y Guazacapán

Siendo un corregimiento se encuentra bajo la Alcaldía Mayor de Escuintla en 1678.
Fuente: Historia General de Guatemala

Antes de conformarse el corregimiento, el presidente de la Audiencia López de Cerrato manifiesta que los pueblos mas importantes de Escuintla eran Cotzumalguapa, Masagua, Taxisco, Chiquimulilla y Guazacapán.¹⁵ Evidencia que durante un lapso de tiempo Escuintla no tuvo preponderancia hasta la conformación del Corregimiento.

2.1.2.1 Citas en alusión a Escuintla.

El 30 julio 1530 se pidió sitio cerca de la actual Ciudad Vieja "para fundar una ermita de Nuestra Señora de la Limpia Concepción".¹⁶

Fray Francisco Vázquez, menciona que Escuintla fue fundada por fray Toribio de Benavente y esto pudo ser entre la década de 1530. (Al parecer no fue Benavente ya que no se encontraba en Guatemala)¹⁷

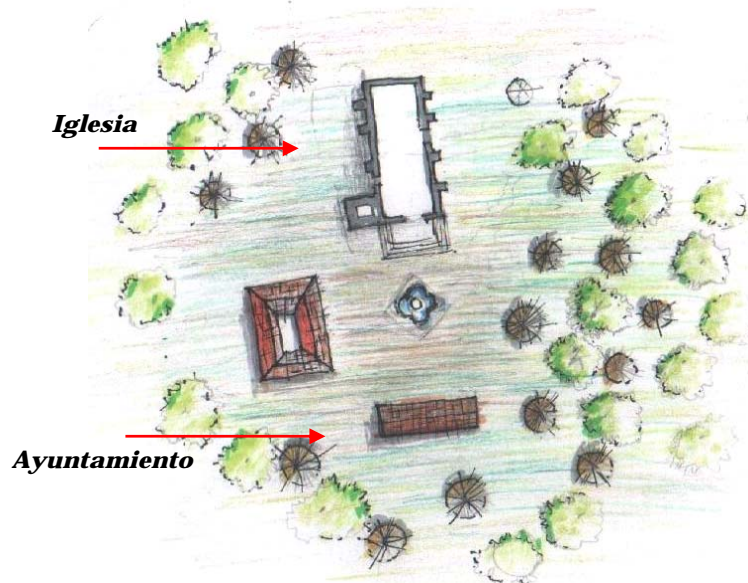
“Y que se ha de tener presente que siendo estos pueblos tránsito para las salinas, a donde concurren muchos forasteros, siendo dicho paraje sumamente enfermizo, suelen regresarse tan fuertemente heridos del mal que contraen, que mueren en los pueblos sin sacramentos, ni ministro, o porque no hay quien lo llame, por estar la gente en los montes”¹⁸. arzobispo doctor don Pedro Cortés y Larraz (1768 a 1773) en referencia a Escuintla. Esto hace ver que Escuintla sigue siendo para entonces un poblado con poca concentraciones y un territorio inhóspito.

¹⁵ William Fowler, Jr. Historia General de Guatemala

¹⁶ Fray Francisco Vázquez, citado en el Diccionario Geográfico Nacional

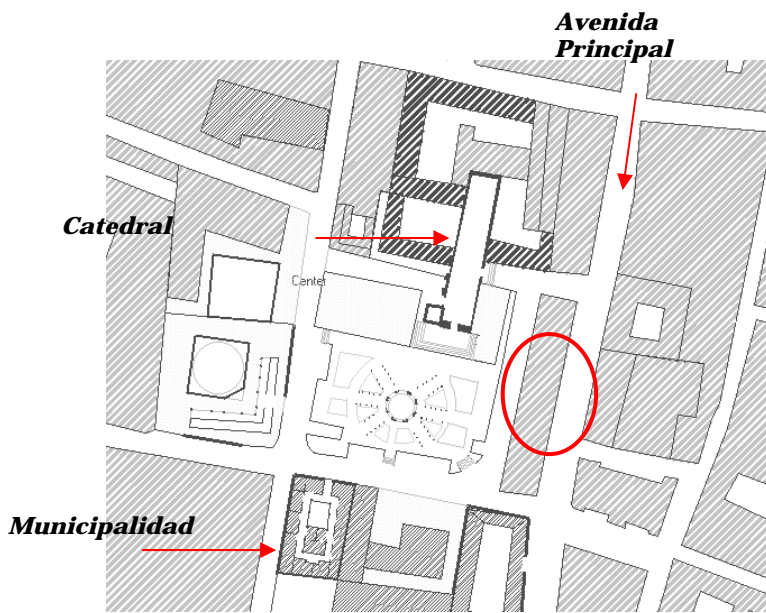
¹⁷ Ídem.

¹⁸ Pedro Cortez y Larraz, citado en el Diccionario Geográfico Nacional.



Recreación de lo descrito por Pedro Cortés, para realizar esta gráfica se interpreta la composición actual (abajo). La lógica es la siguiente: El cabildo evolucionó hasta tener hoy en día el edificio municipal, la iglesia permanece en el mismo lugar, solo se interviene en algunas reconstrucciones. En cuanto a la Casa Real es difícil que se haya encontrado al oriente debido a que hoy se conserva una pequeña manzana la cual no responde a dimensiones para una Casa Real, además la cuadra de la catedral perteneció a la Iglesia

Fig. 2.1.6 Interpretando a Cortés y Larraz



La avenida principal difícilmente habrá tenido algún desplazamiento. La plaza ha evolucionado hasta tener el parque que hoy se tiene, inicialmente habría un surtidor, actualmente el parque cuenta con parqueo subterráneo.

Fig. 2.1.7 Escuintla actual

Escuintla según Pedro Cortés y Larraz (entre 1768-1773)

"Hay una iglesia bastante buena, cual denota su figura, con una plaza capaz, y en ella una pila o surtidor de agua, en un extremo están las Casas Reales, que aparecen cubiertas de teja; cerca de ellas el Cabildo, que es posada común para los pasajeros. Lo restante del pueblo es un derramamiento de jacales, sin orden, cubiertos de paja, metidos entre los árboles"

"No hay calle que así pueda decirse; y todo el suelo es calles, porque como todos los jacales están separados entre sí, antes bien con alguna distancia, por todas partes se puede andar libremente.

2.1.3 Época Republicana:

Al inicio de la etapa republicana Escuintla se inscribía en el departamento de Guatemala, el 4 noviembre 1825 se crearon siete departamentos en el país, siendo uno de ellos el de Guatemala-Escuintla. Posteriormente la división territorial se modifica dividiéndose el departamento de Guatemala-Escuintla en dos, Guatemala y Escuintla, esta se división se dio el 12 septiembre 1839.

En esta etapa republicana se eleva a Escuintla a la categoría de villa 12 noviembre 1825, para luego por acuerdo gubernativo del 19 febrero 1887 se le otorgó el título de ciudad. Escuintla se convierte en cabecera del circuito de Escuintla en 1936.

2.1.3.1 Reducción a rancherías

Tal como en la colonia que hubo reducción a pueblos de indios, para la segunda mitad del S. XVIII aun no existía una estructura urbana definida (según narra Cortés y Larraz), por lo que se optó por la reducción a rancherías¹⁹.

Para finales del S. XIX muchas áreas del departamento eran consideradas malsanas,²⁰ ya desde tiempos remotos este territorio era ocupado por distintos asentamientos humanos dispersos separados por bastas zonas vírgenes aun adentrados en el S. XX²¹

La era “Liberal” introdujo cambios en la estructura económica y territorial de la región, al igual que la colonia este nuevo estadio necesitaba de controles sobre la población por lo cual la política adoptada por Justo Rufino Barrios fue la reducción a rancherías.

“La reducción de rancherías es parte de esa estrategia de recomposición y control, que en el caso particular de Escuintla estaba orientada a concentrar en un pueblo a los poblados dispersos en los montes”²²

Básicamente la reducción a rancherías llevaba dos fines, Primero: la reducción se llevaba a cabo en áreas cercanas a las tierras aptas para el cultivo obtenidas por terratenientes adeptos al régimen, y Segundo: el control sobre la población en un asentamiento definido.²³

¹⁹ Danilo Dardón, II Congreso Centroamericano de Historia.

²⁰ Ídem.

²¹ Ídem.

²² Ídem.

²³ Ídem.

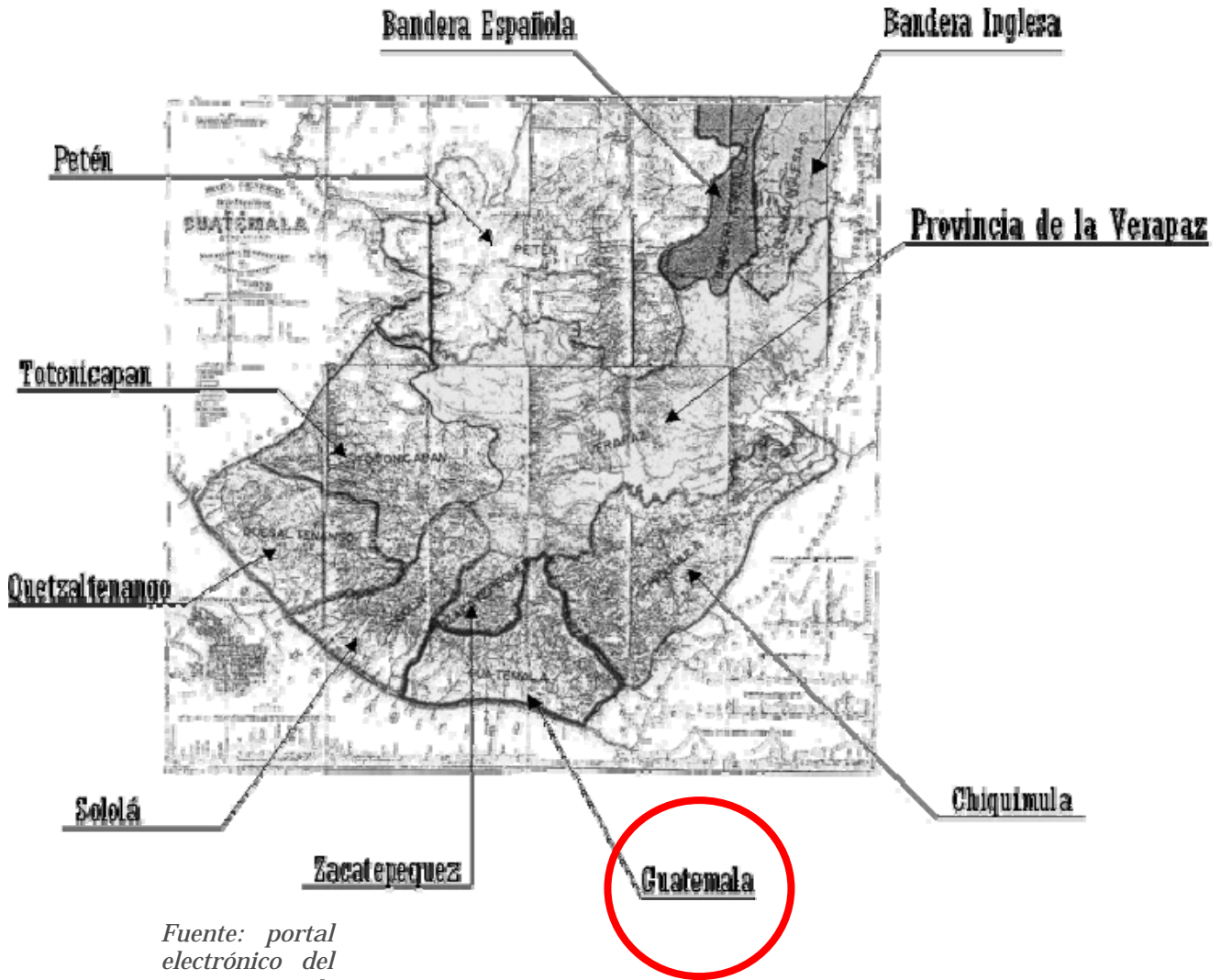


Fig. 2.1.8 División Territorial, Departamento de Guatemala (1859)

En la imagen se aprecia la división territorial en 1859, según Maximilian Gonnestern, se hace notar que el territorio actual de Escuintla se integra en esta época al departamento de Guatemala.

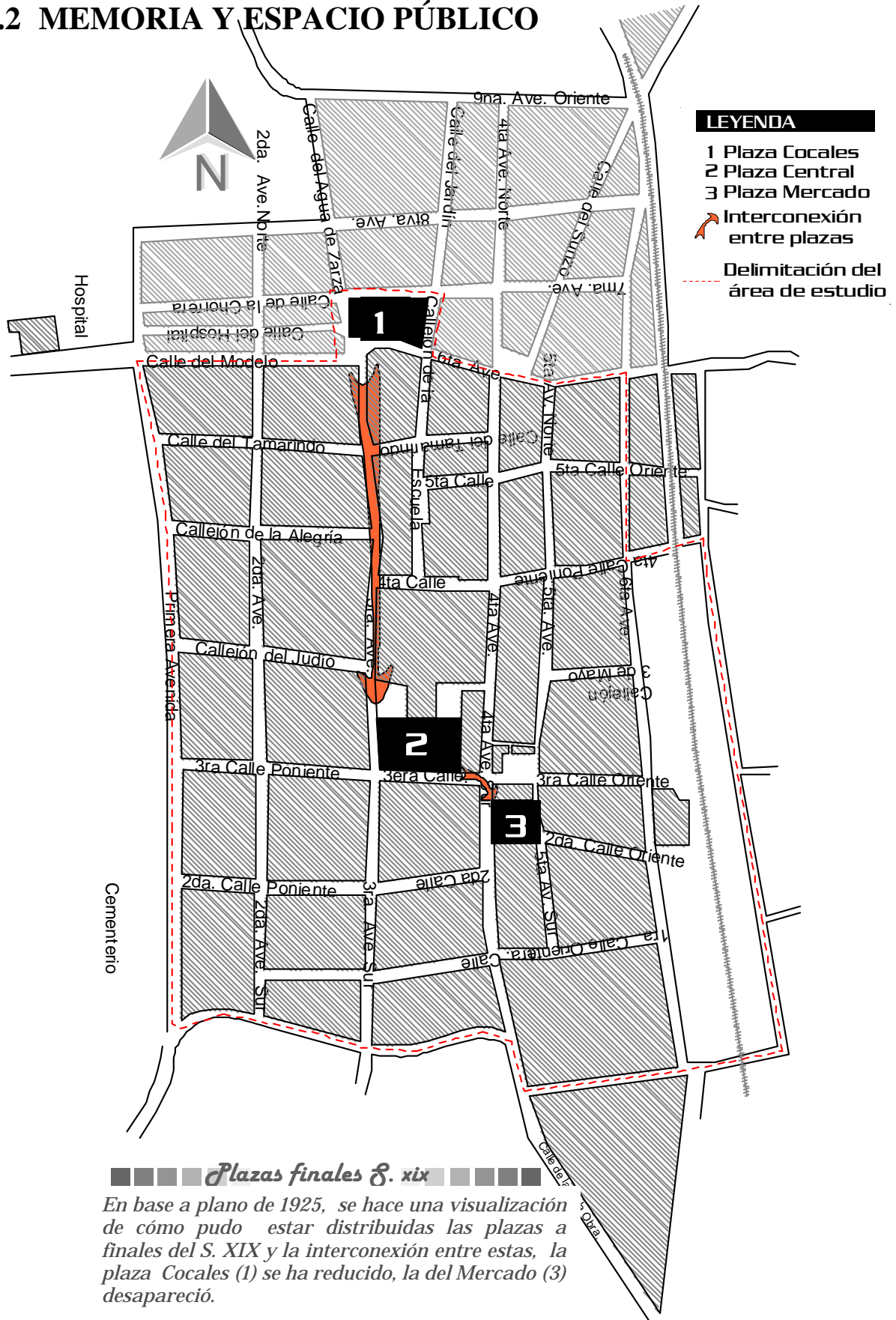
Esta división territorial, priva a Escuintla de preponderancia jerárquica, que tuvo Escuintla como Alcaldía Mayor, en la colonia o de cabecera departamental, como lo es actualmente.



Grabado de Frederick Catherwood, 1839, en el cual se puede ver la dispersión y baja densidad de los asentamientos. (vista de Escuintla)

■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ *Fig. 2.1.9 Escuintla-Catherwood* ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■ ■

2.2 MEMORIA Y ESPACIO PÚBLICO



2.2.1 Plazas

2.2.1.1 Plaza Central

La plaza es en la imagen urbana el centro de la ciudad, donde desde los primeros tiempos se realizaban actividades oficiales y mucha de la vida urbana. Dos son los edificios importantes que han bordeado la plaza central el primero, la iglesia catedral al norte, posteriormente el ayuntamiento o edificio municipal al sur.

La plaza central ha adoptado diversos cambios formales, al principio no estaba cubierta de material alguno, posteriormente en la primera mitad del S XX se pavimento, en la segunda mitad del S. XX tuvo cerca de dos cambios y el actual que fue remodelado a inicios del S. XXI.



Fig. 2.2.1 Plaza Central S. XIX

Fotografía segunda mitad S. XIX, la plaza no era un espacio definido y delimitado, como lo es actualmente, en el círculo aparece la fuente de época colonial (Cortés y Larraz). La amplitud visual que deja ver esta fotografía permite apreciar: que las calles alrededor de la plaza aun no existían, la plaza cumplía con la función de circulación; si existió edificación del lado poniente del templo (del lado izquierdo, en primer plano donde se encuentra la vegetación) debió ser detrás de la alineación conocida actualmente.

Vegetación en espacio público, vista en la fotografía:

- palmeras
- almendros



Fig. 2.2.2 Plaza Central y Municipalidad S. XX

Fotografía retocada, primera mitad del S. XX, donde se aprecia la plaza bordeada por el edificio municipal y las calles se encuentran definidas. En primer plano busto a Justo Rufino Barrios.

- 1. Es importante resaltar la altura de la calle con respecto a la plaza, lo que permite el fácil acceso del peatón hacia la plaza desde cualquier punto.
- 2. La ausencia del actual palacio de la policía.

Posiblemente se presenta la primera construcción del parque.



Ortofoto donde se presenta una vista aérea del Parque Central,

Acerca del parque:

- El diseño responde a estacionamiento de taxis en sus tres lados, y el peatón no se puede acceder al parque desde cualquier punto.
- Diseño geométrico.
- Alto tráfico peatonal y vehicular alrededor del parque.

Fig. 2.2.3 Parque Central actual



- La Catedral forma parte del escenario del parque.
- Vegetación predominante: Palmeras.
- Pocos usuarios en el parque, en un día normal.

Fig. 2.2.4 Parque Central actual

2.2.1.2 Parque San Sebastian y Templo Minerva.

El espacio que actualmente forma el Parque San Sebastian, también llamado Parque Fraternidad Escuintleca, ha sido un espacio que ha evolucionado dramáticamente en corto tiempo, en el cual anteriormente estuvo el Templo Minerva de Escuintla.



Los templos Minerva fueron contruidos en el gobierno de Estrada Cabrera, muchos de estos templos fueron contruidos en 1915.

Lo que se observa en esta imagen :

- Un espacio utilizado como plaza, donde está congregado una muchedumbre.
- Un templo Minerva.
- Vegetación predominante: Palmeras y Almendros.

Fig. 2.2.5 Templo Minerva-Plaza Cocales

Con lo que se concluye que era un espacio público de considerable proporción capaz de albergar una muchedumbre la cual podía observar los actos ofrecidos en el templo Minerva.



Ortofoto en la que se aprecia el Parque San Sebastian (circulo grande), en el circulo menor presenta un espacio público de menores dimensiones el cual no está bien definido, seguramente residuos de la Plaza Cocales. (ver Fig. 1.4.1 y Fig 1.4.6)

Fig. 2.2.6 Parque San Sebastian

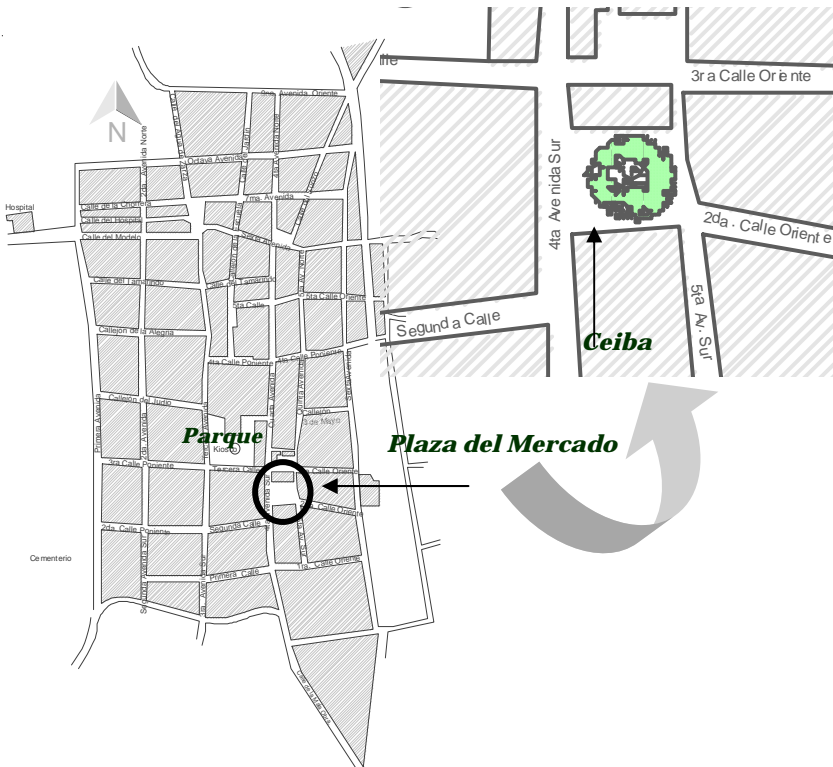


*Es un pequeño
parque, que cuenta
con vegetación,
bancas.
Este es el lugar
donde
antiguamente se
encontraba el
Templo Minerva.*

Fig. 2.2.7 Parque San Sebastián

2.2.1.3 La Plaza del Mercado.

Antiguamente existía una plaza en la cual bajo una Ceiba se ordenaban los vendedores que abastecían a Escuintla, evolucionó este espacio para convertirse en edificio del Mercado de 1 nivel que posteriormente se transformo en un edificio de 2 niveles. (ver Fig. 1.4.1)



*Fuente: Plano, Empresa
Guatemalteca de Electricidad
(1925), Archivo General de
Centroamérica*

Fig. 2.2.8 Plaza del Mercado



Fig. 2.2.9 Mercado Municipal

Se cambió la plaza de mercado por un edificio de mercado municipal, (fotografía de 1948)



Fig. 2.2.10 Mercado Municipal

Actual edificio de mercado municipal, tiene menos juego de volumetría que el anterior, posiblemente su diseño cerrado, priva al comerciante del sentido de calle, lo cual hace que prefiera ocupar las aceras.

2.2.2 La calle.

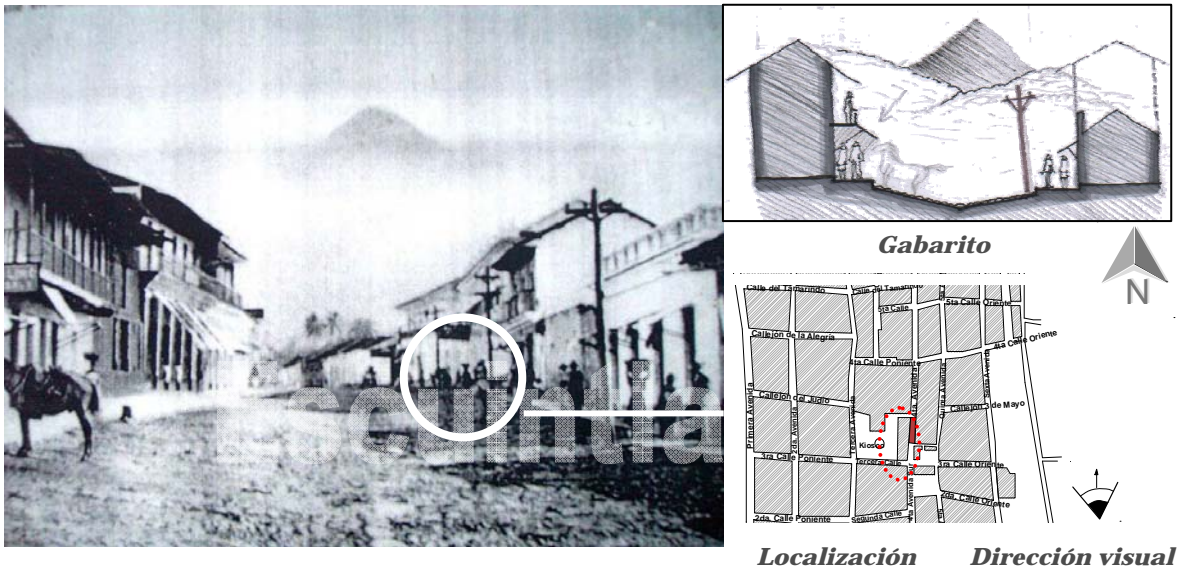
El espacio de tránsito, también es espacio público, el cual con el tiempo evoluciona. En Escuintla ha evolucionado en dimensiones, materiales, y los usuarios para quienes fueron pensados en su debido tiempo, al haberse pensado en el peatón no era necesario en algunos casos banquetas (aceras) en otros casos se encontrará carrileras cuando se empieza a pensar en el vehículo motorizado.

2.2.2.1 Avenida Principal

Es importante observar los cambios producidos en la vía más importante de Escuintla, la cual ha sido importante comercialmente y como lugar de desarrollar vida urbana.

Se presenta la foto de algún periodo determinado junto con una interpretación del gabarito y la localización de la calle con lo que se interpreta los materiales y sus funciones.

Es importante decir que el escenario que muestra varias de las siguientes imágenes es el Volcán de Agua, por otro lado, el cambio de esta avenida, es un cambio interesante en el cual el diseño del gabarito como sus materiales se transforma y evoluciona a bien y pasa a un cambio dramático en la época contemporánea.



■■■■■ **Fig. 2.2.11 4ta Avenida Norte (1880's)** ■■■■■

- Revestimiento:** La vía presenta un empedrado, donde el agua de lluvia es recogida al centro.
- Usuarios:** La vía soporta carretas y animales de carga. Muchas peatones hacen uso de la calle.
- Banqueta:** Existencia a ambos lados en la cual pueden ir 2 peatones al mismo tiempo
- Otros:** Elementos de sombra colocados en las ventanas y en las puertas tipo membrana
- Edificación:** Ambos lados edificios 2 niveles a la izquierda de madera, derecha mampostería.

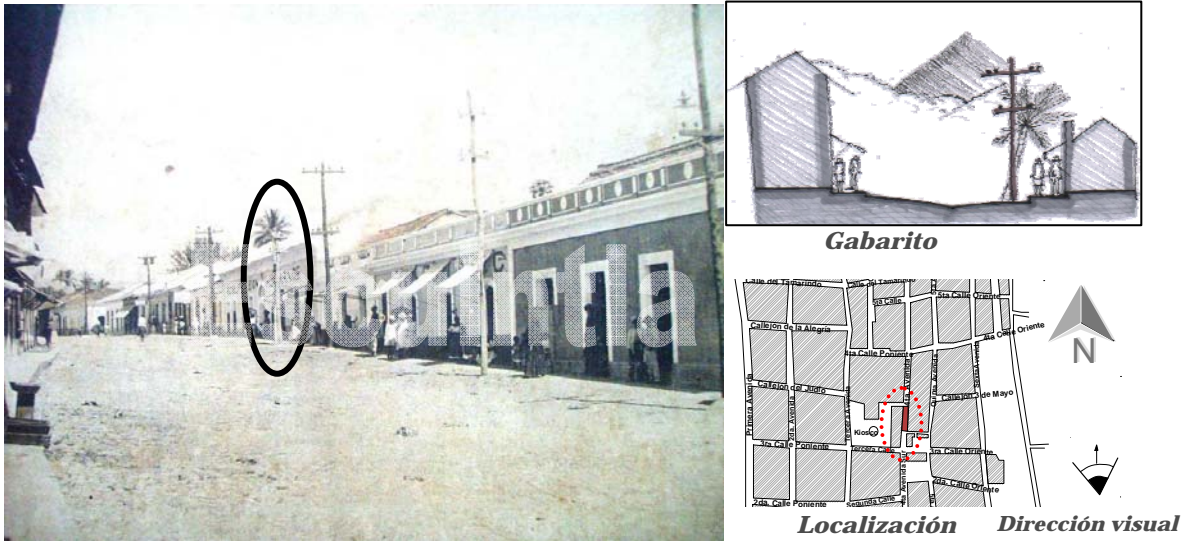


Fig. 2.2.12 4ta Avenida Norte (Inicios 1900's)

Revestimiento: Probablemente un empedrado más diminuto, o una mezcla con piedra.

Usuarios: La vía soporta carretas y animales de carga, dado la presencia de bebederos de bestias.

Banqueta: Existencia a ambos lados en la cual pueden ir 2 peatones al mismo tiempo

Edificación: Del lado derecho cambia la edificación a un solo nivel.

Otros: Elementos de sombra colocados en las ventanas y en las puertas tipo membrana.

Vegetación: Se inicia la siembra de vegetación en el espacio público

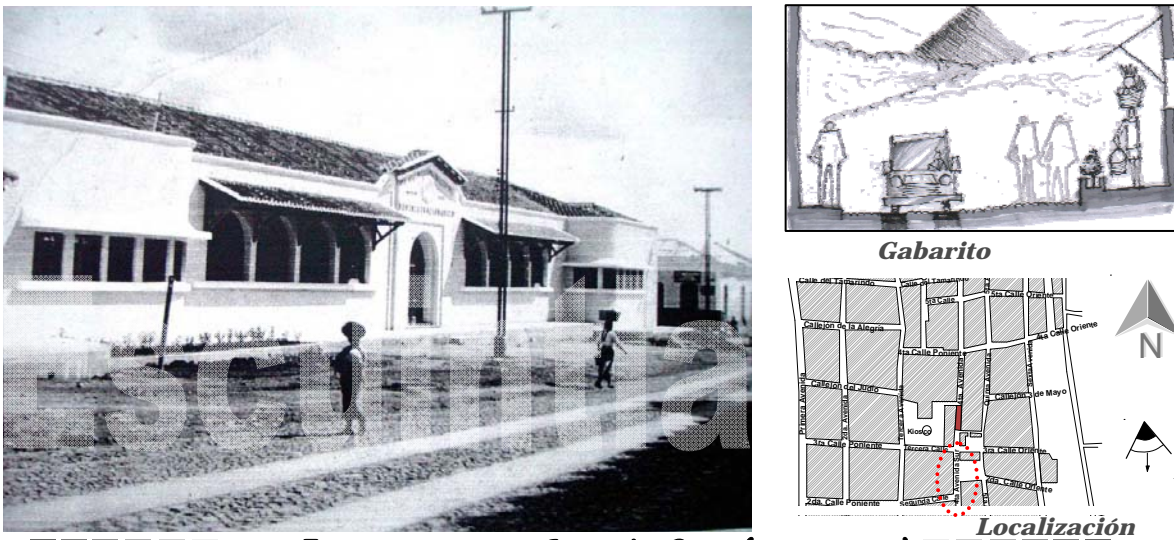
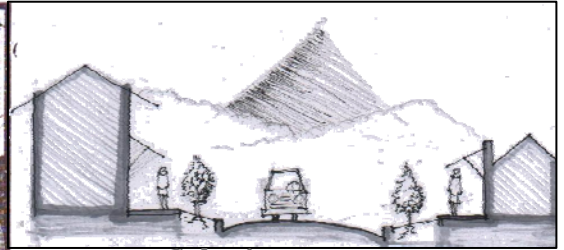
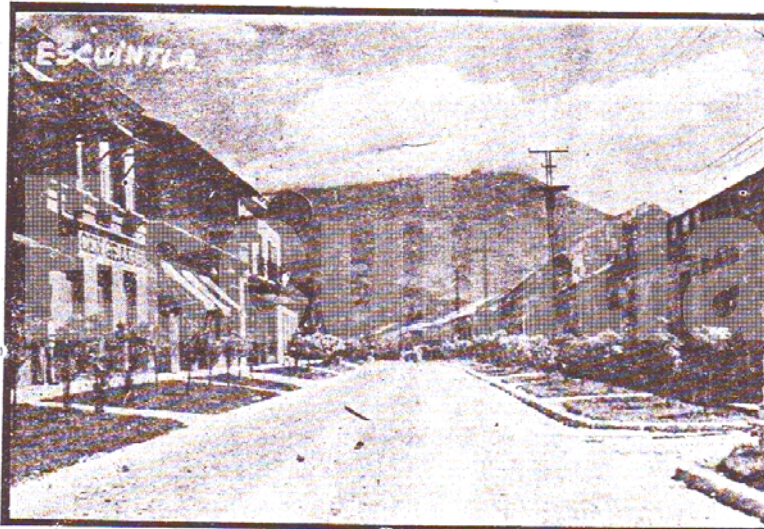


Fig. 2.2.13 4ta Avenida Sur (1920-30's)

Revestimiento: Empedrado con carrilera de concreto.

Usuarios: Presenta el advenimiento del vehículo. El espacio de las carrileras para vehículos, las demás áreas para el peatón.

Banqueta: De pocas dimensiones, (en este sector)



Gabarito

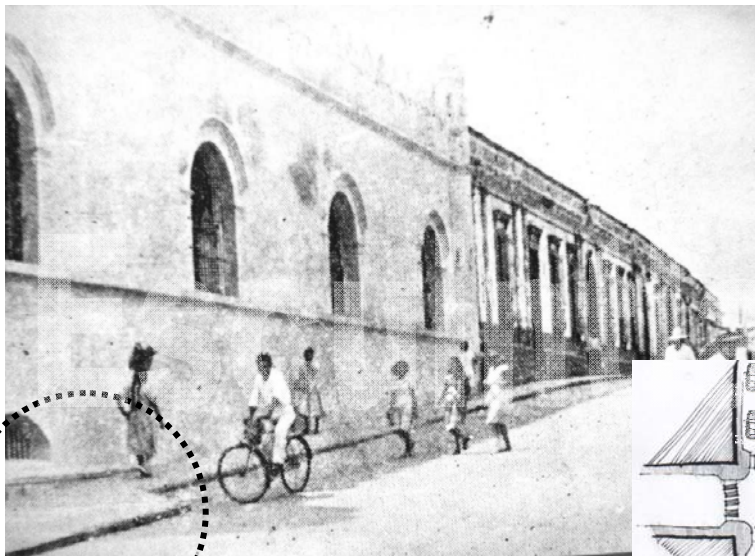
Fig. 2.2.14 4ta Avenida Norte (1940's)

Revestimiento: Empedrado con carrilera de concreto.

Banqueta: Para dos peatones.

Otros: Presencia de jardineras

2.2.2.2 Calle de la Municipalidad (actual 9na calle)



En el círculo aparece un elemento interesante, donde la banqueta se ancha en la esquina de esta cuadra, este tipo de cruce es para seguridad del peatón, este tipo de elementos actualmente no se encuentran en el centro de la Ciudad.

Inserto un cruce, la razón de estos es dar seguridad al peatón.

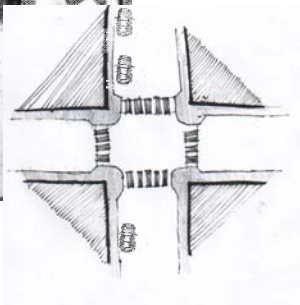
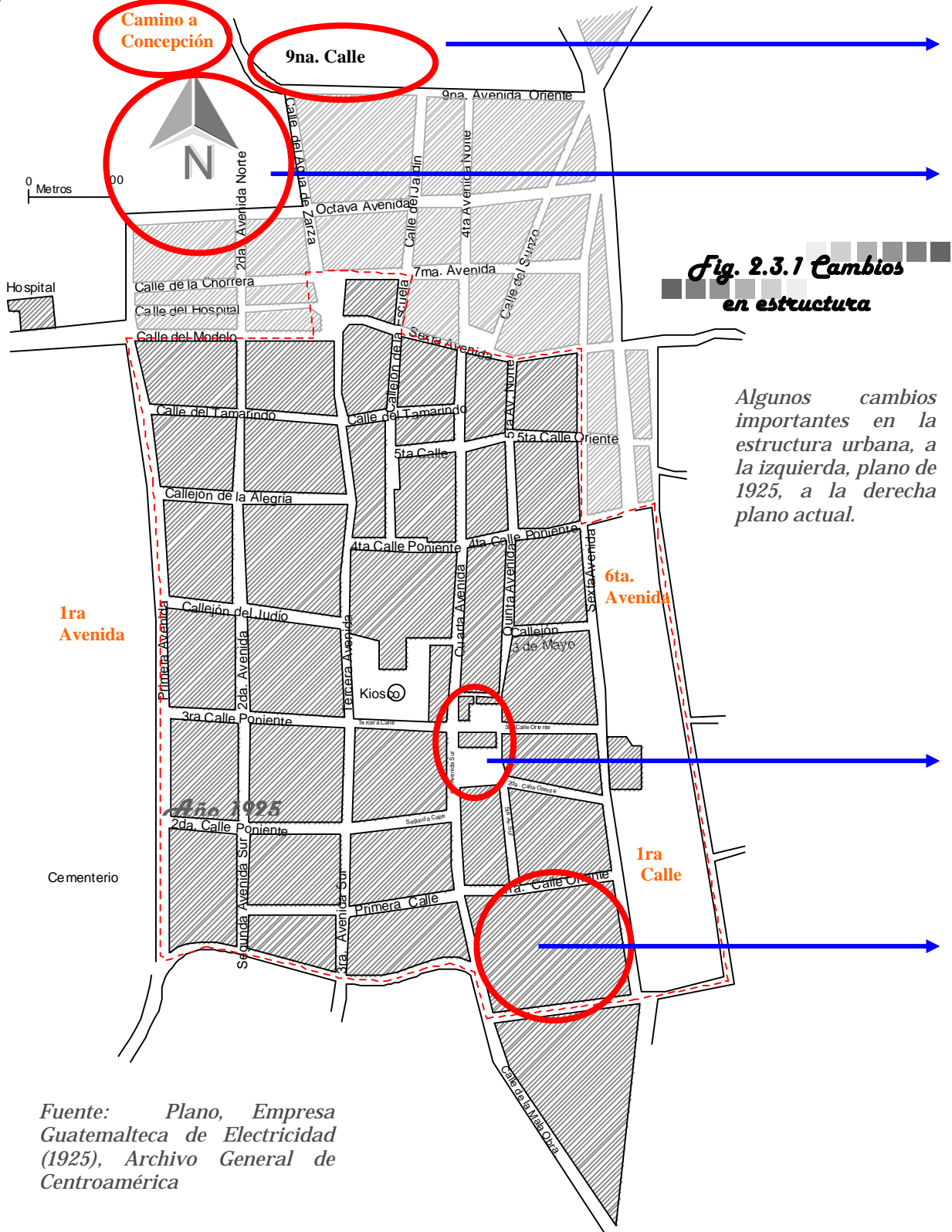
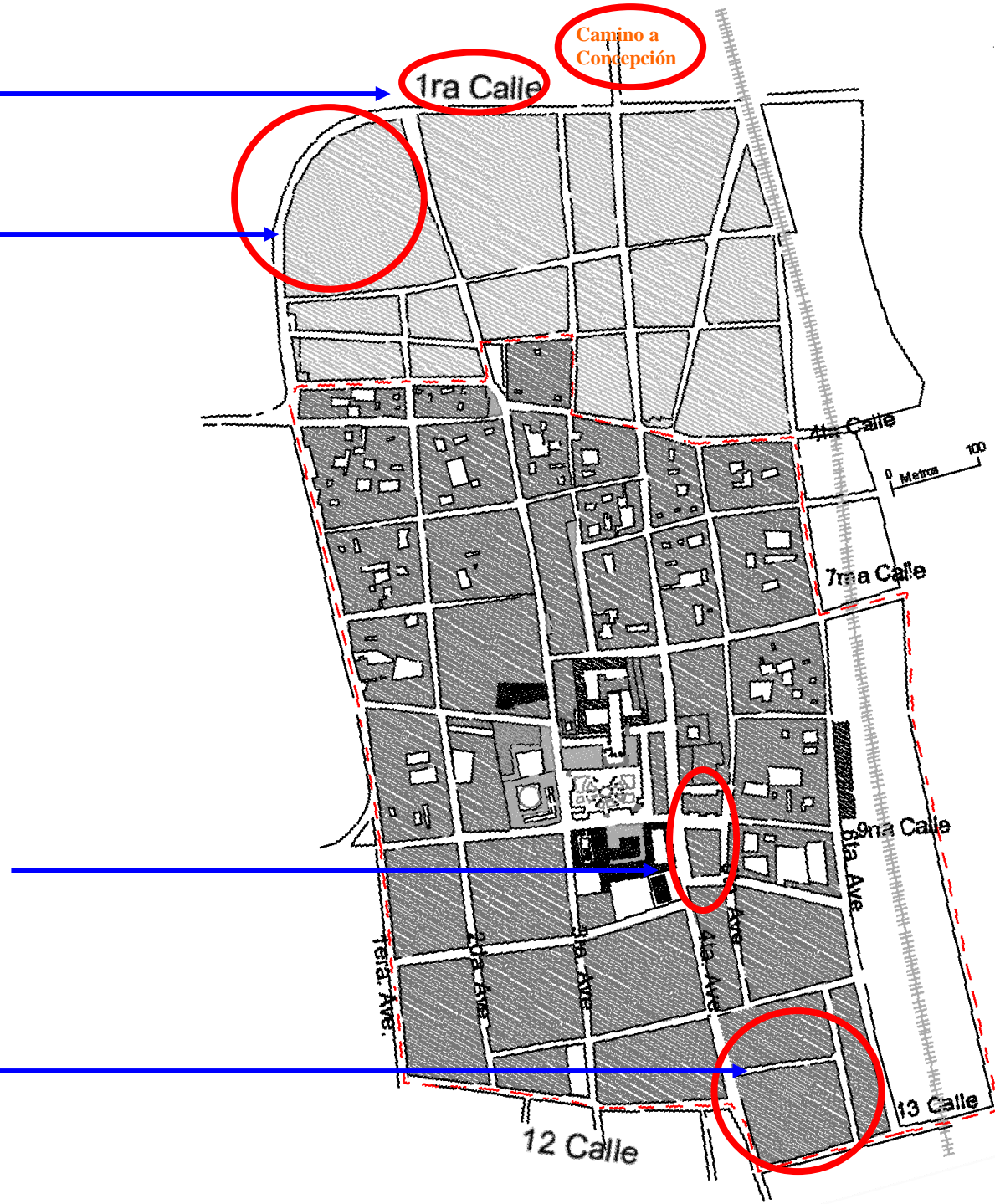


Fig. 2.2.15 Banquetas y Cruces

2.3 ESTRUCTURA





Año 2009

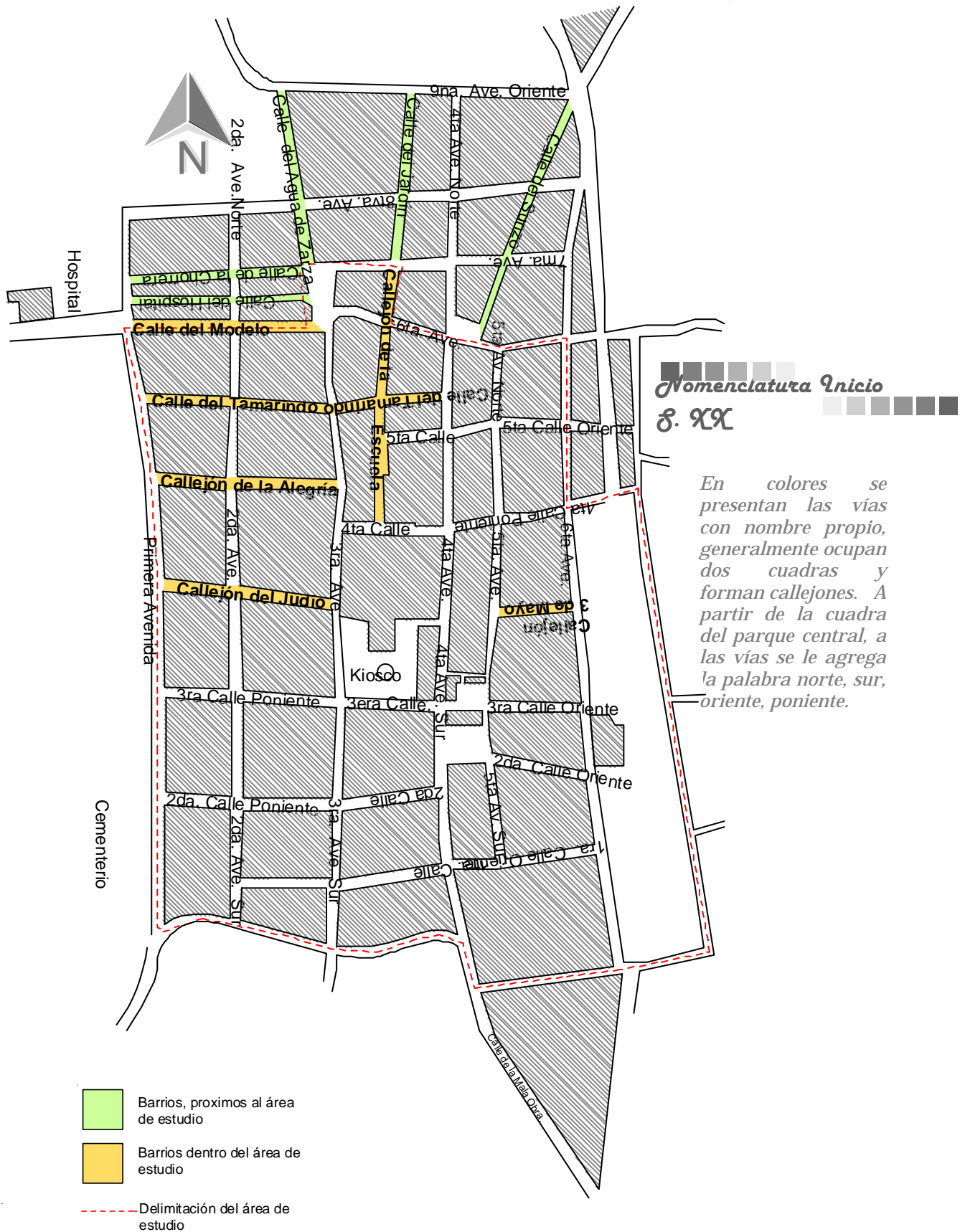
2.3.1 Nomenclatura como definición barrial.

La memoria en el espacio público se perpetúa al mantener entre otras el nombre original de los espacios, de las calles, lo que ayuda a mantener una estructura imaginaria de los espacios y permite crear identidad de las personas con su espacio.

A inicios del siglo pasado la nomenclatura numérica de las arterias era diferente a la actual, muchas de las calles que conforman callejones tenían nombre propios, pudiendo interpretarse como un apropiamiento que el barrio hacía de su espacio. Se tiene como ejemplo el “Callejón de la alegría” “Calle de la Escuela” “Callejón del Tamarindo” nombres que actualmente han caído en desuso y que seguramente crearon una identidad barrial.

Nótese la ubicación de la primera calle a inicios del S. XX y nótese cual es la primera calle en el S. XXI, también el uso de las palabras norte, sur, oriente y poniente que acompañan a la nomenclatura de las calles.

Se presenta la nomenclatura conocida a principios del S. XX como la actual.



2.4 POBLACIÓN

La relación entre población y territorio en las diferentes épocas puede mostrar la preponderancia de un territorio en determinada fecha o mostrar signos los cuales hay que ponerle determinada atención.

Se dice en algunos escritos que la región de Escuintla y de la costa eran áreas “malsanas”, con población poca y dispersa, por la que tuvo que reducirse a poblados como a rancherías, y que aun a inicios del siglo XX era un territorio no conocido del todo.

2.4.1 Época Colonial

Los datos que se tienen son para dar un panorama de la población en esta época, seguramente datos no exactos, pero sirven para dar una pincelada de la población en los finales del S. XVIII.

Se observa en la Fig. 1.5.1 que la Provincia de Escuintla es una de las que cuenta con menor población

Provincias	Habitantes
Provincia de Verapaz	19,583
Ciudad de Guatemala	23,434
Provincia de Escuintla	24,978
Provincia de Sololá	27,953
Provincia de Quetzaltenango	28,563
Provincia de Chimaltenango	40,082
Provincia de Sacatepéquez	50,786
Provincia de Totonicapán	51,272
Provincia de Chiquimula	52,423

Tabla 2.4-1 Provincias

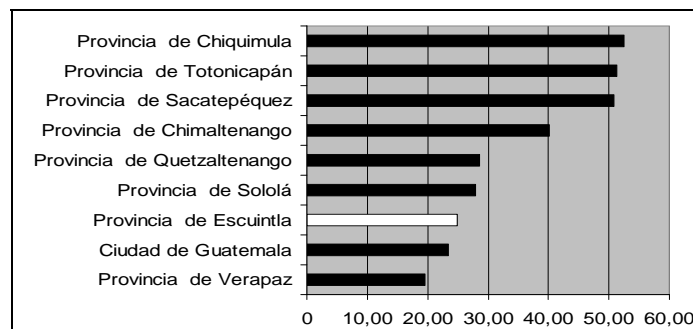


Tabla 2.4-2 Provincias y Población 1788

Se observa que el área de costa tiene menos población que el occidente, centro y oriente. Se observa en orden descendiente las provincias con más población y la relación de la Provincia de Escuintla respecto a las demás.

²⁴ Diccionario General de Guatemala

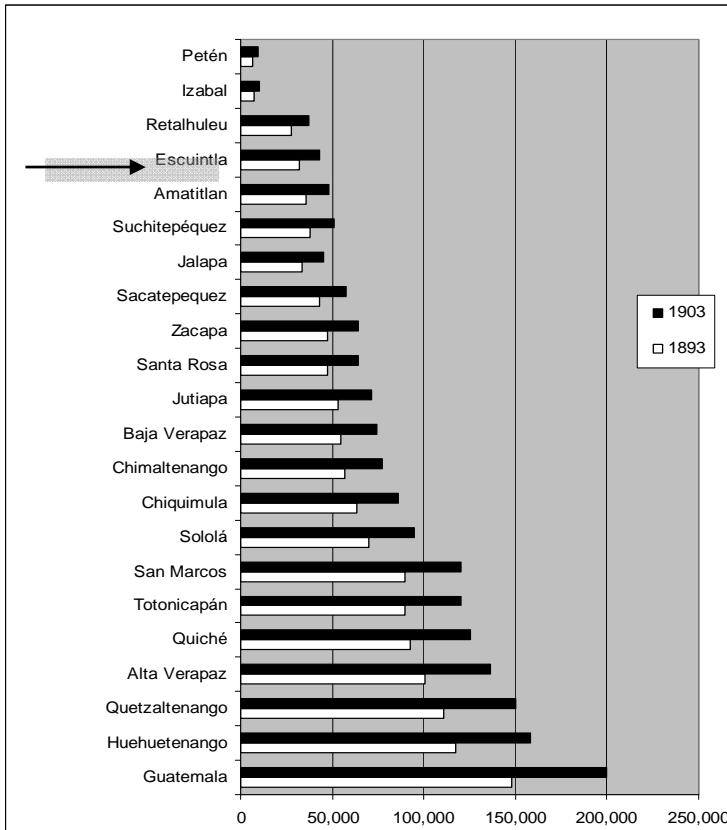
2.4.2 Época Republicana

Departamentos ²⁵	Habitantes-Censos	
	1893	1903
Guatemala	147,840	199,584
Huehuetenango	117,127	157,921
Quetzaltenango	111,138	150,036
Alta Verapaz	100,759	136,024
Quiché	92,753	125,216
Totonicapán	89,338	120,606
San Marcos	89,322	120,584
Sololá	70,039	94,552
Chiquimula	63,746	86,057
Chimaltenango	57,177	77,118
Baja Verapaz	54,816	74,201
Jutiapa	52,856	71,355
Santa Rosa	47,293	63,845
Zacapa	47,362	63,938
Sacatepéquez	42,713	57,562
Jalapa	33,285	44,934
Suchitepéquez	37,796	51,024
Amatitlán	35,387	47,772
Escuintla	32,001	43,201
Retalhuleu	27,777	37,498
Izabal	7,401	9,991
Petén	6,752	9,115

Tabla 2.4-3 Finales s.

1903 Inicios s. XX

²⁵ Ídem.



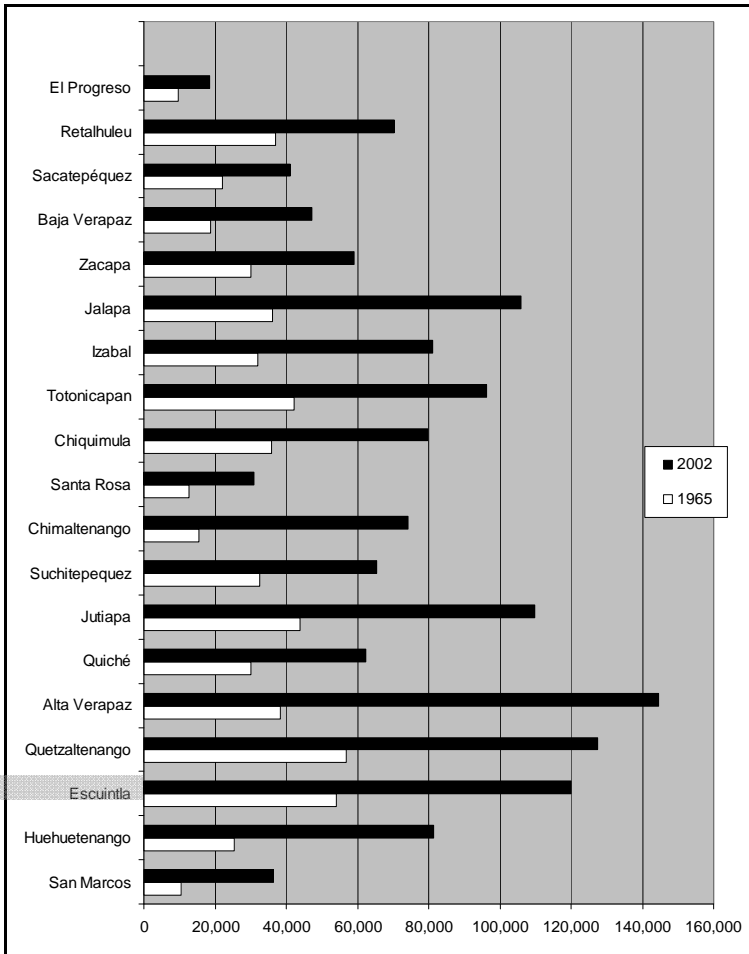
Aunque la relación es por departamentos, se observa aun a Escuintla como una región que cuenta con menor población, refleja un área de poco interés, tendencia que cambia alrededor de la segunda mitad del S. XX.

Tabla 2.4-4 Departamentos y Población

Cabecera Departamental	1965	2002
Guatemala	572,937	942,348
San Marcos	10,557	36,325
Huehuetenango	25,279	81,294
Escuintla	54,191	119,897
Quetzaltenango	56,921	127,569
Alta Verapaz	38,426	144,461
Quiché	30,079	62,369
Jutiapa	43,775	109,910
Suchitepéquez	32,416	65,395
Chimaltenango	15,372	74,077
Santa Rosa	12,621	30,951
Chiquimula	35,848	79,815
Totonicapán	42,335	96,392
Izabal	32,071	81,078
Jalapa	36,157	105,796
Zacapa	30,187	59,089
Baja Verapaz	18,632	47,274
Sacatepéquez	21,984	41,097
Retalhuleu	36,919	70,470
El Progreso	9,534	18,562

Tabla 2.4-5 Cabeceras Departamentales

Se observa en la Tabla 1.4-5 y 1.4-6 que la tendencia que anteriormente tuvo Escuintla de poca población se revierte.



**Tabla 2.4-6 Cabeceras
Departamentales**

2.4.3 Algunas anotaciones sobre población:

La configuración poblacional no fue la misma en todo el territorio de nuestro país, en la época precolombina la cantidad y densidad poblacional no fue la misma en la Costa Sur que en las Tierras Altas. En la segunda hubo mas población mientras en la primera existía más dispersión poblacional.

Ocurrieron varios subibajas en los índices demográficos a lo largo de la historia. Entre 1524 y 1575 hubo un declive poblacional debido a las enfermedades de origen europeo que afecto a la población indígena en Escuintla y Guazacapán²⁶

El desarrollo del cacao, obligó entre 1550 y 1570 a movilizar mano de obra indígena desde las Tierras Altas a la Costa lo que ayudo a algunos pueblos de la provincia de Escuintla a crecer demográficamente.²⁷

Hubieron otras bajas demográficas producidas por pestes, 1576-1577, 1607-1608, 1923, 1631-1632, 1666, 1693-1695. Además los trabajos forzosos en el cacao se reflejo en muchas bajas de la mano de obra indígena²⁸, que como dicho antes se suplía con movimientos de población desde las Tierras Altas.

²⁶ William Fowler, Jr. Escuintla y Guazacapan, Historia General de Guatemala.

²⁷ Ídem.

²⁸ Ídem.

2.5

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DEL CAPITULO.

- Conclusiones Particulares
- Conclusiones Generales
- Recomendaciones

2.5.1 CONCLUSIONES PARTICULARES

Evolución Histórica de la Ciudad y Territorio.

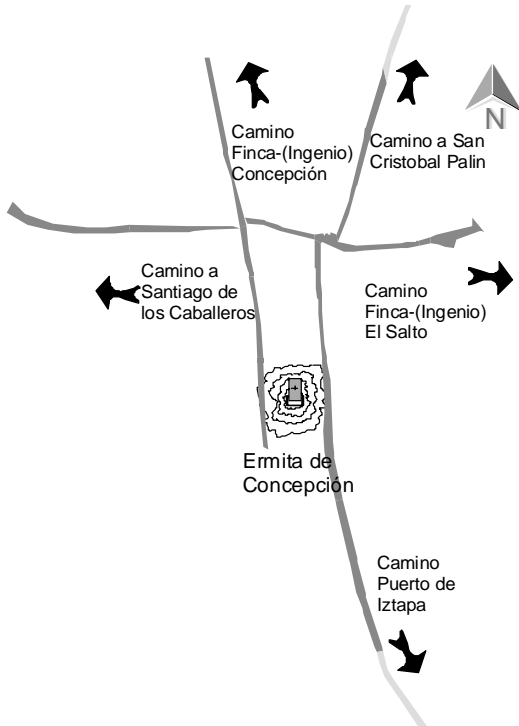
- El origen de la Ciudad de Escuintla ha tenido una conexión con un asentamiento pipil anterior a la conquista, ubicados en el periodo post-clásico. Según documentación no se sabe exactamente donde quedaba este antiguo asentamiento pero que estaría próximo a lo que es hoy la ciudad. Queda claro que el periodo post-clásico y ubicándose en la costa sur guatemalteca, la población vivía dispersa como diría un cronista “cada indio en su milpa” y seguramente se tuvo que reducir a pueblo en la época de la colonia.
- Lo que si está claro es que existe poca documentación sobre la historia, fundación y evolución de esta ciudad,

Fundación y Estructura urbana

- Alguna documentación hace referencia a una ermita dedicada a la Santísima Concepción, como es sabido una ermita está lejos de poblados generalmente cercano a caminos como veneración de viajeros.
- Se sabe que todos los pueblos de indios se funda en la primera mitad del S. XVI, y que hubo algunos fracasos debido a que se despoblaban por la costumbre de habitar dispersos, recordando lo que dice Cortez y Larraz para la segunda mitad del S. XVIII, que solo existía la Iglesia frente una plaza, el ayuntamiento (que servía también para como albergue de viajeros) y la casa real y que no existía calles, y que Escuintla era un área de paso.
- También se tiene que la estructura fundacional típica, era una estructura en damero, que al centro se tiene la plaza, el ayuntamiento y la iglesia el este.
- Para el S. XIX ya aparece una estructura urbana mas definida, entre otros archivos fotográficos para la segunda mitad del siglo. También en esta época se da la reducción a rancherías impulsado por Barrios, sabiendo que para estas fechas aun se sigue habitando disperso.

Interpretación

- Existía una ermita a la Santísima Concepción, que hoy es la Catedral dedicada a la Santísima Concepción, la orientación de la ermita es indiferente, en este caso al norte, esta ermita marca un hito en la que después se centra, la plaza el ayuntamiento, pudiendo ser la razón del porque el templo no se encuentra el este, siguiendo la tradición cristiana en relación a la iglesia central de la ciudad colonial, la iglesia existía antes de la ciudad.



Esta conformación se da para el S. XVI

Las ermitas se colocaron muchas veces cercanas a caminos importantes, para que los viajeros pudieran hacer una visita a un sitio religioso para sentirse bendecidos en el camino.

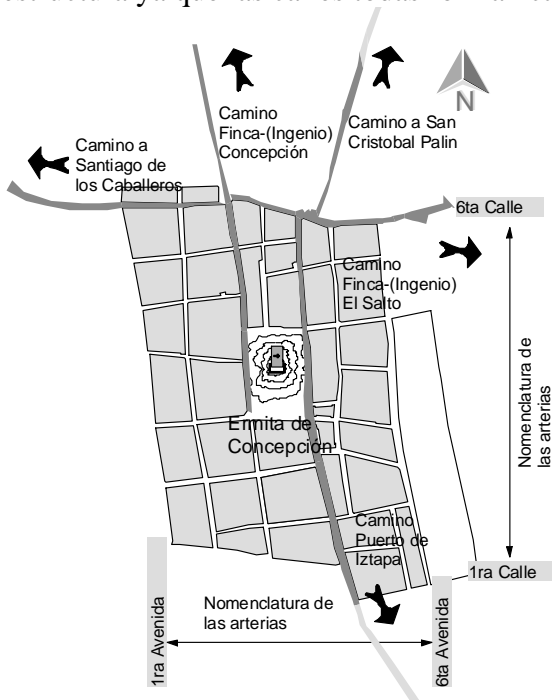
Muchos de los caminos seguidos en la colonia tienen orígenes comerciales de la época pre-hispanicos, están claros los que de Escuintla suben a Tierras Altas, (Hacia Antigua Guatemala y el Valle de la actual ciudad de Guatemala)

El Puerto de Iztapa se habilita como el primer astillero de América, durante el periodo de Pedro de Alvarado.

Aca se hace analisis de cómo pudo ser los caminos durante la época colonial que posteriormente dio paso al asentamiento de la ciudad.

Fig. 2.5.1 Posibles rutas antes de la fundación de la Ciudad

Debido a que las fundaciones de pueblos de indios, se realizaron en el S. XVI y que a finales del S. XVIII no existían calles solo “jacales” dispersos, se interpreta que la fundación no fue exitosa desde el principio. Al parecer la estructura siguió un curso dinámico sin planificación, esto se concluye al ver que no existe un damero como estructura ya que las calles todas forman callejones.



Muy probable se halla consolidado para la primera mitad del S. XIX.

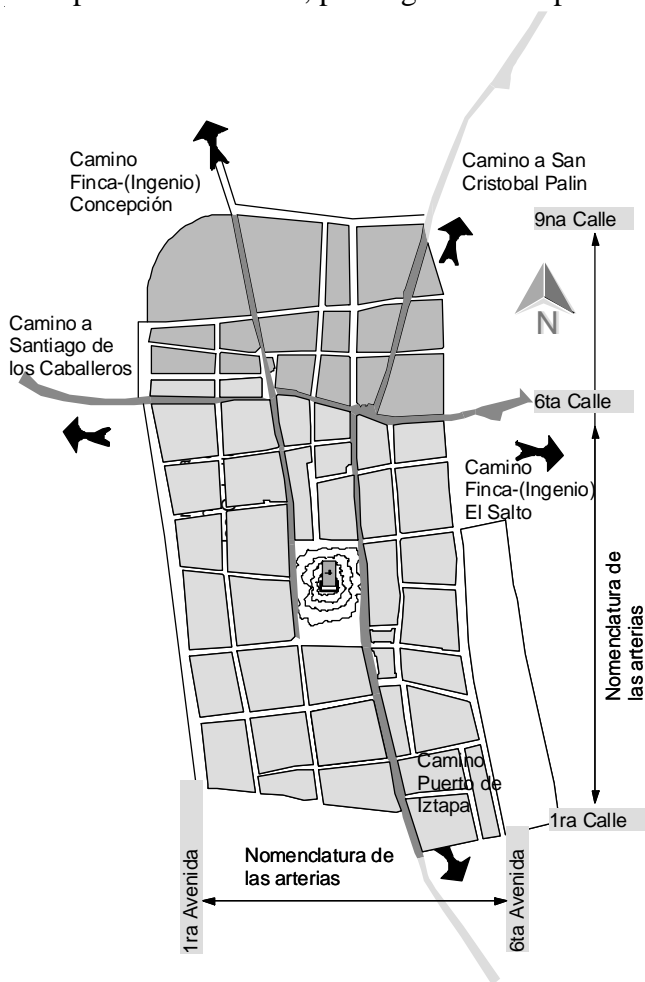
No presenta el damero tradicional, la traza reticular, propia en la fundación de poblados, en algunas otras ciudades la topografía es la causante de esta irregularidad, que es este caso en particular no pudo haber sido, mas bien el carácter espontaneo de la estructuración de la ciudad.

Se observa, irregularidad en la forma y en las medidas de las manzanas.

La estruración de las vías es irregular, parecería que las calles responden mas a un aparición espontanea que a una planificación. Solo una calle tiene comunicación entre el este y oeste (la actual 9na calle), las demás forman callejones.

Fig. 2.5.2 Primer asentamiento formal

Analizando la estructura Fig. 1. 5. 2 en el que se encuentra cierto grado de unidad siendo este posiblemente la estructura primigenia de la ciudad y que se toma como área de estudio en la presente reflexión, por el grado de importancia de dicha zona.



Dirección de crecimiento, aducido por la nomenclatura

Muy probable se halla consolidado para la segunda mitad del S. XIX e inicios del S. XX.

La zona en oscuro se asume como un primer ensanche, un primer crecimiento de la ciudad.

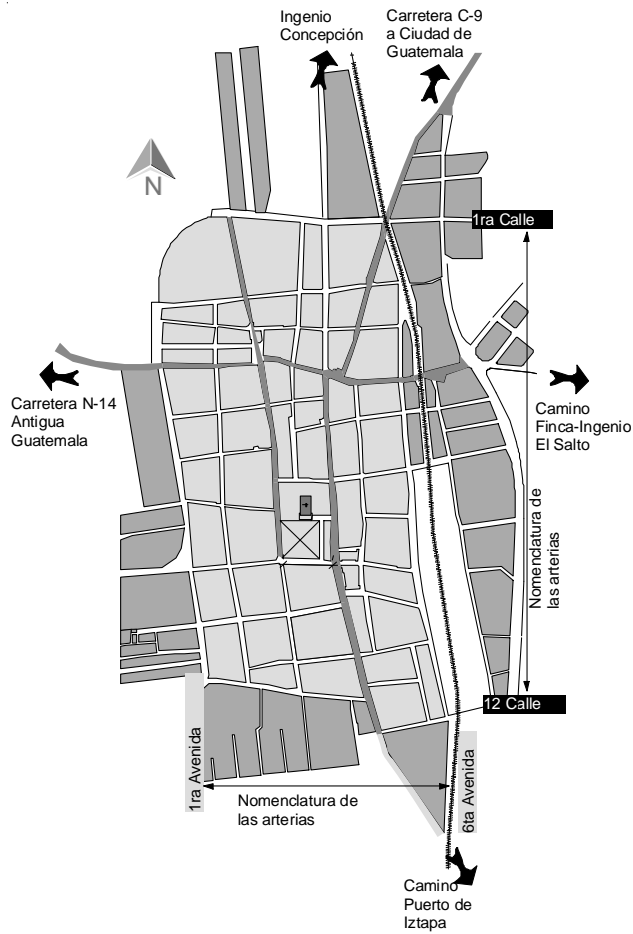
Se observa manzanas de mayor tamaño.

Las calles tienen acceso de este a oeste. Es interesante observar en esta zona la actual 5ta avenida, que al parecer toma la forma del camino en dirección a Palín

Para asumir que fue un primer ensanche, se toma también la nomenclatura de esa época que indica la dirección de crecimiento, hacia el norte. El primer asentamiento queda entonces hasta la 6ta. calle y el primer ensanche se amplía hasta la 9na calle.

Fig. 2.5.3 Primer Ensanche

En la Fig. 1. 5. 3 se presenta lo que en la memoria colectiva de los ciudadanos es el casco urbano, en la cual se ve una estructura con un tanto distinta la cual se interpreta como un primer ensanche (área mas oscura en la gráfica). Con la actual nomenclatura donde la primera calle es mas al norte (ver la gráfica siguiente) es mas difícil tener esta interpretación pero si se observa la nomenclatura anterior (ver Fig. 1. 4. 1) donde se da lo contrario, la primera calle es al sur, puede observarse la tendencia de crecimiento y facilitar esta interpretación. Esta imagen (Fig. 1. X. 3) con algunas posibles variaciones permanecen mucho tiempo hasta la primera mitad del S. XX como la ciudad de Escuintla.

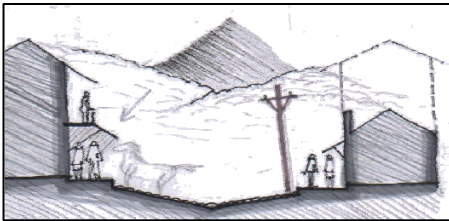


Composición actual.

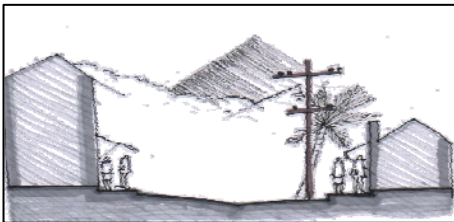
Los ensanches posteriores son mostrados en gráfica con un color más oscuro, se tiene que el crecimiento de la ciudad se da para la segunda mitad del S. XX, donde aparecen las primeras colonias al norte de la ciudad, y que se da un “boom” en el crecimiento al sur de la ciudad para inicios del S. XXI.

Fig. 2.5.4 *Ensanches Posteriores*

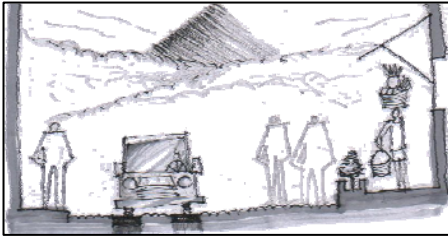
Espacio Público:



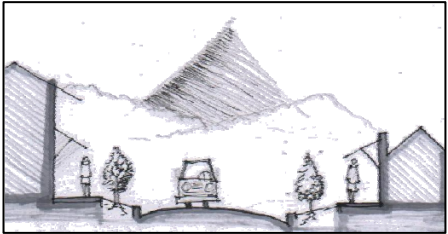
4ta Avenida Norte (1890's)



4ta Avenida Norte (Inicios 1900's)



*4ta Avenida Sur
(1920-30's)*



*4ta Avenida Norte
(1940's)*

- *Cambio tipológico: De la Plaza al Parque:*

El cambio en la tipología del espacio público se ha dado, tal vez no de una manera oficial pero en la práctica se ha dado ese cambio, específicamente en lo que respecta a la plaza.

Dos plazas importantes y probablemente las únicas de las que queda reminiscencias, El Parque Central y el Parque San Sebastian, fueron al inicio Plazas, lugares donde la gente se congregaba y se desarrollaba la vida urbana, ambos fueron convertidos a parques probablemente fue un factor mas de moda que de análisis funcional.

El Parque Central en fotografías de 1800's se observa una plaza y como en todo poblado, motor de la vida urbana.

El Parque San Sebastian que inicialmente fue "Plaza Cocales" se desarrollaba actividades culturales relacionadas con las fiestas en honor a Minerva, era una explanada de dimensiones generosas, la cual solo queda restos los cuales ahora es un pequeño parque, el Parque San Sebastian o Fraternidad.

También cabe mencionar la desaparición de la plaza del mercado, que luego fue convertida en el edificio del mercado.

Conclusiones Generales:

Evolución Histórica

- a) Conformación de la Estructura Urbana: La estructura urbana de la ciudad de Escuintla, se delineó a inicios del S. XVIII. y para finales de este siglo la estructura ya estaba consolidada. Por lo que como ciudad estructurada que da pie a lo que hoy se conoce como ciudad de Escuintla tiene alrededor de 100-175 años. Posiblemente el desarrollo de la estructura urbana siguió patrones dinámicos en cierto modo espontáneos, que seguramente inicio en la colonia al establecerse el centro (iglesia, plaza, ayuntamiento), y posiblemente el resto de la estructura prosiguió en el periodo republicano.
- b) Territorio y ciudad y geopolítica: La importancia geográfica que tiene el municipio de Escuintla como territorio al parecer siempre se evidenció, en época prehispánica era una puente que conectaba en dos vías la Costa Sur con las Tierras Altas, cuando se hacen las primeras divisiones administrativas en la colonia, se establece la Alcaldía Mayor en Escuintla de todo el Corregimiento de Escuintla y Guazacapán (1678) y dos años mas tarde se eleva a categoría de villa. En la época republicana Escuintla forma parte del departamento de Guatemala, lo que de alguna forma le hará perder cierto status de no ser la principal administrativamente de la región, en 1825 paso a categoría de villa en la administración republicana, luego coincidiendo con el periodo liberal en 1887 y con las reducciones a rancherías, se eleva a la categoría de ciudad; en 1936 se declara el municipio como cabecera departamental.
- Lo interesante es ver la aceptación histórica del territorio como un punto geográficamente importante, la cual recae en una posición administrativamente relevante, pero que no se traduce en una evolución importante en el desarrollo la ciudad, por mucho tiempo pasa desapercibida y que por mucho tiempo solo fue área de paso, sin que hubiera un elemento anclador.
- c) Demografía: Tanto en la época prehispánica como en la colonia la tasa mayor de población, de población indígena, se encontraba en las Tierras Altas a diferencia de la Costa Sur la cual era menor así facilitaba la costumbre de habitar dispersos. Cuando la baja poblacional era demasiado, en Escuintla, debido a pestes o a muertes de indígenas por trabajos forzados, se movilizaba gente desde las Tierras Altas, para asegurar a la mano de obra explotada. En la Fig. 1.6 .1, se observa a Escuintla colonial como el tercer territorio con menos población. La denotación despectiva de algunos autores durante la colonia hacia Escuintla, con términos como “malsana” o “paraje sumamente enfermizo”, hace pensar que la población europea era poco frecuente en esta zona. Y en épocas más cercanas entre finales del S. XIX e inicios del S. XX decir que Escuintla era un terreno poco explorado. Estos comentarios, las pestes, las movilizaciones de indígenas y por último las reducciones a rancherías, da elementos para concluir claramente la existencia de poca población en el territorio dentro del periodo colonial, parte del republicano hasta la primera mitad del S. XX. La situación se revierte a partir de la segunda mitad del S. XX, en el censo de 1965 se puede observar que es una de las cabeceras departamentales con más población, ver F i g. 1. 6. 3 en el censo del 2002 es la tercera cabecera municipal con más habitantes, sin contar la capital.

- d) Escuintla una ciudad relativamente joven, que supo ganar trascendencia: Tomando en cuenta que Escuintla esta considerada como la tercera ciudad más importante de Guatemala, con un dinamismo económico importante, y con una población numerosa, al hacer un análisis retrospectivo se esperaría la misma preponderancia a lo largo de toda la historia, que le asegurara una historia fuerte y bien documentada, pero los anteriores numerales dan cuenta de lo contrario, que por mucho tiempo pasó desapercibida. No se tiene una fecha exacta de fundación, pero ronda entre 1540-1550, los datos sugieren que la fundación no fue un éxito al principio. Vemos que la estructura urbana no sobrepasa de 200 años (ver conclusión a) y eso va ligado a con la variable demográfica (conclusión c), la relación demográfica y crecimiento urbano es directamente proporcional, dado que en el periodo colonial hubo poca población la necesidad de estructurar la ciudad era irrelevante. Como no existió una ciudad bien definida, que la región fue poco atractiva de habitar, la existencia de poca población, fue entonces un asentamiento de poca importancia casi en toda la colonia, razones por lo cual posiblemente no hay mucha documentación histórica. Pero a partir del S. XX es una de las ciudades más dinámicas e importantes del país y la situación que había vivido logró revertirse.
- e) Espacio Público: En la evolución del espacio público parece ser que se va de mas a menos, lo que evidencia la falta de una política de intervención en el espacio público. Por ejemplo en fotografía antiguas se aprecia el ornato y la estructura del espacio público que urbanísticamente es mas agradable que actualmente. Se puede advertir que anteriormente en las vías, la principal y la que se encuentra frente al parque central, había un gabarito elaborado con mas elementos que el actual, se tenia las siguientes áreas, en orden así, la acera, un área de pequeño jardín donde sembrar árboles luego la calle, y en esta se tenia carrilera de concreto como lugar exclusivo de transito, lo demás era empedrado, este gabarito proveía de una imagen confortable y separaba la zona peatonal, la vehicular y la del área verde. Actualmente no hay área verde en la vía pública y no existe una coexistencia planificada entre peatón y automóvil. En cuanto a las plazas, una desapareció, la del mercado (Fig. 1.4.8). La del templo Minerva se redujo de tamaño considerablemente, casi desaparece, y cambio su topología de plaza a parque. Al igual que ese cambio tipológico lo sufrió la plaza central.
- f) Documentación histórica y análisis hermenéutico: Conocer la evolución del espacio público es importante para poder aportar nuevas ideas con base a una identidad histórica. Para esto encontramos varias opciones, la mejor de ellas es tener un plano antiguo que se remonte a las bases originales de la ciudad, muchas veces no es fácil, mas cuando se trata de una ciudad que pasa desapercibida desde inicios de su creación. Lecturas que describan el origen de la ciudad también es importante, por ejemplo como cronistas. En este caso se tiene un plano de hace casi un siglo, probablemente la mitad de la vida de la ciudad (ver conclusión a) conseguido en Archivo General de Centroamérica, el cual arroja información importante. También se tiene unos textos, no de los orígenes pero si de la visión del área en un determinado tiempo, del Arzobispo Cortés y Larraz finales de S. XVII, y se grafica su interpretación. Se tienen algunas estadísticas poblacionales. La ciudad es una red de significados y de valores los cuales responden una matriz histórica, y que la experiencia de la vivencia del espacio ciudad permite

articular en cierta medida las reglas de construcción de lo significado. Todo objeto arquitectónico responde a una gama de valores y a un marco temporal que puede ser leído y esto configura el análisis hermenéutico de los lugares, como forma de explicar, traducir o interpretar su significado. El análisis hermenéutico de los lugares junto con alguna datación histórica ayuda a percibir mejor el espacio, es entonces así que se puede hacer una interpretación de la evolución de la ciudad y de su espacio público, que de otro modo puede resultar aun más difícil.

2.5.2 RECOMENDACIONES DE ESTE CAPITULO

- a) Protección del Núcleo Central de Escuintla: Crear una figura de protección para el núcleo central de la ciudad, una figura legal, el cual provea de herramientas y mecanismos de preservación y revitalización continua del área primigenia de la ciudad. El nombre que acá se le ha dado es Núcleo Central de la Ciudad de Escuintla es una recomendación como nombre de la figura de protección de esta área de la ciudad, nombres como Centro Histórico de la Ciudad es un poco ambiguo ya que trae consigo la imagen de un centro con un carácter fuerte de arquitectura que denota un proceso de estilos en la evolución arquitectónica de la ciudad, lo cual no sucede en Escuintla. La necesidad de crear una figura de protección al Núcleo Central de la Ciudad, es no solo para preservar la arquitectura que aun se pueda rescatar, ni solo para mejorar las condiciones urbanísticas del área, sino para preservar la identidad del ciudadano escuintleco.
- b) Sobre conclusiones: Cabe recordar que algunas de las conclusiones sobre la evolución histórica han sido hechas a partir de de datos documentados, los cuales siendo pocos y en algunos casos aislados, con ayuda de una interpretación hermenéutica y la dinámica típica de evolución de pueblos. Si sale a luz mas documentación histórica seguramente estas podrían revalidar o ampliar las conclusiones, por lo que se deja en claro que las conclusiones no se dejan escritas en piedra

2.6 Bibliografía del capítulo.

- MARTINEZ, Teodoro, Manual de Investigación Urbana, Editorial Trillas.
- FOWLER, William Jr. Historia General de Guatemala, Tomo I, Los Pipiles. 1,999 Asociación de Amigos del País,
- LOU, Brenda. VII Simposio de investigaciones Arqueológicas en Guatemala, Antiguas Rutas de Comunicación e intercambio entre las Tierras Altas y Costa Sur de Guatemala: Evidencia Mineralógica en sitios de Escuintla Central. 1993.
- Diccionario Geográfico Nacional
- POLO Cifontes, Francis. Antropología e historia de Guatemala, 1981, Título de Alotenango, 1565: Clave para ubicar Geográficamente la Antigua Itzcuintepec Pipil , Ministerio de Educación–Dirección General Antropología e Historia.
- DARDÓN, Danilo, II Congreso Centroamericano de Historia. Aspectos Económicos y Conflicto Social, 1875-1880.
- HAEUSSLER Yela, Carlos, Diccionario General de Guatemala, 1969.
- Historia General de Guatemala. Tomo II FOWLER, Wiliam Jr. Escuintla y Guazacapan, 1,999 Asociación de Amigos del Pais,

INSTITUCIONES CONSULTADAS

- Archivo General de Centro América
- CIRMA, Centro de Investigaciones de Mesoamérica
- Academia de Geografía e Historia
- Biblioteca Escuela de Historia, USAC.
- Museo Nacional de Historia

Capítulo 3

El mercado dejado suelto es destructor de la ciudad
Jordi Borja

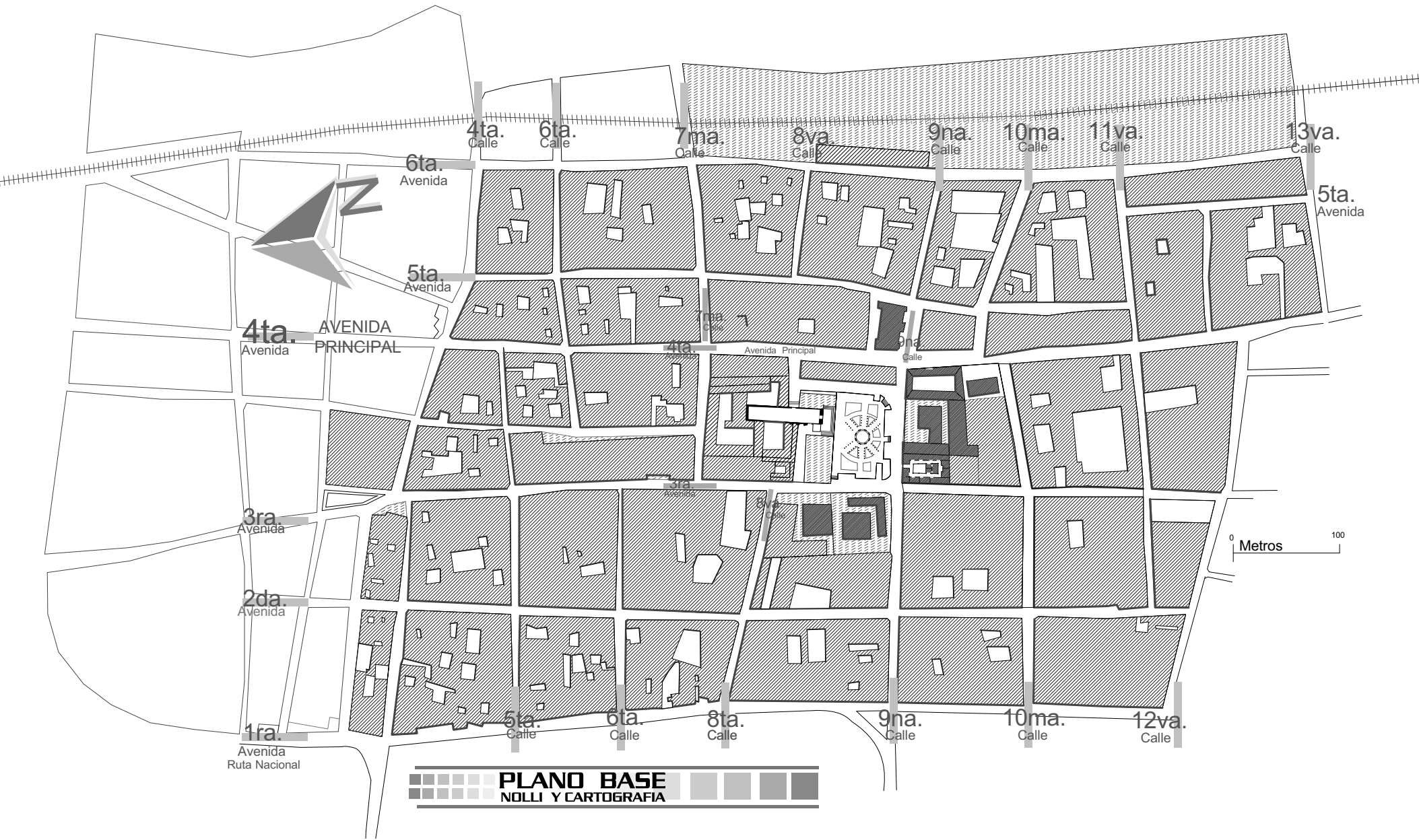


Encontrar las fortalezas y potencialidades y las debilidades del espacio urbano, enfocado siempre hacia el espacio público y la imagen urbana dentro del núcleo central de la ciudad de Escuintla es el fin de este capítulo. Se trata de analizar las estructuras y las dinámicas del espacio a intervenir, análisis que queda plasmado en una serie de mapas a lo largo del capítulo. El mapa base fue desarrollado a partir de la representación que Gimbatista Nolli hacia para la representación urbana, Roma S. XVIII. La estructura o imagen urbana también se analiza en este capítulo, se hace una caracterización barrial para comprender y estructurar el espacio, además se analiza la secuencia visual con su respectivo análisis pictórico. Ha sido una empresa fructífera dado que se ha encontrado focos paisajísticos que pueden ser aprovechados, que en algún momento pudieran pasar desapercibido al observador común, tal es el caso de los volcanes que proyectan una escena paisajística de enorme valor.

NOLLI Y CARTOGRAFIA

A partir de la Grande Pianta de Roma de Giambattista Nolli (1748), la cartografía se ha referenciado de este para expresar la forma urbana con énfasis en el espacio público. Nolli expresa en la cartografía una comprensión inmediata del espacio urbano, el lleno y el vacío, el primero para expresar lo construido y el vacío para expresar el espacio público.

En este plano, las manzanas construidas están asuradas y se dibujan los patios más evidentes y el efecto de sombra realza la tridimensionalidad. Los patios ayudan a definir una estructura de la manzana, una estructura de los solares, que como se aprecia no hay un patrón definido, el fraccionamiento constante de los solares pudo haber modificado una estructura primigenia. Los edificios históricos o de usos público o semi-público están con un asurado más fuerte y son de cierta forma motores de movilidad. Existe un espacio que es semipúblico el cual no está construido, y que conforma la estructura de la manzana, se expresa acá con un asurado discontinuo. También se trata de detallar el espacio público, como el caso del parque y del atrio de la iglesia. Plano el cual servirá de base para el posterior análisis urbano.



4ta. Avenida
AVENIDA PRINCIPAL

3ra. Avenida

2da. Avenida

1ra. Avenida
Avenida Ruta Nacional

4ta. Calle

6ta. Calle

7ma. Calle

8va. Calle

9na. Calle

10ma. Calle

11va. Calle

13va. Calle

6ta. Avenida

5ta. Avenida

5ta. Avenida

4ta. Avenida

9na. Calle

5ta. Avenida

8ta. Calle

5ta. Calle

6ta. Calle

8ta. Calle

9na. Calle

10ma. Calle

12va. Calle

0 Metros 100

PLANO BASE
NOLLI Y CARTOGRAFIA

3.1 DIAGNOSTICO SITUACION ACTUAL.

Después de haber incluido la evolución de la ciudad, territorio y espacio público, se revisa la situación actual de la composición de la ciudad, el área específica de estudio y en esta zona de intervención central, el que antes se le ha denominado Circuito Central Urbano (CCU). Al haber incluido la parte histórica anteriormente sirve para interpretar el por qué de muchas de las condiciones actuales, condiciones que hay que tener en cuenta para poder intervenir posteriormente en el espacio público del CCU.

3.1.1 Condición Climática

Es importante tener en cuenta las condiciones climáticas imperantes que se desarrollan en el área de estudio, estas dan parámetros para la planificación y desarrollo del proyecto.

Temperatura.

Max. 32ª C.

Media Anual 27ª C

Min. 20ª C.

Soleamiento

La incidencia solar es considerable en la ciudad como en el Núcleo central y el comportamiento del soleamiento y las áreas de sombra, marcan conductas urbanas las cuales deben anotarse.

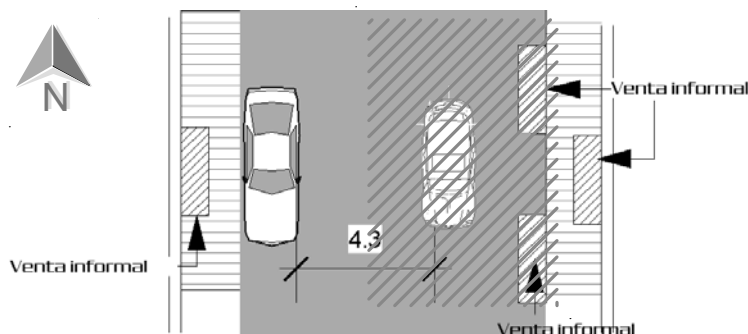


Fig. 3.1.1 Soleamiento y comportamiento urbano

El soleamiento es una de las causas de mayor cantidad de ventas informales en un lado de la vía. En foto se muestra la disposición de la 4ta avenida, en el lado derecho, este, existe mas ventas y parqueo a ambos lados. (Lado este se proyecta la sombra por la mañana hasta cerca de las 11:00 am.)

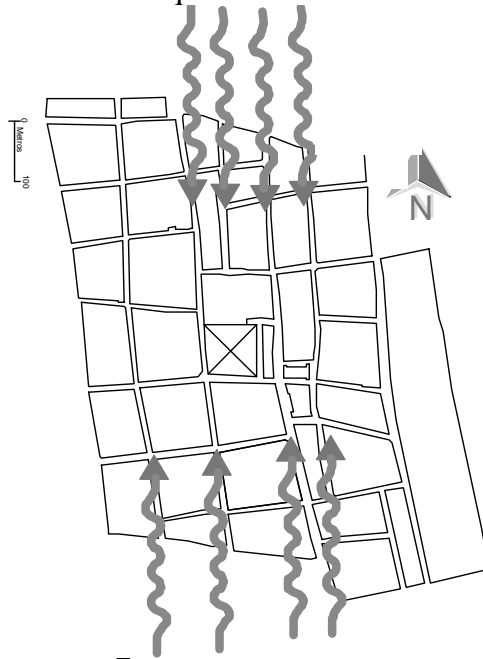


Fig. 3.1.2 Soleamiento

En relación a la gráfica anterior, se marca el soleamiento con mas presencia en el lado oriente, en círculo tela que usan los vendedores para proveerse de sombra.

3.1.1.1 Vientos.

Los vientos van de norte a sur en los meses de noviembre a febrero y de sur a norte en febrero a mayo. Se tiene que los vientos predominantes vienen del sur. La dirección de los vientos permite identificar que las avenidas reciben mas ventilación que las calles. Entre diciembre y enero han habido muchas veces ráfagas vientos considerables, lo cual habrá que tener presente en cualquier intervención.



Vientos del Norte

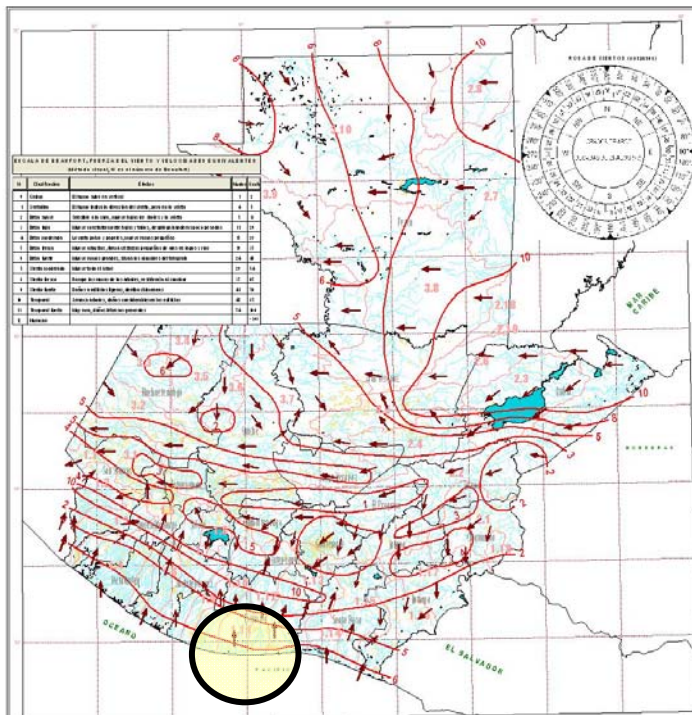
Considerables entre Noviembre y Febrero, algunas ráfagas fuertes durante esta época

El comportamiento del viento actúa en beneficio de las avenidas, en todas las estaciones.

Vientos del Sur

Predominantes a lo largo del año.

Fig. 3.1.3 Comportamiento de los vientos



REPUBLICA DE GUATEMALA
INSTITUTO NACIONAL DE SISMOLOGIA, VULCANOLOGIA,
METEOROLOGIA E HIDROLOGIA

DEPARTAMENTO DE INVESTIGACION Y
SERVICIOS METEOROLOGICOS
ATLAS CLIMATOLOGICO

VELOCIDAD DEL VIENTO
PROMEDIO ANUAL
DIRECCION PREDOMINANTE DEL
VIENTO MODAL ANUAL

LEYENDA

- ▭ LIMITE DEPARTAMENTAL
- ▲ VELOCIDAD DEL VIENTO PROMEDIO ANUAL (km/h)
- ➔ DIRECCION PREDOMINANTE DEL VIENTO MODAL ANUAL
- ▭ LIMITE DE CUBICA Y COGRO

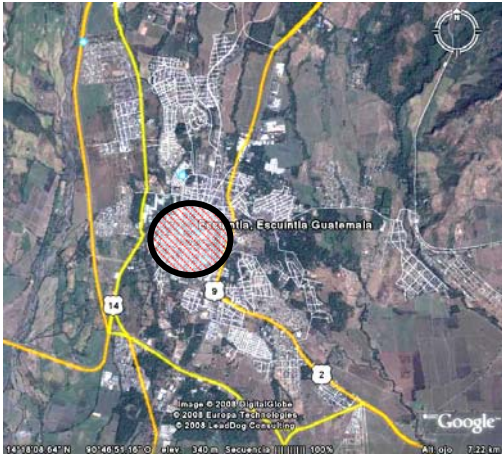
LOS DATOS ASÍ COMO EN PUNTOS DE VELOCIDAD DEL VIENTO OBSERVADA EN LAS ESTACIONES METEOROLOGICAS NACIONALES PARA LOS CUADROS SON FUENTES DE DATOS EN ESTOS MOMENTOS. LOS DATOS ANALISIS CORRESPONDEN AL PERIODO 1988-2002.

Como se ve en la gráfica, los vientos del sur predominan sobre el área de Escuintla.

Fig. 3.1.4 Vientos en el país.

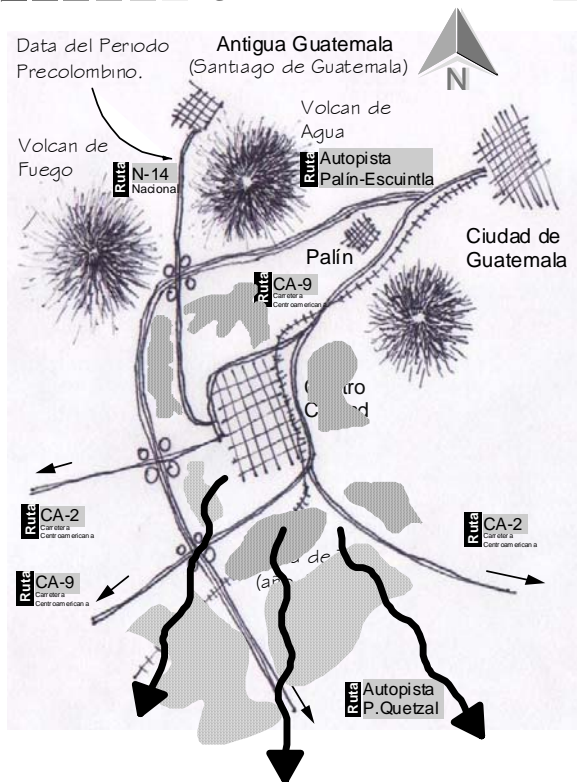
3.1.2 Crecimiento actual

Actualmente existe una tendencia del crecimiento de la ciudad que se orienta hacia la parte sur, donde existe territorio con pocas barreras lo que facilita su expansión en este sentido. La ciudad crece con baja densidad lo que resulta que la influencia del centro de la ciudad se este desvaneciendo. En la parte sur se está generando áreas habitacionales, colonias, centros comerciales, y anteriormente se ha establecido la industria, la cual tiene la capacidad de seguir expandiendo, debido al espacio que ofrece el territorio y además la infraestructura vial existente.



Núcleo Central (en rojo) en relación a la ciudad de Escuintla, en amarillo, carreteras importantes.

Fig. 3.1.5 Ciudad de Escuintla



Las fechas señalan el área de crecimiento, apuntando al sur, donde se esta generando, áreas habitacionales, centros comerciales mas la industria que ya se ha establecido en este lugar junto a la estructura vial ayuda a esta tendencia. Al norte límites topográficos, junto a una estructura vial menos desarrollada, evita el crecimiento en ese sector.

Fig. 3.1.6 Tendencia de Crecimiento actual de la Ciudad

3.1.3 Uso del Suelo

Una de las razones por la cual hay que tomar en cuenta el uso del suelo en la ciudad, es porque el suelo es un recurso natural no renovable el cual hay que optimizarlo, la ventaja de ordenarlo es maximizar los beneficios de infraestructura, equipamiento, vialidad, transporte, imagen urbana, espacio público etc. tanto actuales como para futuras intervenciones.

La identificación del uso del suelo es necesaria para establecer, a partir del análisis, si existen zonas en las cuales los usos del suelo son incompatibles o que deben ser modificados total o parcialmente para beneficio del desarrollo ulterior del núcleo central.

3.1.3.1 Análisis del Uso del Suelo (a nivel macro)

El plano no. 2 de este capítulo, muestra el uso del suelo que se tiene alrededor del área del estudio, del núcleo central, para poder tomar ventaja de las potencialidades que se tienen o las precauciones que se deberán tomar.

Nuestra área de estudio está dentro del área donde el comercio y los servicios son predominantes.

Potencialidades:

Alrededor de nuestra área de reflexión se encuentra área de vivienda, tanto al norte, al este y al sur (La vivienda se señala con color amarillo).

La vivienda es uno de los usos que permite de mejor manera la revitalización de los núcleos centrales de las ciudades.

USOS DEL SUELO



USOS DEL SUELO (Codigos Internacionales)


- 7.5% **INDUSTRIA**
Industrial activities
- 32% **VIVIENDA**
Residential area
- 3.5% **COMERCIO**
Shopping, business, or trade activities
- 0.40% **OCIO, ENTRETENIMIENTO, ARTE.** Leisure activities Arts, entertainment, and recreation
- 9.2% **SITIO EN ESTADO NATURAL**
Site in natural state
- 46.77% **AGRICULTURA**
Agriculture, forestry, fishing and hunting
- 0.63% **EQUIPAMIENTO**
Education, public admin., health care, and other inst.

Nota Importante:
El Núcleo Central esta rodeado de áreas de vivienda, lo que le asegura vitalidad .
El N.C. es donde se concentra el comercio

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:		Diagnostico Urbano		
Contenido USOS DEL SUELO (macro)				
Escala:	1: 35000	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos	3
Dibujo:	R. G.			Plano No. 2



USOS DEL SUELO, NÚCLEO CENTRO DE ESCUINTLA

- Uso de suelo predominante: COMERCIO (60%)
 - Equipamiento Urbano importante.
 - Baldío Importante: Donde puede elaborarse proyecto importantes, como un bosque urbano entre otros.
 - Incompatibilidades:
 - zonas que generan degradación: zonas de ventas alcohólicas de muy baja calidad.
 - Comercios de gran impacto negativo sobre el sistema vial y la transformación típica de la manzana y apropiación del espacio público: Venta de materiales de construcción.
- 

SIMBOLOGIA

- Comercio [60 %]
- Servicios [2%]
- Equipamiento Urbano [4 %]
- Ocio, arte, cultura [1%]
- Vivienda [19%]
- Baldío considerable [14%]
- Uso del Suelo**
- H** Hotel, Pensión
- i** Iglesia, cualquier rito.
- e** Escuela, Universidad.
- G** Entidad Gubernamental
- Me** Mercado Municipal

- Incompatibilidades**
- X Incompatibilidad de uso de suelo
- Area donde se da la Incompatibilidad
- 1x Area de Cantinas
- 2x Venta de Materiales de Construcción
- 3x Area de Cantinas
- 4x Venta de Materiales de Construcción



USOS DEL SUELO

Núcleo Central de Escuintla

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO					
NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA					
Etapa:	Diagnostico Urbano				
Contenido:	Usos del Suelo				
Escala:	1: 2000	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo	Plano
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos	3	3
Dibujo:	R. G.				

3.1.3.2 Análisis del Uso del Suelo en el Núcleo Central.

En el plano del uso del suelo, destaca que el comercio predomina con un 65% , el equipamiento urbano del cual adquiere una relevancia municipal y en otros casos departamental con un 10%, y por ultimo esta la vivienda la cual se ubica en los sectores de menos transito y dispersa en varias áreas con un 22%.

El comercio es el uso del suelo que esta creciendo en el área del núcleo de la ciudad en detrimento de la vivienda la cual se esta viendo reducida. La vivienda por el contrario avanza en la ciudad creciendo hacia al sur donde están apareciendo nuevas urbanizaciones.

Potencialidades.

- Existe área de vivienda en las cuatro esquinas en el área de influencia del área de estudio, no consolidadas.
- El equipamiento urbano esta concentrado.
- El área de primer orden en este estudio, la que se ha denominado para fines prácticos Circuito Central Urbano, CCU, lo predomina el equipamiento urbano seguido del comercio, como elementos ancladores.

Problemática.

- La tendencia a la segregación de usos. El comercio predomina sobre los demás usos del suelo. Lo cual afecta a la variedad uno de los factores para un entorno vital.
- El desplazamiento de funciones residenciales.
-



Fig. 3.1.7 Parque Central

Parque Central, sin uso nocturno, foto 9:00 pm.



Fig. 3.1.8 Avenida Central (4ta av.)

En foto, 4ta Avenida vía principal sin movilidad, peatonal y vehicular durante la noche, foto 9:00 pm.

3.1.3.3 Incompatibilidades

Las incompatibilidades están presentes cuando un uso está en detrimento de otros usos en una misma área de influencia, o cuando un uso esta en condiciones de dañar la estructura urbana o sus condicionantes no están acordes a la estructura urbana existente tanto en la función o en la forma de la ciudad. Factores funcionales pueden ser motivo de incompatibilidad entre actividades urbanas como el ruido o la generación de tráfico. Otras actividades pueden ser incompatibles tan solo por la percepción general del público.

Las incompatibilidades presentes en el núcleo central: (señaladas en plan o anterior)

- **1X:** Responde a un área comercial, el cual el mercado ha dispuesto su uso para uso venta de bebidas alcohólicas y sexoservidoras. La incompatibilidad de este uso está en la categoría de los establecimientos, incluso hay incompatibilidad visual, y ante todo por su poca relación con los demás usos. Por su relación de uso, su cercanía con el CCU afecta negativamente a este. La categoría de estos locales influye en la percepción general y visualmente estos lugares no son permeables dicho de otra manera los comerciantes no permiten que la visual de los peatones en la calle penetre, ya que las actividades realizadas no tienen la mejor percepción del público.



La localización de establecimientos de baja calidad, comercio sexual, ventas de licor, atraen usuarios y funciones que desplazan usos residenciales o de equipamientos comunitarios

Fig. 3.1.9 Usos degradantes

- **2X:** Venta de Materiales de Construcción: Aquí se presenta una venta de materiales de construcción. Esta incompatibilidad es mas puntual que la anterior, y se presenta por la categoría de este local ya que es de considerable magnitud, con grandes bodegas. Es un punto que atrae tráfico tanto liviano como pesado, existe una dinámica fuerte tanto de clientes como de abastecimiento. Todo el frente es abierto al parqueo vehicular, por lo que se apropia del espacio público. Este tipo de establecimiento produce efectos como:
 - Conflicto Vehicular: Tanto el abasto como la venta, necesitan de vehículo pesado como camiones, los cuales tienen dificultad en los radios de giro, dentro de la estructura del N. C. Además propicia el uso frecuente de vehículos.

- No encaja en la estructura urbana: La necesidad de usar camiones, los cuales tienen radios de giro alrededor de 10m dificulta su existencia dentro del N. C.
- Apropiamiento indebido del espacio público: Tal como está planteado este establecimiento, el cual tiene la fachada abierta, para poder entrar sus vehículos al local, hace que no se puedan parquear frente a este local y les toma bastante espacio propio de los peatones, por lo que es una apropiación indirecta del espacio público.
- Fuera del área de Influencia: Debido al bajo índice de construcción del N. C, la venta de materiales no beneficia al N. C.
- Cambio en la Estructura visual del entorno. Cabe decirlo aunque en esta reflexión no analizaremos fachadas, este tipo de fachada abierta, rompe con la alineación tradicional del N. C., alineación cual esta a línea de banqueteta.

Fig. 3.1.10 Conflicto vehicular provocado

Las ventas de materiales necesitan transportar hierro tuberías, arena, etc. y lo hacen a través de camiones. Tanto vendedor como comprador.

El Núcleo Central tiene bajos índices de construcción, por lo que el local comercia a fuentes externas del N. C.

Cruce a inmediaciones del local, cruce típico, donde se genera caos vehicular por radio de giro de camiones.

El abastecimiento podría resolverse llevando la mercadería en camiones en horario nocturno, pero no se resolvería la distribución de lo vendido.

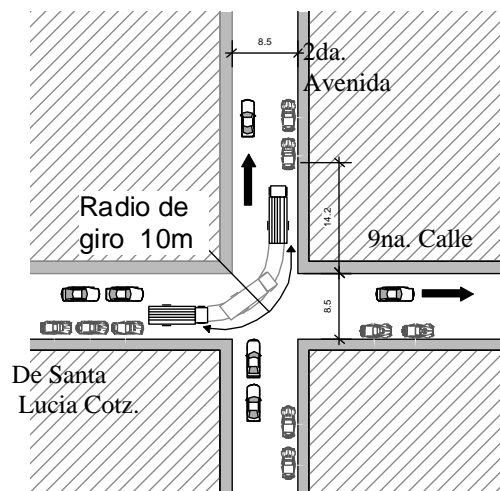


Fig. 3.1.11 Espacio público invadido

Abrir toda la fachada a parqueo afecta al espacio público, no se puede parquear enfrente y la acera la comparte el peatón con el vehículo, por lo que hay una privación sobre el espacio público.

Las entradas sobre la vía da más opción a que los espacios sean más permeable (ver referente conceptual)

En este caso puntual, la salida de camiones crea un problema con la parada de buses que se tiene cercana.

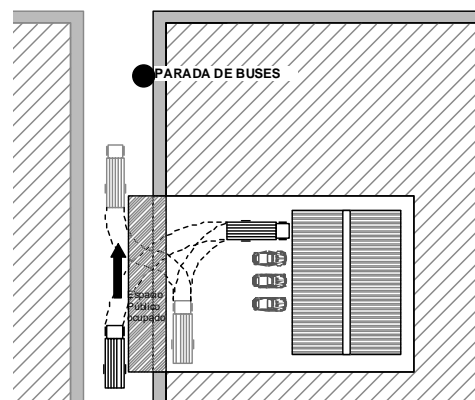




Fig. 3.1.12 Espacio público invadido

Cuando la tienda no abre, domingos, se puede usar el espacio público que se ha tomado, este tipo de comercio estimula el ingreso de vehículos al Núcleo Central, no solo vehículos livianos (para muchos clientes) o de transporte pesado (para abastecerse o clientes) clientes que generalmente son fuera del Núcleo Central, ubicación del local a 1 cuadra del Parque Central. (2da Avenida entre 9na y 8va Calle)

- **3X: Zona Roja** Se presenta la misma problemática que la 1X, aunque en menor intensidad.



Fig. 3.1.13 Zona roja.

En foto 2da av. entre 9na y 10ma Calle.

- **4X: Venta de Materiales de Construcción:** Se presenta la misma problemática que la 2X, aunque con las mismas causas de incompatibilidad, es menos grave, ya que se encuentra ubicada en la periferia del Núcleo central, el local es mas pequeño lo que causa daños menores en el área de estudio.
 - Conflicto Vehicular: (ver Fig. 2. 2. 4)
 - Fuera del área de Influencia:
 - Cambio en la Estructura visual del entorno.



Fig. 3.1.14 Venta de Materiales

Al igual que la anterior (2X) se trata de una venta de materiales de construcción, con algunas variaciones, su ubicación esta en el perímetro del N. C. lo que los efectos son de alguna medida de menos impacto. Debido a que no se permite parquear enfrente el no se puede decir que hay una toma del espacio, pero si permite que el peatón comparte la acera al entrar los vehículos al local.

- **5X: Ubicación estacionamiento de vehículos pesados:** Ya se ha observado que la estructura urbana impide a los vehículos grandes (buses, camiones) girar libremente en los cruces debido a que se necesitan espacio suficiente para los radios de giros .

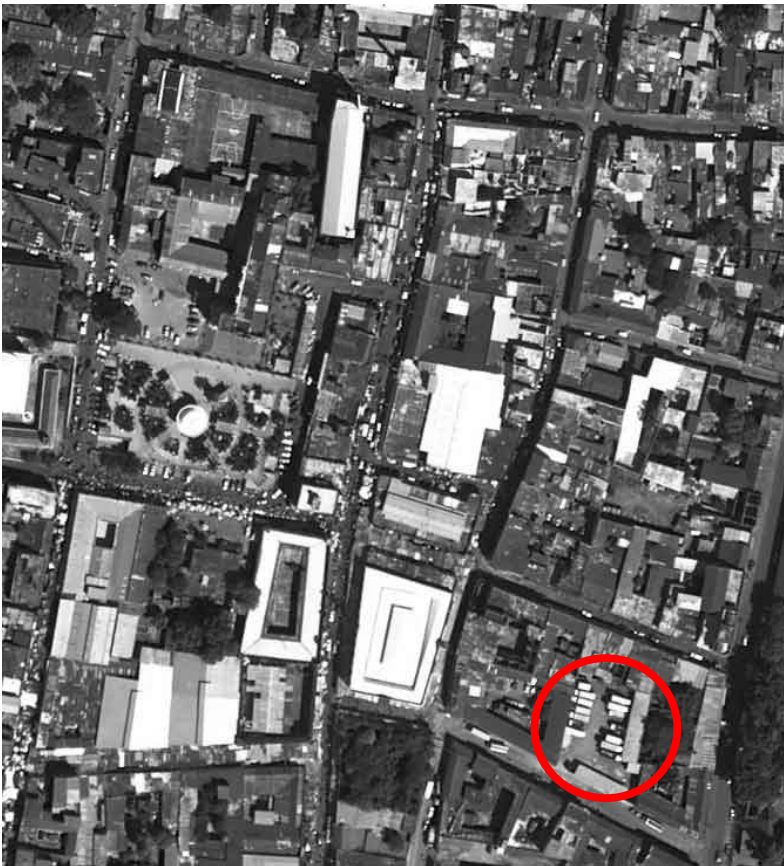


Fig. 3.1.15 Ubicación no idónea.

Estacionamiento y reparación de vehículos pesados, buses. Esta clase de vehículos son de radios de giros grandes por lo cual afecta y causa problemas vehiculares en los cruces, en la estructura del Núcleo Central.

3.1.4 Movilidad y vialidad

3.1.4.1 Focos de Movilidad

Los focos de movilidad, en un espacio urbano son aquellos espacios y/o actividades que generan un flujo importante de personas hacia un punto específico o en una dirección determinada.

La importancia de determinar los focos de movilidad radica en ubicar los puntos donde la concentración de personas es significativa entre otros para determinar si están en el lugar correcto o no según la estructura urbana, si se puede adecuar la estructura urbana a dichos focos, pero sobre todo para realizar un análisis para tomar las acciones necesarias para brindar el mayor confort a estos usuarios y al área de influencia.

Es probable que estos focos de movilidad, afecten la vialidad, el transporte, la densidad poblacional, las actividades urbanas de allí la necesidad de ubicarlas puntualmente.

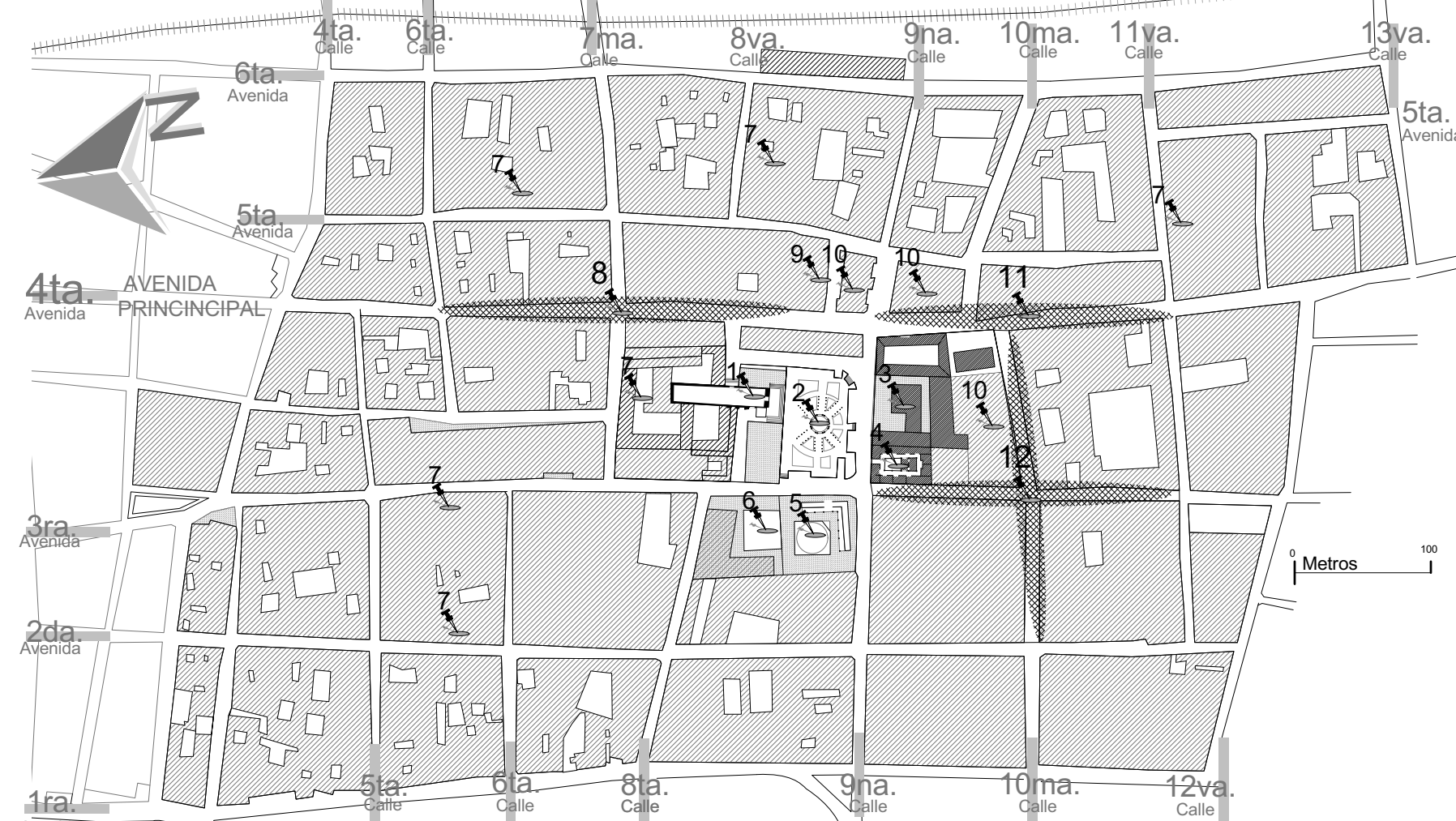
Análisis de los Focos de Movilidad en el Núcleo Central de la Ciudad.

En el CCU (área de primer orden en esta reflexión), es ya un centro de atracción de actividades, algunas de influencia barrial, municipal y departamental. Es en sí, un foco de movilidad, marcado por el equipamiento urbano de categoría municipal, como la municipalidad, el centro cultural, tributación, el templo de la catedral, el Parque Central. También se encuentra el edificio de la Gobernación de carácter departamental.

El área de influencia proyectada para el CCU, presenta focos de movilidad, entre los cuales se encuentran colegios, escuelas, pero los que son de mayor impacto se encuentran a saber:

- El edificio del mercado municipal, un edificio de dos niveles y parqueo subterráneo.
- La 4ta Avenida que es la avenida principal es de carácter comercial la cual tiene mucha demanda.
- El mercado se ha desbordado y ha tomado cuatro cuadras las cuales no tienen acceso vehicular, en este punto cabe hacer la observación de la práctica inexistencia de mercados en las zonas, colonias y mucha gente de la ciudad se vuelca al centro a hacer su consumo acá. Esta parte se encuentra en la 10 calle entre 4ta y 2da Ave. y 3ra Ave entre 9na y 11va.

FOCOS DE MOVILIDAD
Núcleo Central Escuintla



1	Catedral
2	Parque Central
3	Gobernación
4	Municipalidad
5	Centro Cultural
6	Tributación (sat)

7	Escuela / Instituto / Colegio
8	Area de comercio formal
9	Supermercado
10	Edf. Mercado Mun.
11	Area comercio infomal (en aceras)
12	Area comercio infomal (calle cerrada por)



**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO
NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA**

Etapa:	Diagnostico Urbano						
Contenido:	FOCOS DE MOVILIDAD						
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo	3	Plano No.	4
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos				
Dibujo:	R. G.						



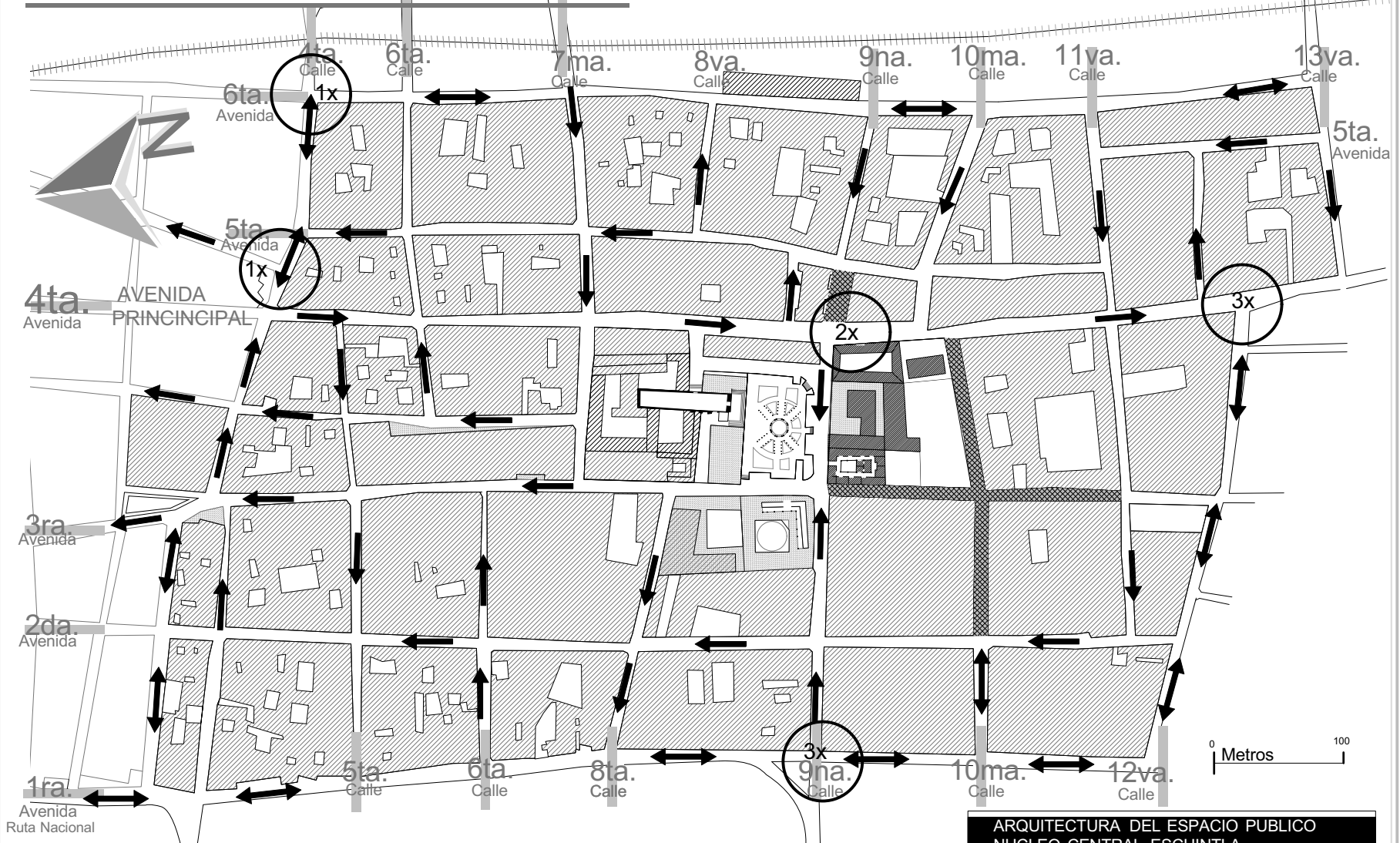
VIALIDAD

- En círculo se observa los conflictos vehiculares de mayor impacto.
- Las vías que aparecen en ashurado, están completamente tomadas por el comercio de calle.



VIALIDAD

Núcleo Central de Escuintla



SIMBOLOGIA

- Via en un Sentido
- Doble Vía
- Calle cerrada completamente por Comercio Informal
- Conflicto Vehicular puntual importante
- Radio de Giro de Buses y Camiones.
- Vía con muchos peatones.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diagnostico Urbano		
Contenido:	VIALIDAD		
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capitulo	3
		Plano No.	5

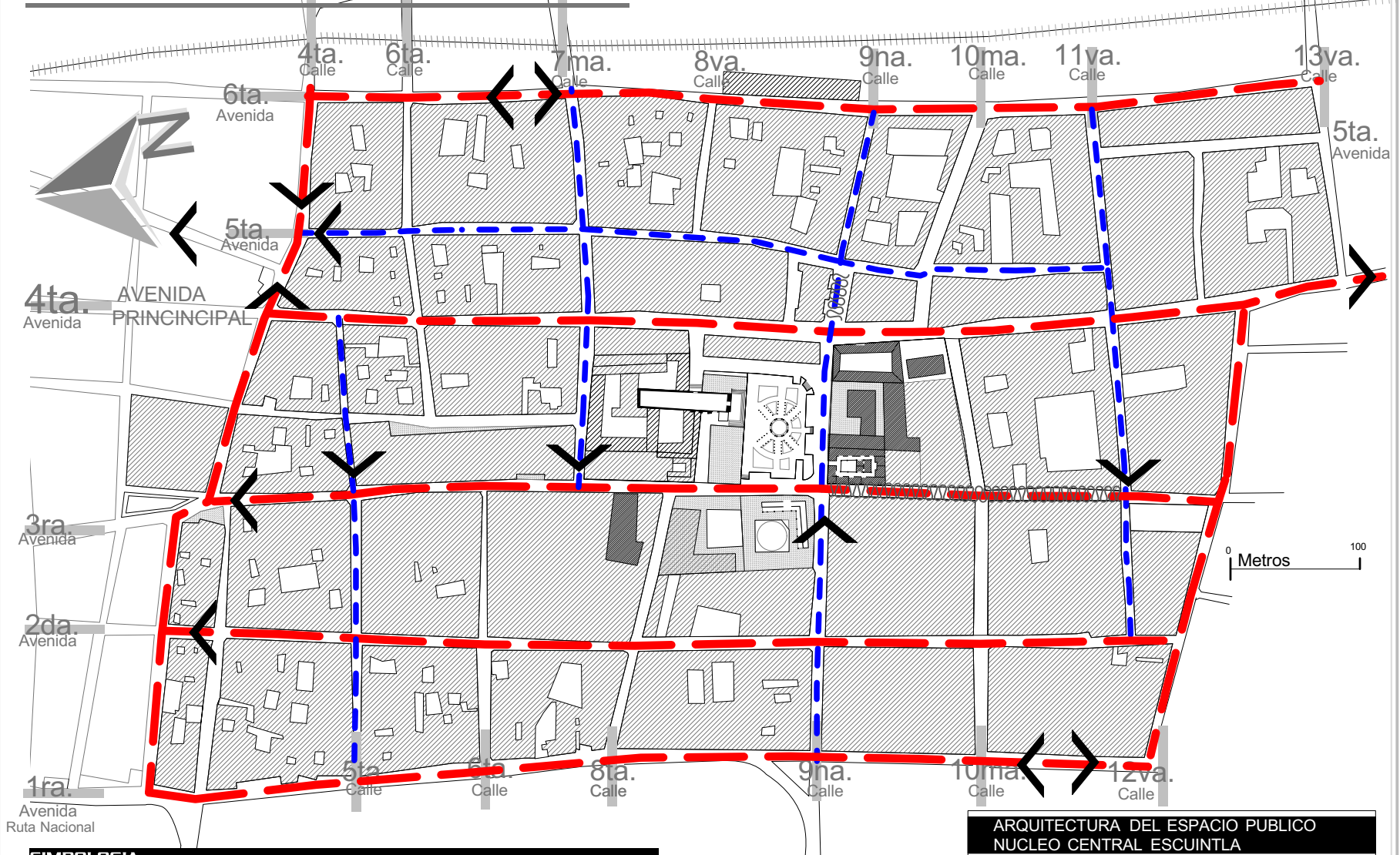
VIALIDAD ESTRUCTURANTE

En el área de influencia del proyecto, se debe reconocer las vías primarias y secundarias dentro del conjunto, para visualizar la articulación vial de esta zona. Aunque actualmente hay tramos de vías obstaculizadas por el comercio en calle siempre se tomaron en cuenta como primaria o secundaria, según es el caso.

- En rojo, vías primarias.
- En azul, vías secundarias.
- También se remarcan las vías donde no se puede transitar.

VIALIDAD ESTRUCTURANTE

Núcleo Central de Escuintla



SIMBOLOGIA

- - - - - Estructurante de Primer Orden. [Valoración Propia] ◀ Sentido de Vía
- - - - - Estructurante de Segundo Orden. [Valoración Propia]
- ~~~~~ Actual Obstrucción. [Ventas Informales]

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diagnostico Urbano			
Contenido:	VIALIDAD ESTRUCTURANTE			
Escala:	1:4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos	Plano No.
Dibujo:	R. G.			3 6

FLUJOS Y LÓGICAS DE MOVILIDAD

Se da una valoración personal acerca de la carga de movilidad vehicular y peatonal que reciben las vías dentro del área denominada CCU (Circuito Central Urbano). Esta valoración ayudara a comprender la importancia de las vías para los distintos usuarios actualmente e intervenir adecuadamente en ellas.

En el recuadro superior y con tonalidad de grises, se resume la carga de movilidad que reciben dichas calles.

Se aprecia en la ortofoto, que esta via es la principal, dentro del CCU, concurrida por peatones y vehiculos

Tipo de uso	Valoración
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	70%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	30%

4ta Avenida

Frecuentemente usada solo para parqueo. poco uso vehicular y peatonal. La morfología de la via puede ser una causa.

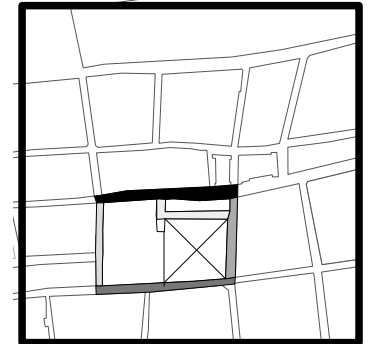
Tipo de uso	Valoración
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	30%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	10%

8va. Calle

Via de muy poco uso, tanto v como peatonal. La morfología d puede ser una causa.x

Tipo de uso	Valoraciór
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	30%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	10%

3ra Avenida B

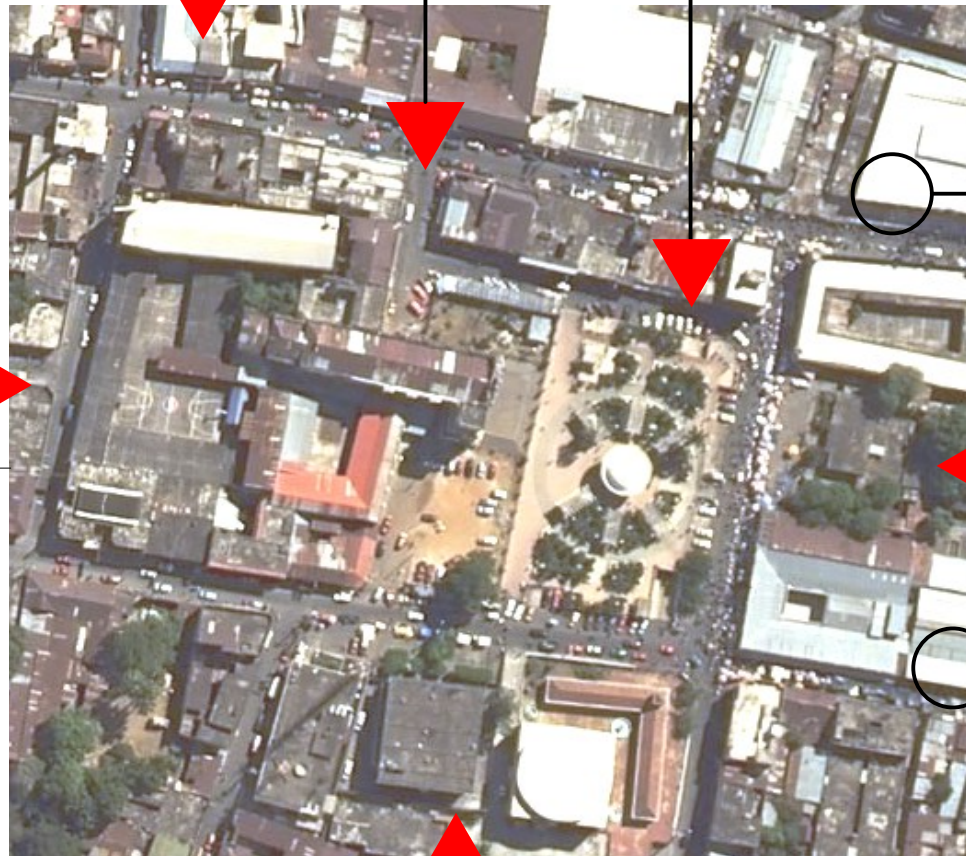


Representación en tonalidad de grises
Intensidad del uso del viario



7ma Calle zona 1

Tipo de uso	Valoración
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	50%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	20%



9na Calle zona 1

Mercado en ambos extremos contribuyen a que la lógica de movilidad sea peatonal

Tipo de uso	Valoración
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	30%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	70%

3ra Avenida

Despues de la 4ta Ave. esta es la de mayor flujo vehicular.

Tipo de uso	Valoración
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Vehicular	60%
<input checked="" type="checkbox"/> Uso Peatonal	20%

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diagnostico Urbano		
Contenido	FLUJOS Y LOGICAS DE MOVILIDAD		
Escala:	Desarrolló:	Capitulo	Plano
	Rony Gálvez López	3	7
Fecha	Asesoró:		
	Arq. Eva Campos		
Dibujo:	R. G.		

DESPLAZAMIENTOS PEATONALES

Saber donde existe desplazamientos peatonales importantes es vital para darle prioridad al peatón e intervenir a favor a este.

En el plano las líneas rojas muestra los principales recorridos peatonales dentro la zona de influencia del proyecto y el grosor indica la importancia del recorrido.

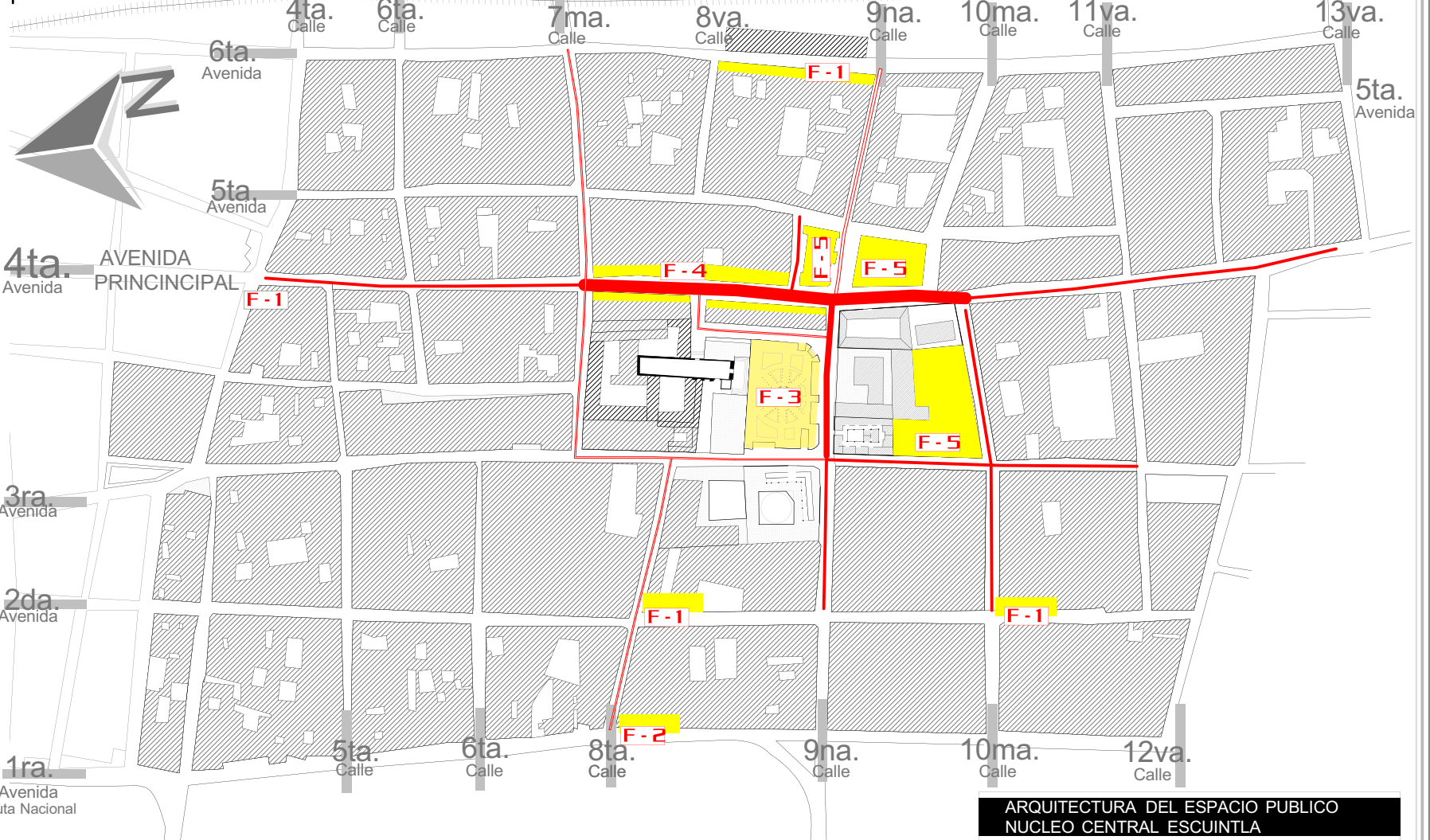
Se observa la 4ta. Avenida como el punto más importante para los recorridos peatonales, que es un eje estructural del proyecto. El eje de la 9na calle también es importante, peatonalmente es un eje transversal, por ser la única vía que atraviesa de este a oeste y que además pasa por el parque central. Se observa la existencia de un circuito peatonal, al centro, alrededor del parque, esto es muy importante porque evidencia la existencia de un recorrido peatonal que hay que preservar.

En amarillo muestra los focos atractores al peatón, como se ve al centro la mayor mancha amarilla es allí donde existe mayor tránsito peatonal.

DESPLAZAMIENTOS PEATONALES

Núcleo Central de Escuintla

0 Metros 100



SIMBOLOGIA

- | | | | |
|---|--------------------------------|---|--------------------------------|
|  | RECORRIDO DE PRIMER ORDEN |  | F-1 PARADA DE BUS URBANO |
|  | RECORRIDO DE SEGUNDO ORDEN |  | F-2 PARADA DE BUS EXTRA-URBANO |
|  | RECORRIDO DE TERCER ORDEN |  | F-3 CENTRO DE LA CIUDAD |
|  | RECORRIDO DE CUARTO ORDEN |  | F-4 AVENIDA PRINCIPAL |
|  | PRINCIPALES FOCOS DE ATRACCION |  | F-5 MERCADO |

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa: Diagnostico Urbano	
Contenido: DESPLAZAMIENTOS PEATONALES	
Escala: 1: 4500	Desarrolló: Rony Gálvez López
Fecha:	Asesoró: Arq. Eva Campos
Dibujo: R. G.	Arq. Eva Campos
Capitulo	Plano
3	8

3.1.4.2 Transporte Público

Buses Urbanos

El Núcleo Central (N. C.) de la ciudad se ve permeado por el transporte colectivo de las distintas áreas urbanas de la ciudad, las colonias del Norte, Sur, Este y Oeste. Todas las rutas de transporte colectivo entran al N. C. por lo que le asegura a este su vitalidad. La vitalidad se basa en la variedad de usuarios, de varios sectores de la ciudad, como en la cantidad.

Se aprecia que las colonias del norte como las del sur, son las que aportan mayor flujo de usuarios en el transporte público, dado que hay mas unidades, existe cortos lapsos entre buses, ver grafica siguiente.

Parada de Buses Urbanos.

La red de paradas autorizadas para los buses urbanos, en primera instancia no cuenta con infraestructura necesaria que evidencie una parada de buses, una que otra cuenta con una caseta las cuales no se encuentran estandarizadas.

Taxis

No solo los autobuses urbano forma parte de la red de transporte público, aunque es la mayoría, también los taxis, forman parte de la red, los taxis rotativos aun no son presentes en la ciudad. La mayor cantidad de taxis se encuentran alrededor del parque central, a la espera de ser llamados vía teléfono o personalmente, por parte de los clientes.

No. De Ruta	Ruta	Recorrido en la ciudad.	Tiempo de Recorrido	Lapso entre cada bus.
1	Modelo - Torolita	Norte -Centro- Sur	55 min	5-10 min
2	Cañaveral-Madrid	Norte -Centro- Sur	42 min	5-10 min
3	Magnolias-Sebastopol	Nororiente -Centro- Sureste	42 min	5-10 min
4	Palmeras de Norte-Portales	Norte -Centro- Sur	50 min	20 min
5	Prados del Río- La Ceiba	Este-Centro-Sur	50 min	10 min
6	El Salto - Chupadero	Este-Centro- Sur	50 min	20 min
7	El Carmen- Centro	NorEste-Centro	30 min	20 min
8	Esfuerzo-Eden	Oeste-Centro-Sur	45 min	15 min
9	Costa Bella- La Ceiba	Noreste-Centro-Sur	50 min	1 hora

La rutas más fluidas, y por tanto con mucho más usuarios, son la, 1, 2, 3, 5 respectivamente, lo que las zonas norte y sur tienen más movilidad interurbana.

Tabla 3.1.1 Información de buses urbanos

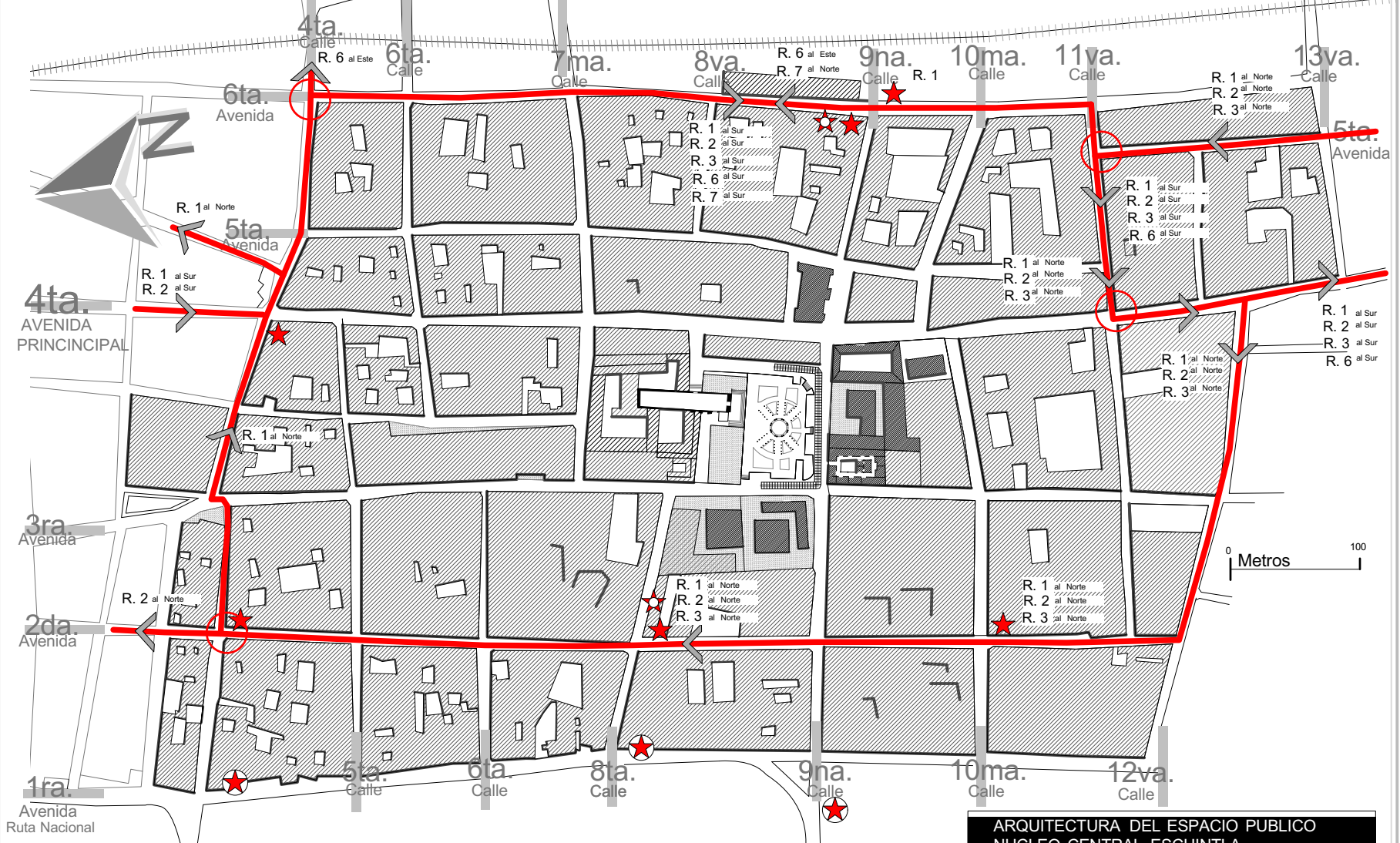


Un considerable número de taxis, alrededor de 50, se parquean en el borde del Parque Central. El parque cuenta con ciertas bahías para estacionamiento de taxis, por lo que se interpreta que el parque se diseño con prioridad para taxis a su alrededor, en vez de darle prioridad a que las personas pudieras acceder al parque desde cualquier punto de su contorno.

Fig. 3.1.16 Estacionamiento de taxis.

TRANSPORTE PUBLICO

Núcleo Central Escuintla



SIMBOLOGIA

- ★ Parada de Buses Urbanos
- ★ Parada de Abordaje Buses Extraurbanos de Escuintla, Escuintla-Guatemala
- ★ Parada de Buses Extraurbanos, Costa Sur-Guatemala
- ← Dirección de Vías y Rutas.
- R Rutas de Transporte Urbano
- Paso de Buses
- ▨ Parqueo/ Estacion de Taxis (al rededor de 50 taxis)
- Radio de Giro difícil para buses grandes.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:		Diagnostico Urbano	
Contenido: TRANSPORTE PUBLICO			
Escala:	1:4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capitulo:	3
		Plano No.:	9

3.1.5 ESPACIO PÚBLICO

Análisis en el Parque Central

El parque central tiene un aproximado de 3850 m² frente a la municipalidad.

Potencialidades

- Existe un parqueo subterráneo, solo un nivel.
- La remodelación del parque tiene cerca de 8 años.
- Es la única área pública que cuenta con vegetación
- Su infraestructura se encuentra en buen estado.
- Existe un área para congregarse a la gente, el cual no da a la calle ni a la municipalidad, sino que a la catedral.
- La gente se detiene a descansar en los lugares donde existe elementos de sombra.

Problemática:

- Valorativamente es más necesario una plaza que un parque, al centro de la ciudad. Aunque el parque si cuenta con un área para concentración de personas.
- Del lado de la calle más importante, la cual da frente a la municipalidad el parque tiene una altura de 2m. lo cual hace que existe poca permeabilidad en el acceso al parque. Lo que repercute en la permeabilidad visual.
 - Siguiendo con la permeabilidad, el parque cuenta tiene un cerco perimetral hecho con barrotes, en los accesos cuenta con puertas debido a que por las noches se cierra. Por lo que los habitantes tienen prohibido el acceso al parque.
 - No existe aceras alrededor del parque.

Análisis en el CCU.

Ventajas

- El ancho de las calles con un promedio de 9m de ancho y aceras a ambos lados de alrededor de 1.50 cada una.

Desventajas

- La calle central (4ta av.) se encuentra con problemas de aparcamiento.
- El comercio informal ya está presente en las aceras y está abarcando ya parte de la calle.

- En ashurado, área de influencia del proyecto.
- En rojo, estructuración del espacio público en la ciudad.
- Red de espacios públicos de Escuintla.
 - 1. Estadio Municipal
 - 2. Parque San Sebastian.
 - 3. Parque Central.
 - 4. Estación del Tren.
 - 5. Corrida de Toros
 - 6. Parque la Industria
 - 7. Ingreso a la Ciudad (Garita de) al Sur
 - 8. Ingreso a la Ciudad (Garita de) al Este
 - 9. Ingreso a la Ciudad (Garita de) al Norte.

-Ejes Importantes.

- La 4ta. Avenida atraviesa por el centro completamente al núcleo central, es parte del espacio público de mucha dinámica de movilización, peatonal, vehicular, y económica, que articula a otros espacios públicos y nodos importante en la ciudad. Este eje estructurador inicia al norte con el Estadio Municipal Armando Barillas y finaliza con un espacio que potencialmente puede convertirse en una plaza.

- Nodos

- El más importante de mencionar es el parque central, dentro de un área cívico-político-administrativo

- Hitos.

- La estación del Tren
- Estadio municipal.

En mapa:

En rojo: Vialidad primaria dentro del N.C.

En rojo palido: Vialidad secundaria dentro del N.C.

Espacios Estructurantes (nodos): - Parque San Sebastian
- Parque Central
- La Estación del tren.

Existe una red de espacios públicos que articulan tres espacios importantes, El parque San Sebastian, El parque Central y La Estación del Tres. a través de una vialidad principal, destacando la avenida principal, 4ta ave.

La vialidad primaria al interior es importante, las avenidas, 3ra y 4ta, y las calles, 7ma y 8va.



A Ciudad de Guatemala

A El Salvador

A Puerto Quetzal

A Antigua Guatemala

A Mazatenango

RED DE ESPACIO PUBLICO
Núcleo Central de Escuintla

4ta AVENIDA

4ta AVENIDA

1

9

4

7

3

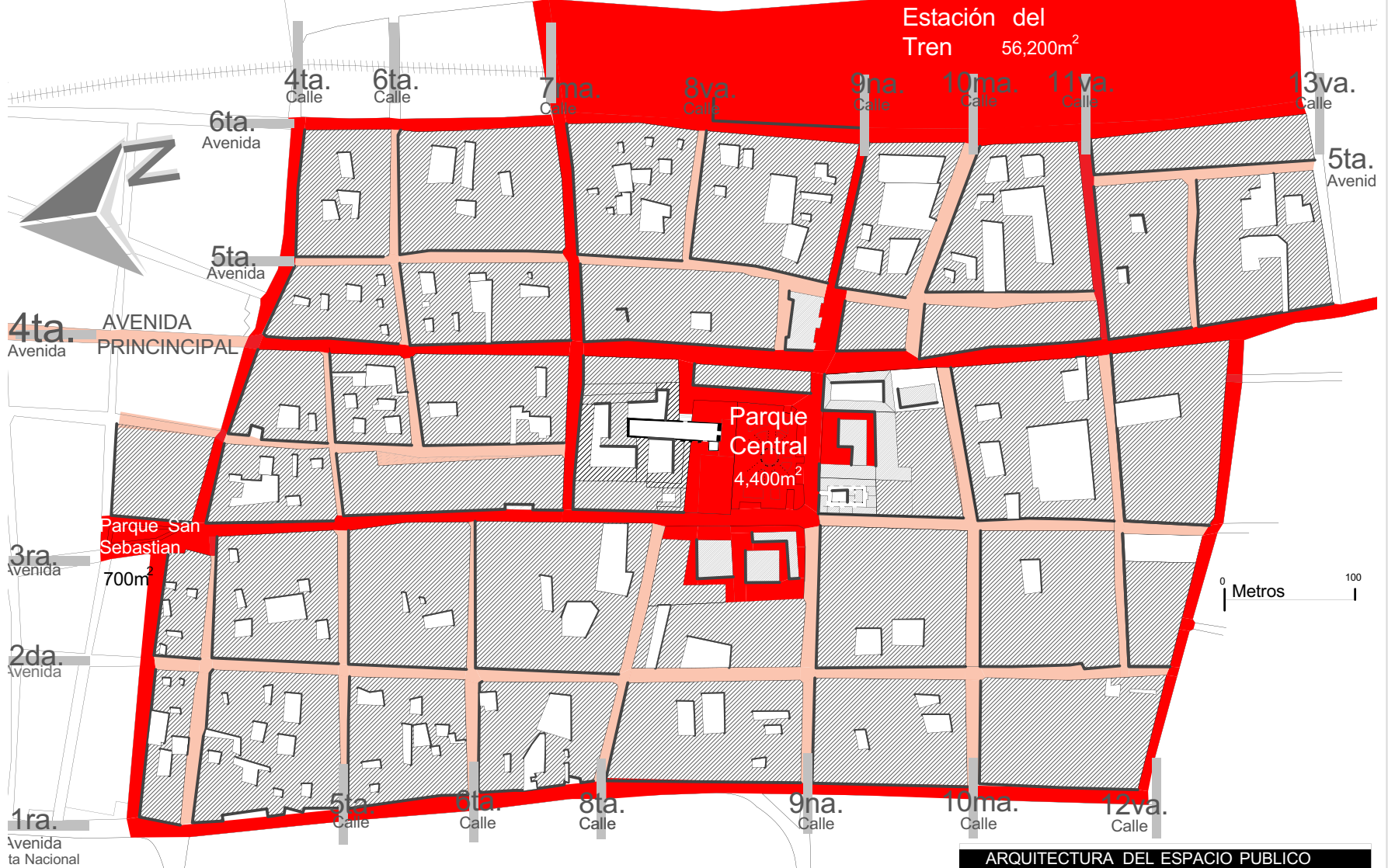
8

6

5c

0 100 m 200 m 500 m

0 100 m



RED DE ESPACIOS PUBLICOS
Núcleo Central Escuintla

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO
NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:	Diagnostico Urbano		
Contenido:	RED DE ESPACIO PUBLICO		
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capitulo	3
		Plano No.	11

ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO, PARQUE CENTRAL

- El parque central ofrece potencialidades de intervención.
- Área de plaza. (Concentración de personas)
Solo existe un pequeño espacio para tal frente a la Catedral.
Debiese haber un espacio igual en el parque frente a los edificios gubernamentales (municipalidad y gobernación).
- Vegetación.
Es junto con el parque San Sebastián, los únicos espacios públicos con vegetación. La vegetación está mal planteada, con una inadecuada posición, ya que obstaculiza la visual a uno de los hitos más importantes, el templo de Catedral.
- Accesibilidad (Permeabilidad).
En donde debería estar ubicada la entrada, en el costado sur del parque, existe una mínima entrada y ese costado tiene una preminencia de estacionamiento.
- Actividad nocturna.
Existe poca o nula actividad urbana nocturna en el espacio público, ello entre otras es debido a que por orden municipal se priva a los ciudadanos del uso del parque central. Además existe muy pocas luminarias en el dicho espacio.



Elemento de sombra + Punto focal.
 Elemento de sombra.
 Area para Concentración



Inactividad Nocturna.
 Foto tomada a las 9:00 pm. Esto es debido a que el Núcleo Central no tiene actividad por las noches. El parque lo cierran totalmente a las 10:00.

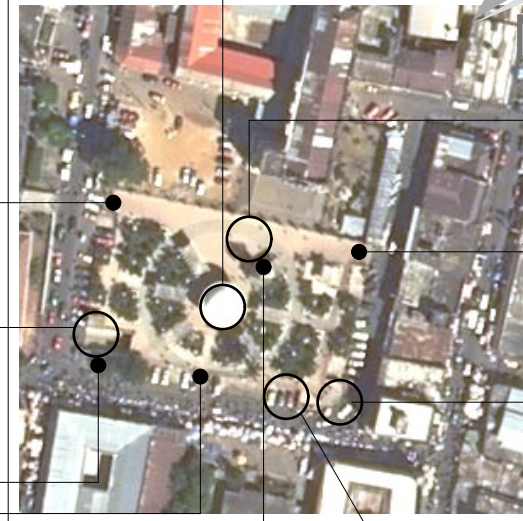


Accesibilidad al Parque Central
 Ascenso sin descanso, directamente sobre la vía, no hay acera ni espacio entre gradas y vía. En planta, se ve un vehículo, este ingreso puede ser un foco de accidentes mas estando en esquina. Ejemplo si alguien tropezca y cae a la vía justo cuando un vehículo va pasando.



Inactividad Nocturna.
 Contraste entre actividad de día y de noche

Ingreso a Parque.
 Entrada a parqueo sub-terráneo.
 Ingreso a Parque.



Area de concentración de personas
 Ingreso a Parque.

ANALISIS DEL ESPACIO PUBLICO
 Parque Central de Escuintla

Ingreso a Parque.

Por la ubicación, este frente es el mas importante, el cual esta destinado principalmente para los taxis que para las personas, donde la entrada, la cual sería la principal, es reducida.



La vegetación esconde el hito arquitectónico más representativo del centro de la ciudad.

PARQUE CENTRAL
 Ortofoto, Parque Central



Elementos de sombra.
 Elementos de sombra donde la multitud concurre, para protegerse del soleamiento. En foto actividad de Semana Santa.

Areas de Oportunidad
 Para mejorar la permeabilidad del parque. Area donde se puede ensanchar el ingreso para peatones.



ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diagnostico Urbano			
Contenido	PARQUE CENTRAL			
Escala:	-----	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos	Plano No.
Dibujo:	R. G.			3
				12

VÍAS CON PRIORIDAD PEATONAL.

Es importante identificar la potencialidad de las vías, como vías de prioridad peatonal o vías con velocidad restringida.

- Vías con prioridad peatonal. (Vías exclusivas para el peatonal). Se entiende como aquellas vías en las que solamente son usadas por el tráfico peatonal.

(en azul) En el plano se identifica las vías con potencial peatonal con una capa (layer) azul la cual tiene una transparencia y permite ver la movilidad peatonal que actualmente tiene esta calle. Es el caso de la novena calle, pero en la 3ra ave. B y la 8 calle, son de poca movilidad tanto peatonal como vehicular, pero mantienen potencial para ser parte de un recorrido peatonal.

- Vías con velocidad restringida. (Zonas 30).

Se denomina zonas 30 debido a que la mayor velocidad permitida es de 30 km/hora. Y son zonas donde el tránsito vehicular junto con el peatonal pueden coexistir sin detrimento de ninguno de los dos.

(en rojo) La 4ta Avenida la 3ra av. y la 7ma calle, son vías que forman parte la estructura vial primaria al interior del centro, por lo que son vías que deben ser compartidas entre el automóvil y el peatón.



Potencialidad de las vías

- Zonas con velocidad restringida
(Potenciales Zonas 30)
- Vías con prioridad peatonal
(Potenciales vías peatonales)

VÍAS CON POTENCIAL PEATONAL
Circuito Central Urbano

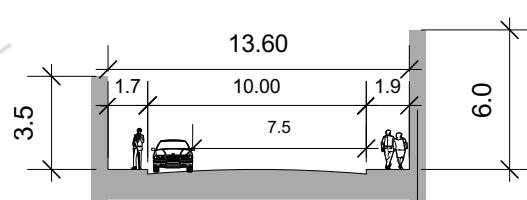
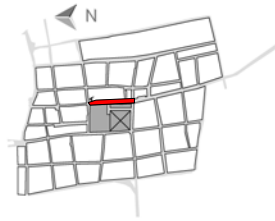
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:		Diagnóstico Urbano		
Contenido		VÍAS CON POTENCIAL PEATONAL		
Escala:	-----	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos	3
Dibujo:	R. G.			Plano No. 13

ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO.

En los planos No. 14 y 15, se muestran las características físicas del espacio público, específicamente de las vías que conforman el CCU (circuito central urbano) que se vieron en el plano anterior (No. 13) que son prioritarias para conformar un circuito peatonal.

- La 4ta av., es una de la mas amplias, con un gabarito de 13.60 m, y que en algunas partes es un tanto más ancha, dentro del CCU.

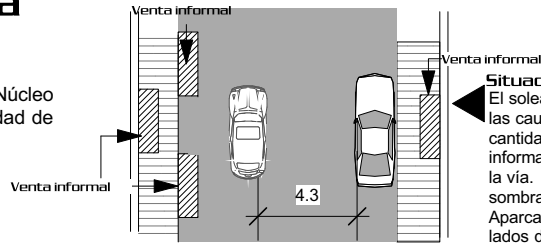
- Todas las vías tienen una rodadura de concreto, en su mayoría en buen estado.



Las secciones de las vías no son constantes, esta es un promedio.

4ta Avenida Entre 7ma y 8va Calle

Calle central del Núcleo Central de la Ciudad de Escuintla



Situación actual
El soleamiento es una de las causas de mayor cantidad de ventas informales en un lado de la vía. (lado este mas sombra)
Aparcamiento a ambos lados de la calle



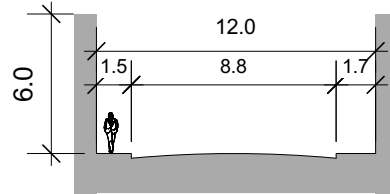
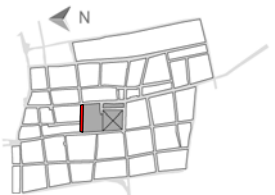
Es una vía ancha, con bastante espacio en banquetas en el área de rodadura, acá se puede observar poco vendedor informal. (hora de la foto 7:00 am)

- Algunos anuncios son sostenidos desde el espacio público.
- Pavimento en buenas condiciones
- Acera en buenas condiciones.
- Letreros a mas de la mitad de la vía.
- Cableado eléctrico a la vista.
- Las ventas informales ya han tomado las aceras, ahora empiezan con la vía.



(hora de la foto 10:00am.)

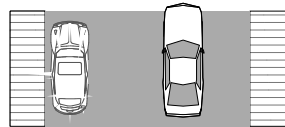
- Aceras Ocupadas.
- Ventas informales se cubren del sol con sombrillas o mantas. en el lado poniente, este caso a la derecha recibe mas soleamiento.



Situación actual
Aparcamiento a ambos lados de la calle

7ma Calle Entre 3ra y 4ta Ave.

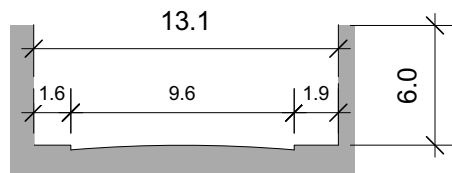
Via de poco trafico vehicular y peatonal.



- Daño en el pavimento.
- Vía de poco tráfico
- Acera a ambos lados

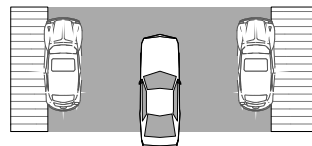


- Algunos rótulos publicitarios sobre el espacio público.
- Cableado eléctrico a la vista.
- Señalización en mal estado.



8va Calle Entre 3ra y 4ta Ave.

Via de poco trafico vehicular y peatonal.



- Calle con la mayor pendiente.
- De poca longitud
- De poco trafico.
- Calle con gabarito amplio
- Escasa presencia de ventas informales
- Muy usada para aparcamiento.

ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO

Viario Circuito Central Urbano

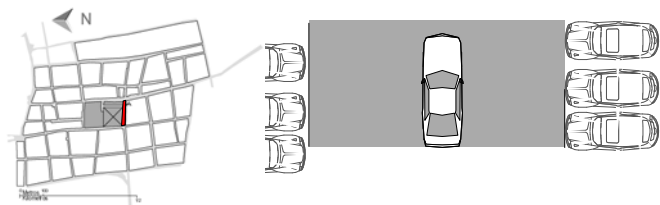
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diagnóstico Urbano			
Contenido	ANÁLISIS DEL ESPACIO PUBLICO, CCLU.			
Escala:	1: 325	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos	Plano No.
Dibujo:	R. G.			3 14



ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO.

- La 9na calle es interesante, porque no cuenta con banqueta, ya que la gobernación en todo su frente fue diseñado para parqueo, lo que causa una ruptura en la estructura de la manzana original. Es una calle con gabarito amplio, lo que permitiría resolver la falta permeabilidad al parque y salvar la altura de 2m entre el parque y la calle.

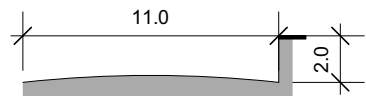




9na CALLE

Entre 3ra y 4ta Ave.

De tradición peatonal, no sobre la reglamentación pero si en la practica diaria. Tambien circula vehiculos.



Esta sección muestra la ausencia de aceras, y con buena sección de ancho. El parque se muestra con como un borde o limite espacial el cual esta a 2m de altura



- De esta calle ya se tiene una imagen peatonal (potencialidad)
- El espacio del parqueo de taxi, puede servir para hacer mas permeable el parque (potencialidad)



- Cableado eléctrico aéreo.
- Fisuras en el pavimento.
- Gabarito ancho. (potencialidad)



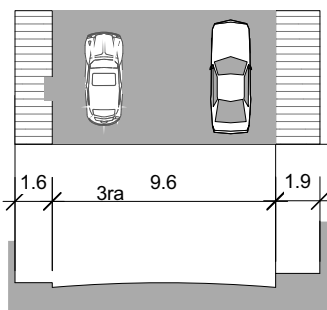
- Las aceras a ambos lados la utilizan vendedores informales



3ra Avenida B

Entre 8ta y 9na Calle

Poca actividad sobre esta via.



- Su poco uso y su adyacencia al parque sugiere convertirse en peatonal. (potencialidad) -d
- La poca permeabilidad entre la vía y el parque es un motivo de la poca presencia de actividad



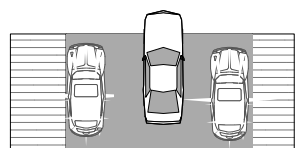
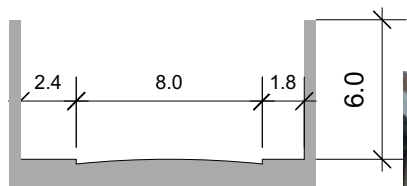
- Cableado eléctrico aéreo.
- Fisuras en el pavimento.
- Bastante anchura.



3ra Avenida

Entre 7ma y 9na Calle

2da vía de importancia vehicular, sobre CCU.



- Presencia de cableado eléctrico

ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO

Parque Central de Escuintla

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA					
Etapa:	Diagnóstico Urbano				
Contenido	ANÁLISIS DEL ESPACIO PÚBLICO, CCU.				
Escala:	1: 325	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo	Plano
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos	3	No. 15
Dibujo:	R. G.				

Tendencias en el
Espacio Público.

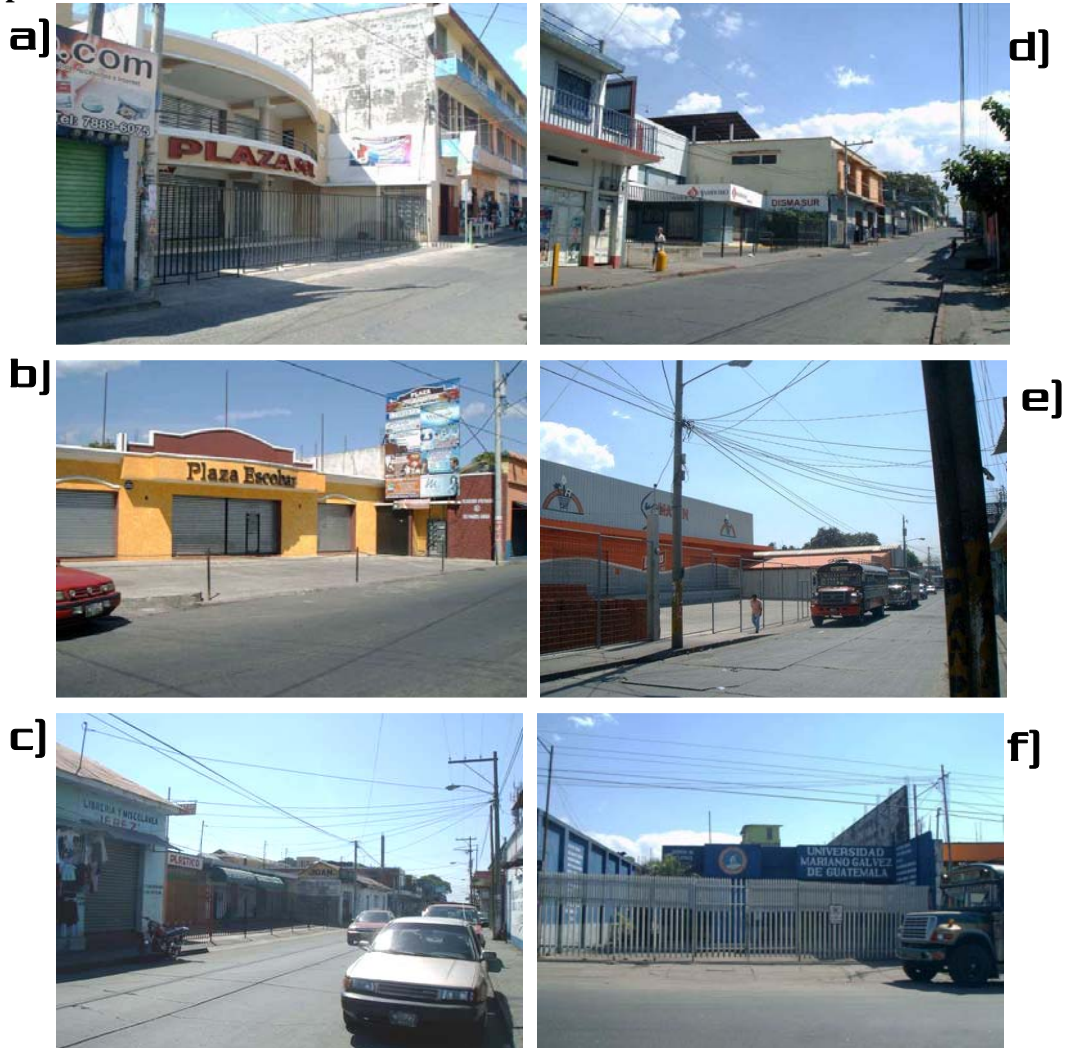


Fig. 3.1.17 Retiros y espacio público

*a, b, c, centros comerciales,
d, e, Materiales de construcción,
f, Institución Educativa.
Todas las anteriores inmuebles
privados de uso público.*

*Destruyendo la estructura original
de las manzanas del centro, en favor
de dotarse de parque o centro de
abasto y con esto apropiarse del
espacio público.*

Tradicionalmente en el Núcleo Central (N. C.) no existe retiro alguno entre la línea de fachada y la calle, y ya se tiene en el imaginario esta composición arquitectónica. Un fenómeno que se viene produciendo es la aparición de retiro en las nuevas construcciones que destinan un espacio para parqueo. Como ya se ha dicho la reflexión no apunta al tratamiento de fachadas, pero es importante hacer ver esta situación que afecta al espacio público en dos aspectos importantes:

- **Apropiación del Espacio Público:** En muchos casos el retiro destinado para estacionamiento privado de vehículos, evita la utilización de estacionamientos frente al inmueble por parte de los usuarios del espacio público de la ciudad, porque evita la salida de los primeros. Además se comparte la acera con el peatón. (ver gráficas 2.1.17) *
- **Animación del uso del vehículo:** El brindar estacionamiento para los inmuebles de uso público, propicia atraer mas vehículos al N. C.



Fig. 3.1.18 Estacionamiento privado

La tendencia de abrir toda la fachada al estacionamiento, no solo se esta dando en los inmuebles privados de uso público, sino también los exclusivamente públicos. En Foto inmueble con letrero no estacionar, evidencia la apropiación del espacio de uso público a manos privadas, y también se evidencia la falta de manejo de políticas municipales sobre el espacio público.

3.1.6 Ambiente

3.1.6.1 Contaminación

- **Visual:** La contaminación visual en la imagen de la ciudad en el área del Núcleo central, es la producida por los rótulos publicitarios que cuelgan en el espacio público. El área más saturada por este problema es la avenida principal, la 4ta. avenida, principalmente del sector de la 4ta calle hasta la 9na calle.

El cableado eléctrico es otro problema visual, que está presente en el escenario urbano.

- **Desechos Sólidos:** Se sabe que el tren de aseo para los mercados pasa a diario, pero no existe un lugar donde se pueda depositar estos residuos. Los puntos donde se acumulan desechos sólidos se aprecian en el mapa 19 que son generados por los mercados municipales.

- **Auditiva:** Las calles más transitadas son las que producen mayor contaminación auditiva, como lo son la 1ra, la 4ta y la 6ta Avenida. Así como los puntos donde se genera de algún modo caos vehicular, como es el estrecho paso en la 4ta avenida y 9na Calle frente a la Policía Nacional.



Fig. 3.1.19 Contaminación visual

Anuncios publicitarios particulares sobre un espacio común, el espacio público. Limitan la visual del espectador, puede ser un factor de riesgo más en las avenidas que en las calles por la acción de los vientos.



Fig. 3.1.20 Contaminación por desechos sólidos

3ra Avenida esquina 12 calle, un foco de desechos que es nutrida por las ventas del desbordamiento del Mercado No. 3.



Fig. 3.1.21 Contaminación auditiva.

Presente generalmente donde se encuentran conflictos vehiculares, en foto un difícil tránsito vehicular, la 4ta avenida entre 9 y 10 calle.

3.1.6.2 Vegetación en el espacio público en el Núcleo Central

La vegetación en el espacio público está presente únicamente en el Parque Central, y en el Parque San Sebastian, donde en el primero se aprecia palmeras, cubre suelos y flores. El tipo de vegetación responde al tipo de construcción del parque, el cual tiene un parque subterráneo y por ende la vegetación debe ser lo más liviana posible.



Fig. 3.1.22 Parque central.

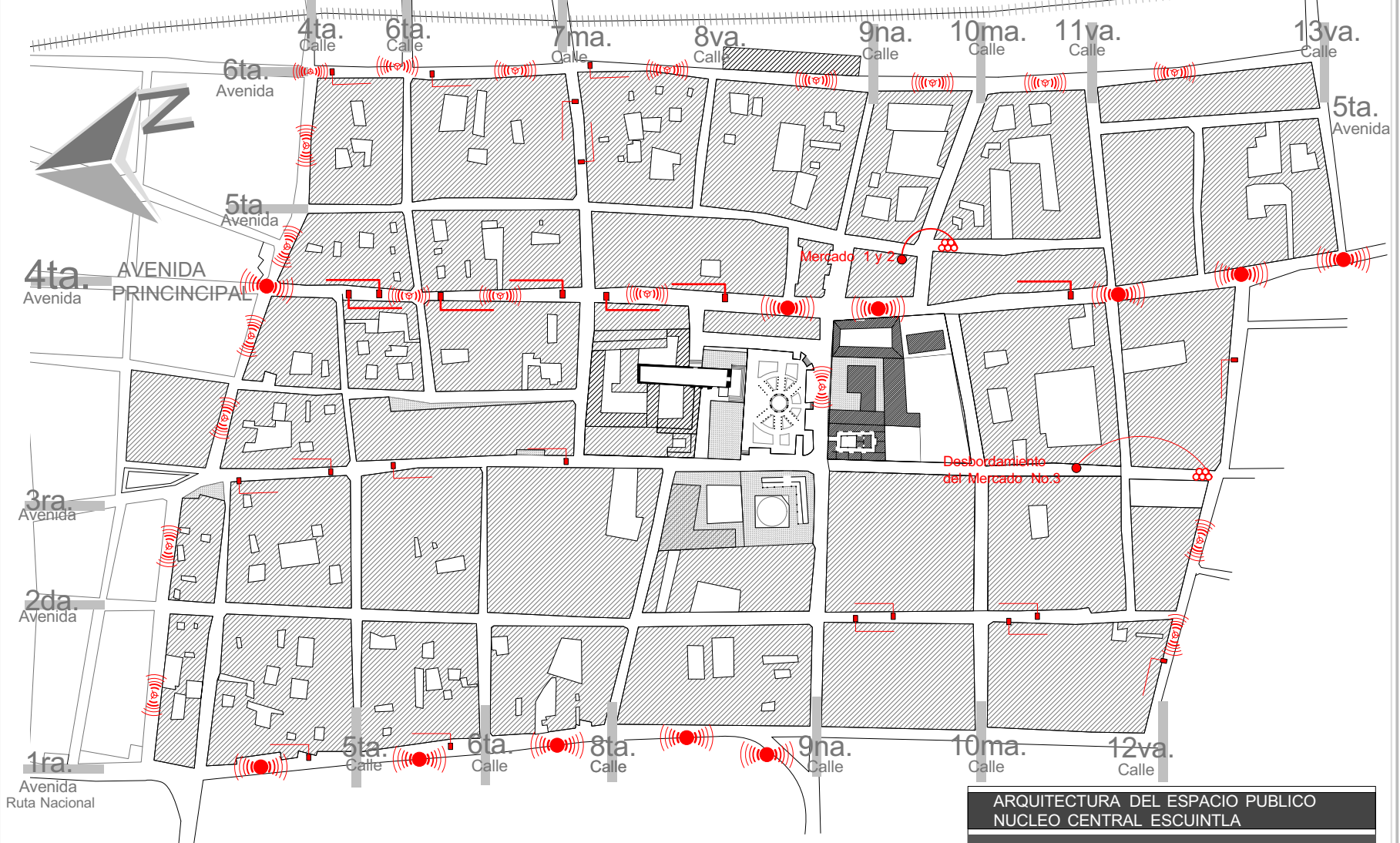
El Parque Central, con parqueo subterráneo, tiene vegetación de raíces cortas como son las palmeras, además tiene jardineras con césped y flores.



Fig. 3.1.23 Parque San Sebastian

El pequeño parque cuenta con árboles que proveen sombra, entre ellos ficus.

CONTAMINACIÓN
Núcleo Central de Escuintla



SIMBOLOGÍA

- Área de contaminación visual, por rotulos comerciales, Primer orden.
- Área de contaminación visual, por rotulos comerciales, Segundo orden.
- Área de Contaminación Auditiva por automoviles, Primer orden.
- Área de Contaminación Auditiva por automoviles, Segundo orden.
- Contaminación por Residuos sólidos, y su origen

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diagnóstico Urbano			
Contenido:	CONTAMINACIÓN EN NÚCLEO CENTRAL			
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos	Plano No.
Dibujo:	R. G.			3 16

3.2 ESTRUCTURA VISUAL

En el plano de estructura visual se localizan, los principales recorridos (sendas), hitos, barrios, nodos sobre el área de intervención .

3.2.1 Hitos:

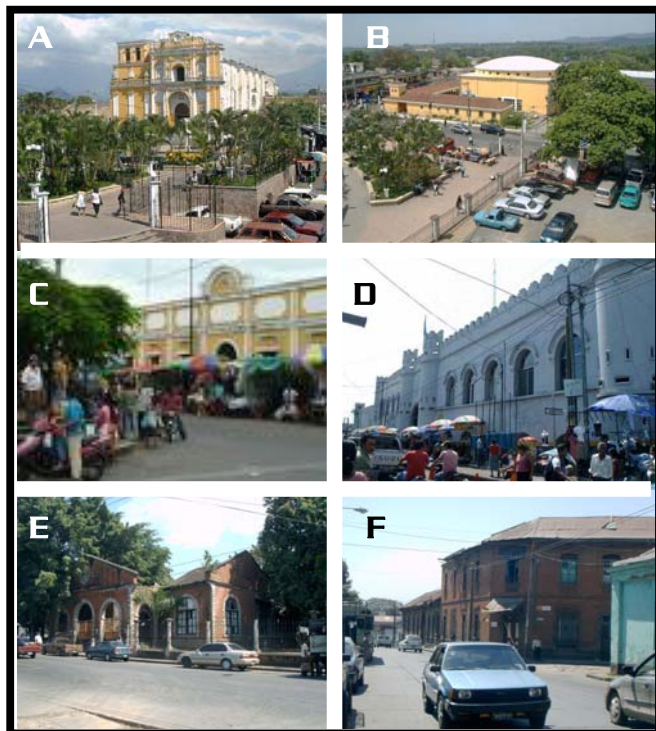
Existen varios tipos de hitos, pero acá encontramos solo hitos arquitectónicos. Que son aquellas obras arquitectónicas de gran valor marcadas en la memoria colectiva, las cuales sirven de orientación en la ciudad. Como por ejemplo, la Catedral, La Municipalidad, El Centro Cultural, el edificio de la Policía, el edificio de Estación, el edificio del antiguo Hotel Estación.

3.2.2 Nodos:

Existen dos claramente establecidos el Parque San Sebastian y el Parque Central.

3.2.3 Los Recorridos Principales:

Se marcan en el plano de estructura visual, como aquellas vías que son mas transitadas y forman parte de un itinerario.



- A) *Catedral*
- B) *Centro Cultural*
- C) *Municipalidad*
- D) *PNC.*
- E) *Edificio Estación del Tren*
- F) *Antiguo Hotel Estación*

Hitos Arquitectónicos

Fig. 3.2.1 Hitos Arquitectónicos

3.2.4 Barrios

Se necesita que atender el espacio por zonas homogéneas, usos del suelo comunes, edificación homogénea, espacio público etc.

Áreas que tengan una caracterización singular que puedan ser reconocibles y estas áreas ayudan a configurar una estructura visual, en el área de estudio.

Aunque queda claro que el área a tratar es el Barrio 1 (véase plano de estructura visual) o como se le ha denominado también CCU, el área de influencia también ha sido dividido en barrios. Esta división es propia del autor quien ha percibido características comunes en las áreas descritas, basándose en usos de suelo, composición arquitectónica, rasgos históricos, percepción común etc. Esta división es una contribución para tratar el manejo del N. C.

Barrio 1, (CCU):

Características:

Uso del Suelo: Equipamiento urbano y comercio.

Víario: 4ta. Av. como vía principal

Movilidad Peatonal: Alta

Altura Edificatoria: 2 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: -----

Hitos: Catedral, Municipalidad, PNC

Barrio 2: (Antiguo, Callejón de la Escuela)

Características:

Nombre Antiguo: Callejón de la Escuela.

Uso del Suelo: Comercio y un porcentaje considerable de vivienda.

Víario: Callejón como vía principal

Movilidad Peatonal: Baja

Altura Edificatoria: 1 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos¹: Callejón de la Escuela.

Barrio 3:

Características:

Uso del Suelo: Porcentaje considerable de vivienda.

Víario: 2da. Av. como vía principal

Movilidad Peatonal: Baja

Altura Edificatoria: 1 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: Calle del Modelo, Calle del Tamarindo, Callejón de la Alegría.

Barrio 4:

Características:

Uso del Suelo:, mayoritariamente comercio

Víario: 2da. Av. como vía principal

Movilidad Peatonal: Baja

Altura Edificatoria: 2 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: -----

¹ Se percibe que el nombre propio que recibía las calles hace un siglo era un rasgo de apropiación cercano a un barrio, el nombre era recibido para ciertos tramos viarios, en muchos casos solo para el callejón.

Barrio 5

Características:

Uso del Suelo: Uso Mixto, vivienda y mayoritariamente comercio

Víario: 2da. Av. como vía principal

Movilidad Peatonal: Baja

Altura Edificatoria: 2 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: -----

Barrio 6

Características:

Uso del Suelo: Uso Mixto, vivienda y mayoritariamente comercio

Víario: 12 Calle como vía principal

Movilidad Peatonal: Baja

Altura Edificatoria: 1 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: -----

Hitos: Antiguo Hotel Estación

Barrio 7

Características:

Uso del Suelo: Comercio

Víario: 4ta y 6ta. Av. como vía principal

Movilidad Peatonal: Alta

Altura Edificatoria: 1 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: Callejón 3 de Mayo

Hitos: Edificio de la Estación

Barrio 8

Características:

Uso del Suelo: Uso Mixto, vivienda y mayoritariamente comercio

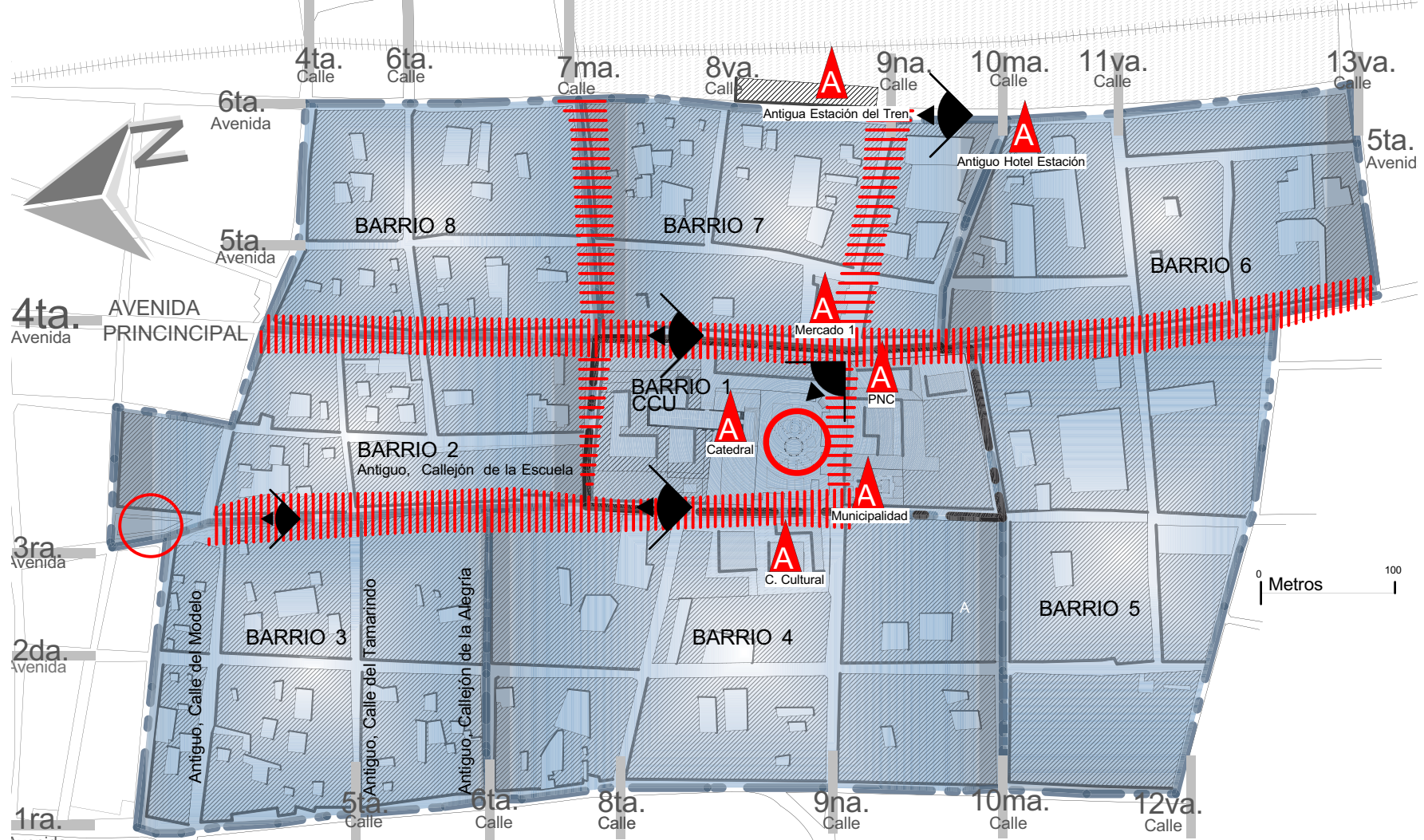
Víario: 5ta. Av. como vía principal




Movilidad Peatonal: Baja



Altura Edificatoria: 1 nivel (en generalidades)

Barrio (s) Antiguos: -----

Estructura Visual
Núcleo Central Escuintla



 **Recorridos Principales**
  **Nodos**
  **Áreas Homogeneas, Barrios**

 **Hitos Arquitectónicos**
  **Vistas Principales**
 CCU
Circuito Central Urbano

**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO
NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA**

Etapa: Diagnóstico Urbano

Contenido: **IMAGEN URBANA-ESTRUCTURA VISUAL**

Escala: 1: 4500 Desarrolló: Rony Gálvez López Capítulo: 3 Plano No: 17

Fecha: Asesoró: Arq. Eva Campos

Dibujo: R. G.



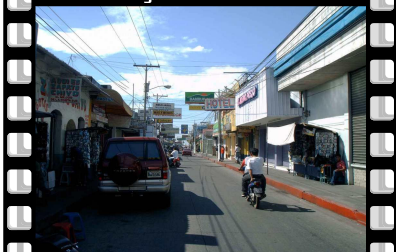
1. Paisaje



2. Inicio del Recorrido



3. Paisaje



4. Paisaje

1 Paisaje.

Al fondo el volcán de Agua, que se presenta como figura importante en el paisaje, en el cual se interpone los anuncios publicitarios. Foto vista al norte.

2 Inicio del Recorrido

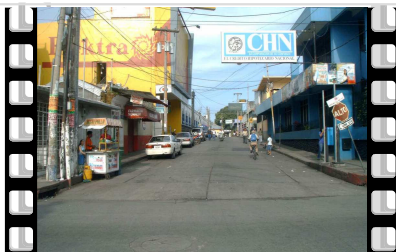
Es importante este punto para hacer un recorrido de transición al CCU. La imagen presenta dinamismo en la movilidad. Foto vista al sur.

3 Paisaje

Un paisaje un poco más reducido, porque la vía es más estrecha y más presencia de rotulos, y de cables. Foto vista al norte.

4 Paisaje

Un paisaje poco motivante, carente de identidad o personificación.



5. Permeabilidad visual



6. Definición central



7. Cierre.



7. Cierre.

Permeabilidad visual

Al fondo se presenta un tope visual, lo cual hace apacible y tranquila la vía. La pendiente permite ir descubriendo nuevos cuadros a media que va internándose en la vía. El cableado disminuye la calidad visual.

Definición Central

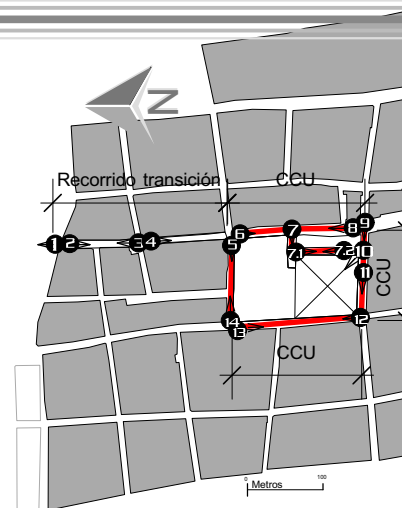
Se presenta como la vía central, lo cual hace pensar en un equilibrio simétrico.

Cierre

Es un punto interesante que se presenta como el cierre de la senda, como el fin del camino, pero al entrar se descubre posibilidades de seguir el recorrido y encontrar nuevos cuadros.

Perspectiva

Imagen urbana, anterior.



RECORRIDO

Muestra un recorrido importante en el Núcleo central. Es la secuencia visual de este análisis.

SECUENCIA VISUAL Y ANÁLISIS PICTÓRICO

Recorrido en CCU

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapas: Diagnóstico Urbano

Contenido: SECUENCIA VISUAL Y ANÁLISIS PICTÓRICO

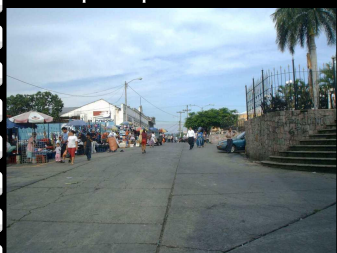
Escala:	S.E	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo	3	Plano No.	18
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos				
Dibujo:	R. G.						



9. Espacio público

Espacio Público

La acera aparece en toda la cuadra, y en la esquina aumenta su tamaño. Concepto que no aparece en la imagen inferior.



10. Amplitud visual

Amplitud Visual

Este es el punto donde se haya una vista mas amplia, sin mayor obstrucción visual



11. Valoración visual

Elemento arquitectónico-- Valoración visual

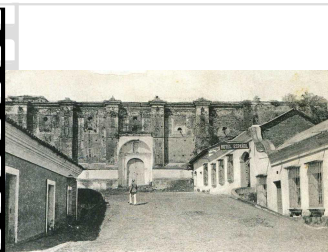
Es un elemento interesante visualmente, como acceso al parque y su relación con las vías vehiculares ya se ha tomado su discordancia, pero puede ser aprovechada visualmente como algun tipo de jardinera o una fuente o un surtidor.



12. Paisaje

Acceso

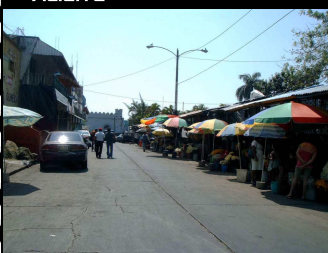
Se alcanza a apreciar la Catedral y el Volcán de Agua. En primer plano ingreso principal al parque, reducidas dimensiones, se tiene espacio a ambos lados para hacer mas permeable el ingreso principal.



7. Cierre

Cierre

Con esta otra imagen desde el mismo punto, se interpreta mejor, esa característica de cierre, el cual es solo aparente.



6. Definición central

Cierre

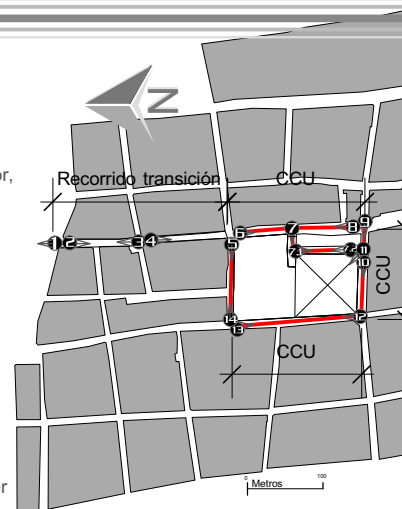
Se presenta una desviación o recorrido alterno. En primer plano ventas de flores en mes de Noviembre, (por día de Todos los Santos)



7.2 Paisaje

Paisaje

Se logra apreciar el Volcán de Agua al fondo, Norte, la vegetación del parque.



RECORRIDO

Muestra un recorrido importante en el Núcleo central. Es la secuencia visual de este análisis.

SECUENCIA VISUAL Y ANÁLISIS PICTÓRICO

Recorrido en CCU

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapas:		Diagnóstico Urbano	
Contenido SECUENCIA VISUAL Y ANÁLISIS PICTÓRICO			
Escala: Sin Escala	Desarrolló: Rony Gálvez López	Capítulo	Plano No.
Fecha	Asesoró: Arq. Eva Campos	3	19
Dibujo: R. G.			

3.2.5 Valoración Escénica:



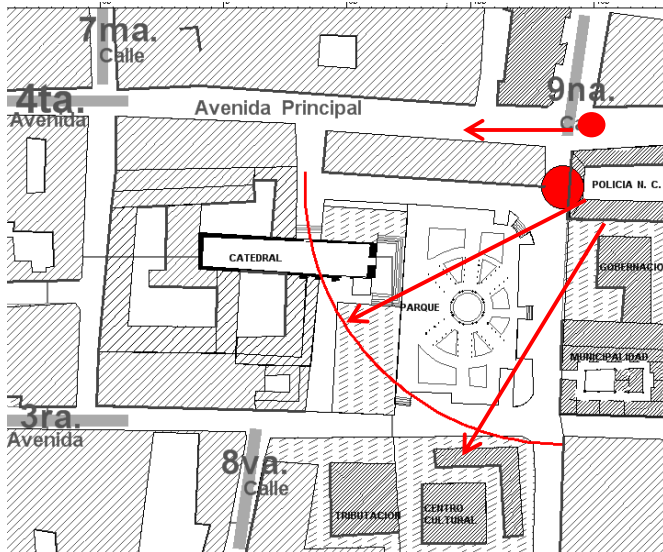
Fig. 3.2.2 Catedral entre volcanes



Fig. 3.2.3 Hi-line natural

Por ser el parque un espacio abierto de considerables dimensiones es un buen lugar para encontrar perspectivas amplias, las cuales muestran al fondo un escenario natural que incrementa el valor de la imagen urbana. Este escenario natural muestra dos planos el primero, el más cercano, una conformación montañosa que bordea el área norte y oeste y un segundo plano en el que se presentan los volcanes de Fuego y Agua. La configuración de estas imágenes se presentan en gris un primer plano y el plano escénico natural de color, el primer plano de color verde y un segundo plano color celeste, así esta configuración evidencia el valor de la imagen con un fondo natural.

A la izquierda: Una imagen de alto valor visual, un hito arquitectónico en medio de un escenario natural formado por los volcanes de Fuego y Agua. En círculo, el punto más emblemático de esta conformación montañosa, Los Tres Picachos. Vista desde el edificio de la Policía Nacional Civil.



Parque Central: Las dos fotos anteriores fueron tomadas desde el punto rojo mayor, donde la línea curva roja indica la apertura del campo visual hacia las mejores vistas para el espacio abierto del parque central.

Avenida Principal. El Volcán de Agua es el escenario que se presenta desde este vía principal.

Fig. 3.2.4 Mejores vistas



Avenida Central (al norte): El escenario natural que se presenta es el volcán de Agua, este escenario se ve amenazado por la invasión del espacio público por parte de la contaminación visual (rótulos comerciales y red eléctrica).

Fig. 3.2.5 Volcan de Agua

3.3 Economía

Mapeo de ventas informales

Las ventas de vendedores informales es una marca en la imagen actual de la ciudad, provocado por el desbordamiento de la economía informal y el desbordamiento de los mercados.

Área de ventas

Como se muestra en el plano correspondiente, las áreas donde se evidencia la presencia de vendedores son:

4ta Avenida: (Avenida principal)
Alrededor de los mercados 1 y 2
Alrededor del mercado 3

Mercados en Escuintla:

Existen varios Edificios de Mercado municipales, los cuales prácticamente no tienen especialización (venta de artículos específicos), ya que en todos se encuentra todos los productos de consumo diario. En la ciudad existen los siguientes mercados establecidos, a saber:

- Mercado 1
- Mercado 2
- Mercado 3
- Mercado Cantonal
- Mercado Terminal

De los cuales el Mercado Cantonal y el de la Terminal se encuentra fuera del casco urbano pero próximo a este. Cabe decir que no existen mercados en los diferentes distritos urbanos y que todos se agrupan dentro del casco urbano.

Cuadro Resumen	
961 m ²	Mercado No. 1 (1 nivel)
3,527 m ²	Mercado No.2 (total de 2 niveles)
3,914 m ²	Mercado No.3 (1 nivel)
8,402 m ²	Total m ² Edificios de mercado centro urbano
5,136 m ²	Vías cerradas totalmente por comercio informal.
1,251 m ²	m ² aprox. ocupación vendedores en 4ta. Ave. (Avenida Central) (aceras y laterales de la vía)
780 m ²	m ² aprox. ocupación vendedores en otras vías (aceras y laterales de la vía)
7,167 m ²	Total m ² ventas en la vía pública
15,569m ²	m ² mercado formal + informal (dentro N.C)
≈ 8,300 m ²	Mercado Cantonal
≈ 2,000 m ²	Mercado Terminal

Tabla 3.3.1 Resumen información de Mercados

Usuarios-Clientes de Mercado Informal:

Quienes se avocan a las ventas de los Edificios de Mercado como a las ventas del desbordamiento del mercado, es prácticamente toda la ciudad, colonias del norte, este, oriente, sur, las amas de casa hacen sus compras de consumo diario.

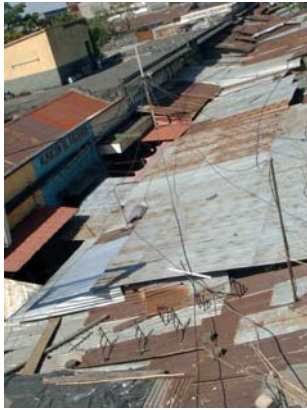


Fig. 3.3.1



Fig. 3.3.2



Fig. 3.3.3

Desbordamiento del mercado

En plano se observa lugar donde fueron tomadas, en círculo número del mercado

Fig. 2.4.1 10 CALLE. Desbordamiento Mercado No. 3

Fig. 2.4.2, 9na. CALLE Desbordamiento Mercados No. 1 y 2

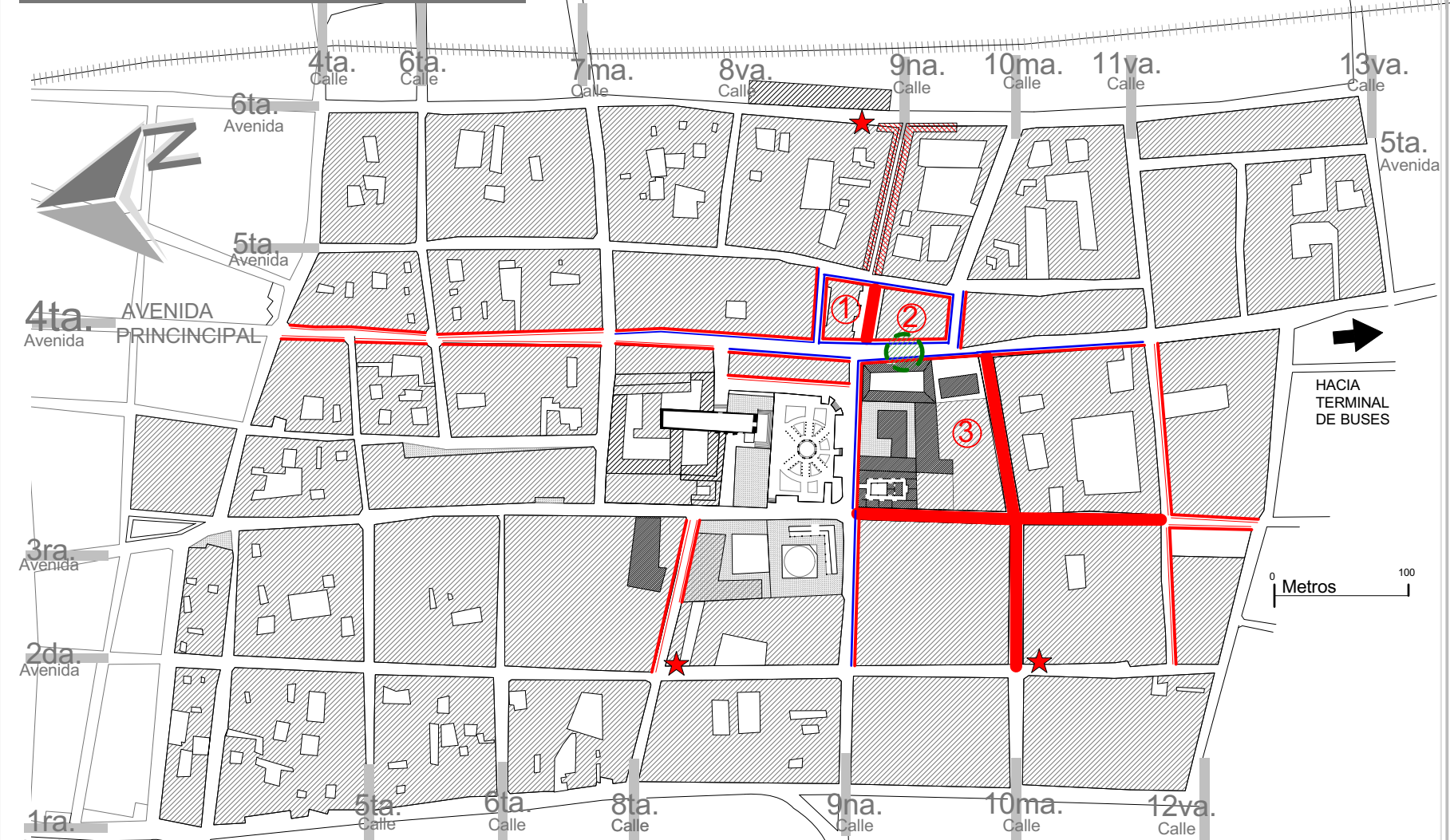
Fig. 2.4.3. 3, 4ta. AVENIDA: Donde se encuentran más densidad de ventas a ambos lados de la calle y causa conflicto vehicular.

No solo el comercio informal:

Los comercios que tienen un local comercial claramente establecido, hacen uso propio de banquetas y de los laterales de la vía, extendiéndose fuera de sus locales y abarcando la vía pública, esto se ve claramente en la 9na calle, ver plano.

MAPEO VENTAS EN LA CALLE

Núcleo Central Escuintla



SIMBOLOGIA

- ▬ VÍA CERRADA POR VENTAS INFORMALES
- ▬ VENTAS INFORMALES EN UN LADO DE LA VÍA SOBRE LA BANQUETA
- ▬ VENTAS INFORMALES EN UN LADO DE LA VÍA SOBRE LA BANQUETA Y SEGMENTO DE LA VÍA (CON MAYOR DENSIDAD DE VENTAS QUE LA ANTERIOR)
- ▨ COMERCIO EN BANQUETAS Y LATERALES DE LAS VÍAS, POR PARTE DE COMERCIO FORMAL QUE SE EXTIENDE DE SUS LOCALES
- - - MAYOR CONFLICTO VEHICULAR CAUSADO POR VENTAS INFORMALES EN VÍA PÚBLICA
- ① EDIFICIO DEL MERCADO MUNICIPAL NÚMERO . COMO FOCO DE NUTRICIÓN DE LAS VENTAS INFORMALES
- ★ PARADA DE BUS URBANO Y RELACION CON VENTA EN VÍA PÚBLICA

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:	Diagnóstico Urbano		
Contenido:	MAPEO VENTAS INFORMALES Y SUS FOCOS		
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capítulo:	3
		Plano No.:	20

UBICACIÓN EDIFICIOS DE MERCADO.

- Este plano ayuda a interpretar el porqué del caos que se vive en el centro de la ciudad.

En un radio de 850 mts hay 5 edificios de mercados municipales, 2 predios importantes de mercado privado.

Lo más crítico de esto lo que sucede dentro del centro de la ciudad. En un radio de 118 m se encuentra 3 mercados municipales más una bodega de supermercado (Despensa Familiar). Esto genera una alta presión de concentración de abastos, dado que toda la ciudad se vuelca aca para abastecerse. Entre los problemas que esto genera esta:

-Desequilibrio Territorial.

Actualmente el centro de la ciudad es el abasto de toda la ciudad, sino de todo el municipio. Este abasto no se encuentra distribuido equitativamente en el territorio por mercados distritales o zonales es entonces donde el centro como un punto de abasto y las presiones vehiculares, de transporte público, movilidad urbana de personas y mercancías es altísima.

Según los estándares nacionales sobre equipamiento urbano, los centros comerciales distritales, (categoría que correspondería cada mercado en el centro de la ciudad) debería estar ubicado a 1,600m de distancia uno de otro. En estándares mexicanos, se establece que por cada 120 habitantes debe existir un puesto de mercado, y que deben estar distribuidos equitativamente en el territorio.

- Conflictos vehiculares:

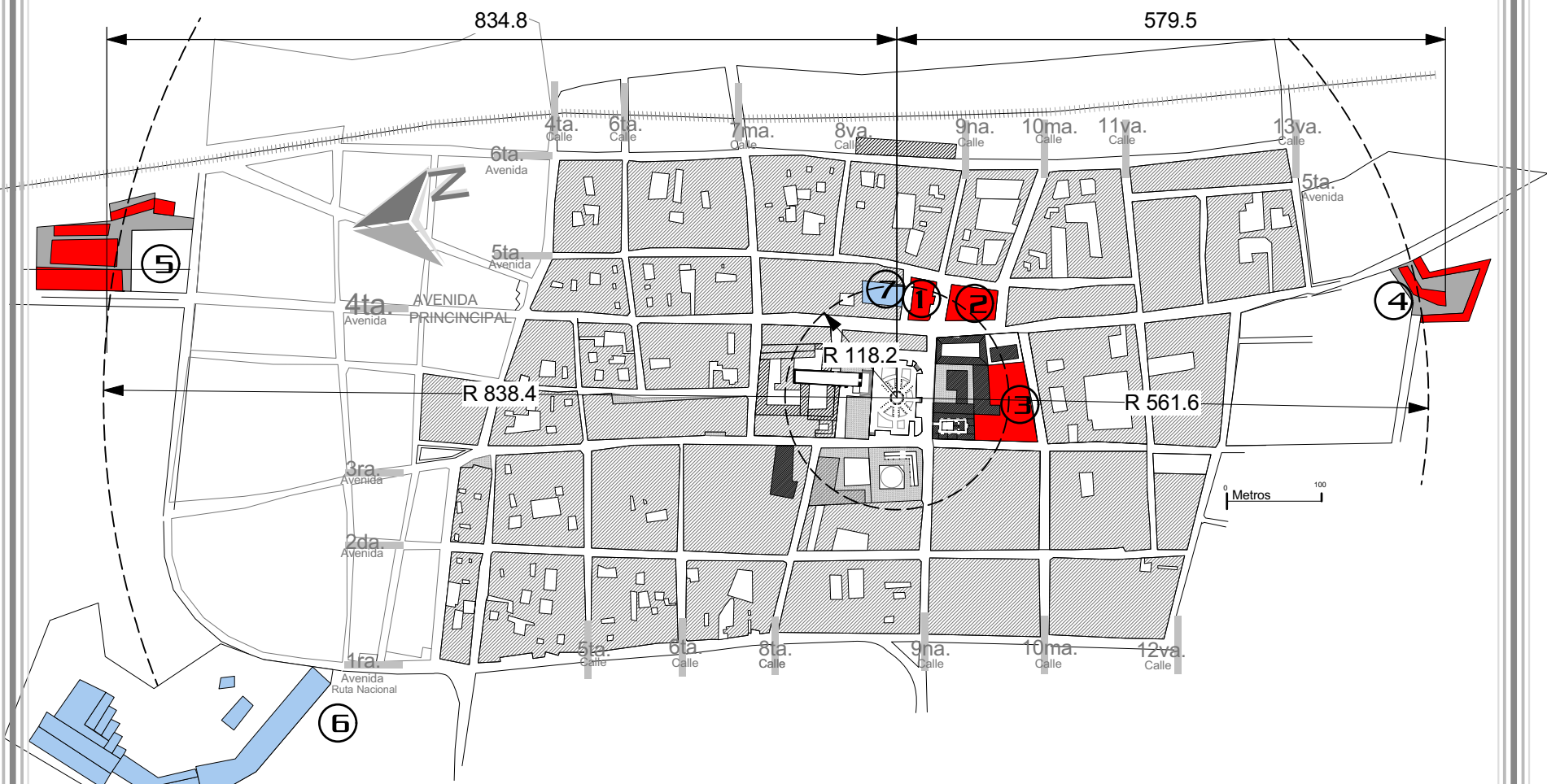
Abastos.

La existencia de estos locales plantea un problema vehicular al momento de abastecerse. Por ejemplo “la Despensa Familiar” no cuenta con un lugar apropiado para que sus camiones descargen, al momento de descargar sus camiones tienen que dar un sinnúmero de maniobras que resulta creando más congestión. Cuestiones como esta se resuelven, planteando horarios nocturnos y con vehículos de menores dimensiones.

Usuarios

Muchos de los usuarios de los mercados usan vehículos para trasladarse con sus mercancías, dado el desequilibrio territorial, esta presión vehicular es alta.

UBICACIÓN EDIFICIOS DE MERCADO
Ciudad de Escuintla



SIMBOLOGIA

- | | |
|--------------------------|---|
| 1 Mercado No. 1 | ■ Edificio de Mercado Municipal |
| 2 Mercado No. 2 | ■ Edificio de Mercado Privado (Supermercados) |
| 3 Mercado No. 3 | 6 Plaza Palmeras |
| 4 Mercado de La Terminal | 7 Despensa Familiar |
| 5 Mercado Cantonal | |

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapas:	Diagnóstico Urbano		
Contenido:	UBICACION DE EDIFICIOS MERCADO MUNICIPALES EN LA CIUDAD		
Escala:	1: 6500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capítulo:	3
		Plano No.:	21

3.4

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES DE ESTE CAPÍTULO.

- Conclusiones Generales y Particulares
- Recomendaciones

3.4.1 Conclusiones

Condición Climática

- El clima marca pautas en el comportamiento urbano, como la ocupación del espacio que mas recibe sombra.
-
- **Elementos de Sombra:** Se necesita elementos que den sombra, para contrarrestar los efectos del soleamiento y la temperatura. Estos elementos de sombra pueden ser artificiales (arquitectónicos como pérgolas) o naturales (vegetación) y deben tener en cuenta el factor del viento.

Estructura Urbana

Uso del Suelo

- **Regulación del uso del suelo:** Inexistencia de un reglamento regulador del uso del suelo por parte de las entidad municipal, deja en manos del mercado la dirección sobre el uso del suelo urbano que no siempre es la adecuada para beneficio colectivo. El suelo es un recurso no renovable, el cual debe administrarse en pro del bien común, de lo contrario puede esperarse incompatibilidades. Por lo cual se debe administrar efectivamente desde las entidades municipales.

El Espacio Público como elemento revitalizador de la Imagen Urbana

- **Poca Variedad en Uso del Suelo:** Existe poca variedad en el uso del suelo, el comercio es la actividad de mayor preponderancia y la de menor preponderancia es la vivienda. La poca variedad de usos y el excesivo predominio del comercio segregan el uso residencial y repercute en la dinámica, la movilidad y en cierto punto el caos que predomina en el día desaparece en la noche, el Núcleo Central sufre abandono por las noches.
- **Incompatibilidades:** Las incompatibilidades en el uso del suelo afecta la estructura urbana, tanto la estructura física como la visual. Existen ciertos usos que un Núcleo Central debe evitar, para preservar sus características y que estén acordes a su estructura espacial y visual.
 - Debe evitarse los usos del suelo que promocionen o aliente el uso masivo de vehículos al N. C. y limitar los vehículos de gran tamaño, como los de carga. (véase en Vehículos de gran tamaño y radios de giro)
 - Comercios que degraden y desalienten la visita al N. C.
- **Uso Informal del Suelo:** Existe un uso informal del suelo motivado por el comercio de calle, parece un principio demasiado evidente al tenerlo plasmado que es necesario tenerlo presente si se quiere profundizar en la solución de estos problemas.

Movilidad.

- **Mercado como foco de movilidad:** La red de abastos del cual se surte el ciudadano escuintleco se capitaliza en el Núcleo Central. La falta de mercados distritales los cuales puedan proveer a la ciudad de alimentos y utensilios hace que la ciudad se vuelque a un solo punto por lo cual las dimensiones este mercado en el Núcleo Central es uno de los factores que genera problemas en la vida urbana.
- **Vehículos de gran tamaño y radios de giro:** Como vehículos de reparto o buses de transporte público muchas veces tienen problemas al girar en esquinas, debido al ancho de las calles, lo cual causa en muchas ocasiones problemas vehiculares.
- **Vías de alto tránsito peatonal:**

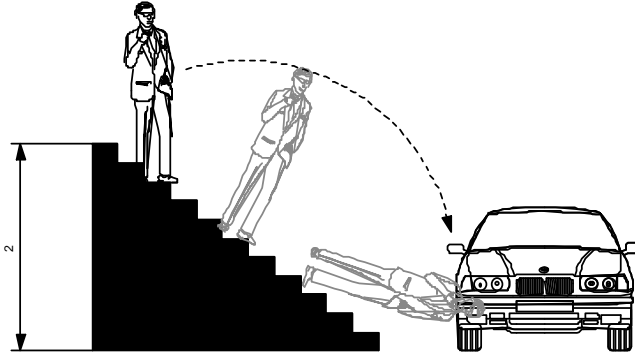
4ta Ave. (7ma calle y		
9na Ave.)	3ra Ave. B	
9na Calle. (3ra Ave. a 6ta Ave.)		7ma Calle (3ra. Ave. a
- **Buses Urbanos:** Los buses urbanos de todas las áreas de la ciudad confluyen en el N. C.

Espacio Público:

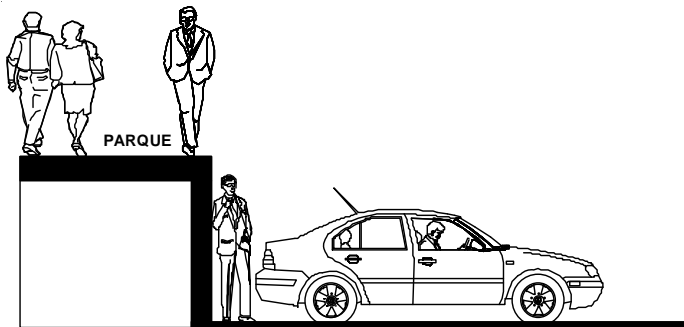
Parque Central:

Accesos: Como conclusión se tiene que tres de sus cinco acceso deben replantearse.

Fig. 3.4.1 Acceso



El acceso más discordante, se sube una altura de 2mts. en los que no existe descanso alguno y da exactamente sobre la calle . Esquina 3ra calle B y 9na Calle, frente a Gobernación



La mayor parte del contorno del parque esta diseñado para el parqueo de taxis, cuestión que debe replantearse.

Fig. 3.4.2 Poca Permeabilidad

Tipología de Uso y Espacio Público como expresión Democrática: Como se enuncia en “La carta del derecho a la ciudad” el uso democrático del espacio publico, para la manifestación y reunión. El parque se encuentra en un centro cívico, por encontrarse cercano a equipamiento del poder administrativo municipal y estatal, además del cultural y religioso. Un parque en sí no permite esta expresión democrática frente al poder administrativo (Ayuntamiento y Gobernación) por eso la importancia de las plazas donde el espacio abierto permite. Un parque por el mobiliario, la vegetación y el espacio reducido restringe la expresión de una manifestación democrática frente a una plaza que es lo más indicado en un centro cívico.

Ambiente:

Contaminación: La contaminación esta dada en tres aspectos, a saber:

Visual (4ta Avenida): Producida por rótulos comerciales que obstruyen el fondo escénico. Estos rótulos crean discordancias en el espacio público por dos razones. La primera, la mayoría de estos rótulos están en el espacio público, lo cual se interpreta como una invasión del espacio público por parte de personas privadas. La segunda, porque obstruye la riqueza de la imagen urbana. El área que se ve más afectada por este tipo de contaminación es la 4ta Avenida, la cual es la más importante dentro del N. C.

Desechos: Existen algunos puntos donde se focaliza el depósito de desechos en la vía pública, estos focos son alimentados por los desechos producidos por los mercados.

Auditivos: En el N. C. generados particularmente por el vehículo motorizado, especialmente en las áreas donde se producen conflictos vehiculares.

Estructura Visual (Imagen Urbana):

Hitos: Varios de ellos quedan sobre los recorridos principales, lo que le da fuerza a la estructura visual:

Barrios: Los barrios son unidades que participan de la complejidad urbana, que tienen caracteres particulares que logran individualizarlos, entre ellas la personalización que los vecinos puedan impregnarles. Pues bien se plantea una sectorización barrial, de acuerdo a áreas homogéneas, de acuerdo a planteamientos físicos e históricos. Barrios que enriquecen la imagen urbana y que son un potencial para reconstruir un tejido social que se ha perdido en el N. C.

Fondo Escénico: Desde el Núcleo Central (N. C.) se puede apreciar un valioso escenario natural proyectado por volcanes y conformaciones montañosas, eso aumenta el valor de uso del N. C. Este escenario es bastante percibido desde el espacio público, donde la vista tiene un gran campo visual, especialmente en el área del parque central.

Comercio de Calle:

Reubicación de las ventas dentro del N. C: 7,167 m² de ventas informales en el espacio público, para poder ser trasladados dentro del mismo espacio se necesitaría una cuadra completa dentro del Núcleo Central (N. C), y debido a que no se cuenta con ese espacio dentro del N. C, la opción de seguir ubicando un espacio específico dentro del N. C. es incoherente.

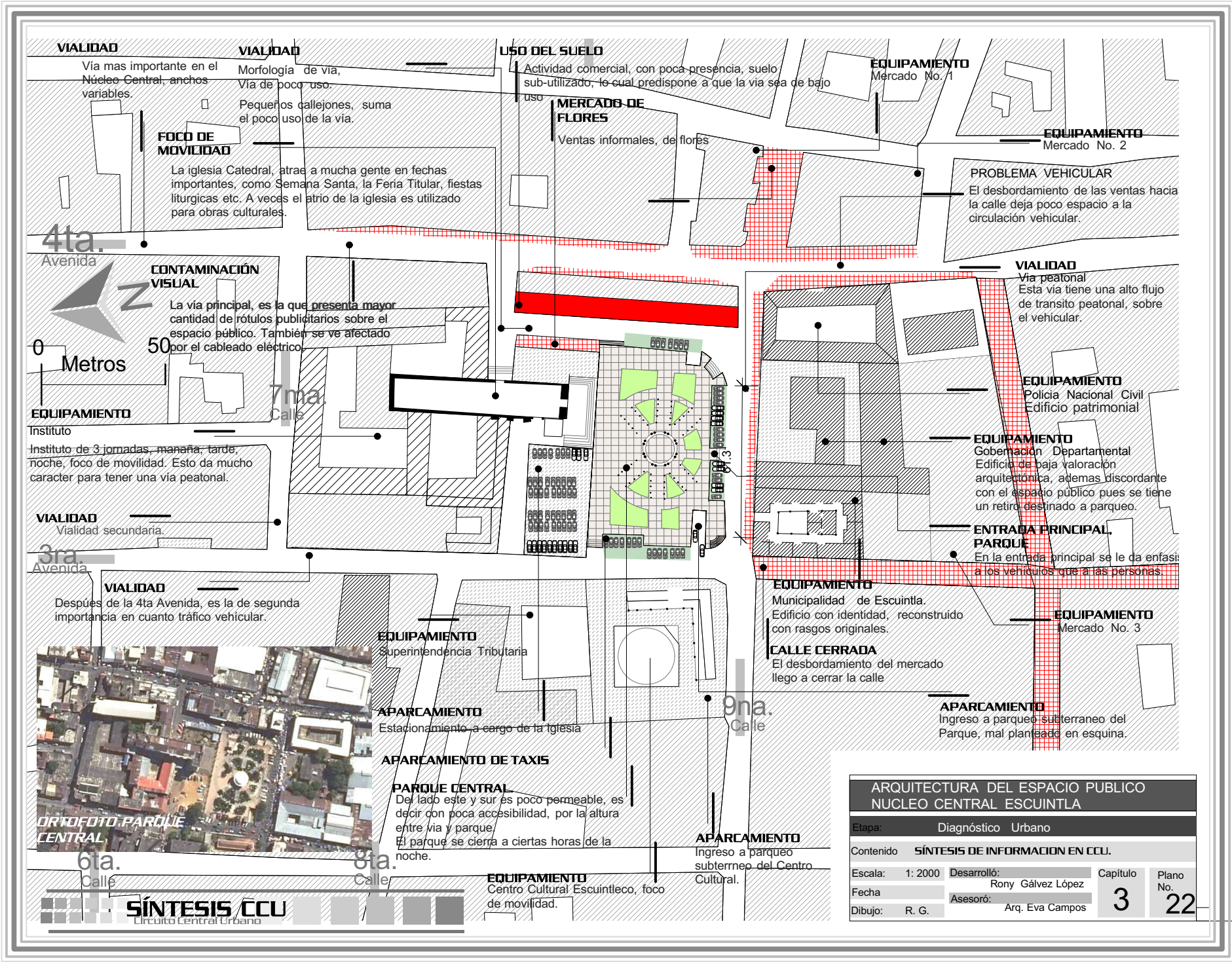
Influencia de Seis Mercados, 25,900 m², en un radio de 700m, N. C. una ciudad mercado: Los cinco mercados municipales que abastecen a prácticamente toda la ciudad, tres están dentro del Núcleo Central y los otros dos tienen demasiada proximidad, por lo que los cinco se encuentran en el área de influencia del Núcleo Central, eso más los cerca de 7,000 metros cuadrados que ocupan las ventas informales en la vía pública, convierten al Núcleo Central como una “Ciudad Mercado”. En resumen se tiene cinco edificios de mercado legalmente establecidos más un mercado informal en un radio de 750 m, estos seis mercados dan una superficie aproximada de 25,900 m².

Radio de Influencia de un mercado: Los 3 edificios de mercados dentro del N. C. no pasa de 5,000 m² por lo que según las “Normas Mínimas de Equipamiento y Servicios Públicos en Relación con los agrupamientos poblacionales del país” (N. M. E) de SEGEPLAN, los mercados cercanos a los 5,000 m² son de categoría distrital y los radios de influencia deben ser de 1,600 m. No debería existir otro mercado en un círculo de 1,600 m.

Mercado No.2, Dos niveles, el segundo infrautilizado: El mercado no.2, cual es un edificio reciente y no se usa al 100% alrededor de un 70%, es de dos niveles, es importante hacer una conclusión al respecto de esto, para que no se vuelvan a proyectar edificios con los mismos errores, edificios de mercado vacíos y calles repletas de ventas. Una de las posibles causas que se proyecte un edificio y no se use un segundo nivel es la falta de locales “anclas” o aquellos motores de movilidad que atraigan a los clientes.

Dos tipos de Ventas Informales: Se puede observar dos tipos de ventas, las de primera necesidad y las que no lo son, las primeras están alrededor de un edificio municipal de mercado el cual se desbordó, este tipo de ventas son las que cierra vías al tránsito motorizado, estas pueden coexistir agrupadas alrededor del mercado central ya que la misma inercia de comercio de primera necesidad hace que los clientes busquen las ventas. Las ventas que no son de primera necesidad se ubican en las áreas de paso y de mayor circulación dado que tiene la necesidad de ser vistas, generalmente solo ocupan las aceras. La necesidad de llegar a esta conclusión es para quien se haga cargo de reorganizar estas ventas tenga en cuenta que no todas son iguales y tomar medidas pertinentes. Medidas como, evaluar que ventas son más necesarias, con cuales iniciar un proceso de traslado, a donde se pueden trasladar, saber quienes generan más ingresos, quienes provocan más caos.

El sexto mercado, las ventas informales del N. C. En cuanto a la cantidad de metros cuadrados que ocupa las ventas informales, más de 7,000 m², es difícil movilizarlos en un solo lugar en Núcleo Central, si se desea removerlos, dado que se necesitaría una cuadra promedio del N.C., si se proyectara un solo nivel, y no existe tanto espacio en un solo sitio dentro del N.C., y se convertiría en el sexto mercado dentro del N. C.



VIALIDAD
Vía mas importante en el Nucleo Central, anchos variables.

VIALIDAD
Morfología de vía, Vía de poco uso. Pequeños callejones, suma el poco uso de la vía.

USO DEL SUELO
Actividad comercial, con poca presencia, suelo sub-utilizado, lo cual predispone a que la vía sea de bajo uso.

MERCADO DE FLORES
Ventas informales, de flores

EQUIPAMIENTO
Mercado No. 1

EQUIPAMIENTO
Mercado No. 2

FOCO DE MOVILIDAD

La iglesia Catedral, atrae a mucha gente en fechas importantes, como Semana Santa, la Feria Titular, fiestas liturgicas etc. A veces el atrio de la iglesia es utilizado para obras culturales.

PROBLEMA VEHICULAR
El desbordamiento de las ventas hacia la calle deja poco espacio a la circulación vehicular.

4ta. Avenida

CONTAMINACIÓN VISUAL

La vía principal, es la que presenta mayor cantidad de rótulos publicitarios sobre el espacio público. También se ve afectado por el cableado eléctrico.

0 50 Metros

7ma. Calle

EQUIPAMIENTO

Instituto
Instituto de 3 jornadas, mañana, tarde, noche, foco de movilidad. Esto da mucho caracter para tener una vía peatonal.

VIALIDAD
Vialidad secundaria.

3ra. Avenida

VIALIDAD
Después de la 4ta Avenida, es la de segunda importancia en cuanto tráfico vehicular.

EQUIPAMIENTO
Superintendencia Tributaria

APARCAMIENTO
Estacionamiento a cargo de la Iglesia

APARCAMIENTO DE TAXIS

PARQUE CENTRAL
Del lado este y sur es poco permeable, es decir con poca accesibilidad, por la altura entre vía y parque. El parque se cierra a ciertas horas de la noche.

APARCAMIENTO
Ingreso a parqueo subterneo del Centro Cultural.

EQUIPAMIENTO
Municipalidad de Escuintla. Edificio con identidad, reconstruido con rasgos originales.

CALLE CERRADA
El desbordamiento del mercado llevo a cerrar la calle

EQUIPAMIENTO
Gobernación Departamental Edificio de baja valoración arquitectónica, además discordante con el espacio público pues se tiene un retiro destinado a parqueo.

ENTRADA PRINCIPAL PARQUE
En la entrada principal se le da énfasis a los vehículos que a las personas.

EQUIPAMIENTO
Mercado No. 3

APARCAMIENTO
Ingreso a parqueo subterneo del Parque, mal planteado en esquina.



ORTOFOTO PARQUE CENTRAL

6ta. Calle

8ta. Calle

EQUIPAMIENTO
Centro Cultural Escuintleco, foco de movilidad.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diagnóstico Urbano			
Contenido:	SÍNTESIS DE INFORMACION EN CCU.			
Escala:	1: 2000	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos	Plano No.
Dibujo:	R. G.			3 22

3.4.2 RECOMENDACIONES DE ESTE CAPITULO

PROPUESTA DEL USO DEL SUELO

- EQUIPAMIENTO URBANO

Este equipamiento urbano ya está dado, y se mantiene al centro, como primer círculo concéntrico.

- ÁREAS VERDES Y/O BALDIAS.

El área de la estación del ferrocarril, puede proponerse como un bosque urbano.

- COMERCIO

La organización del comercio está planteada en dos modos de organización.

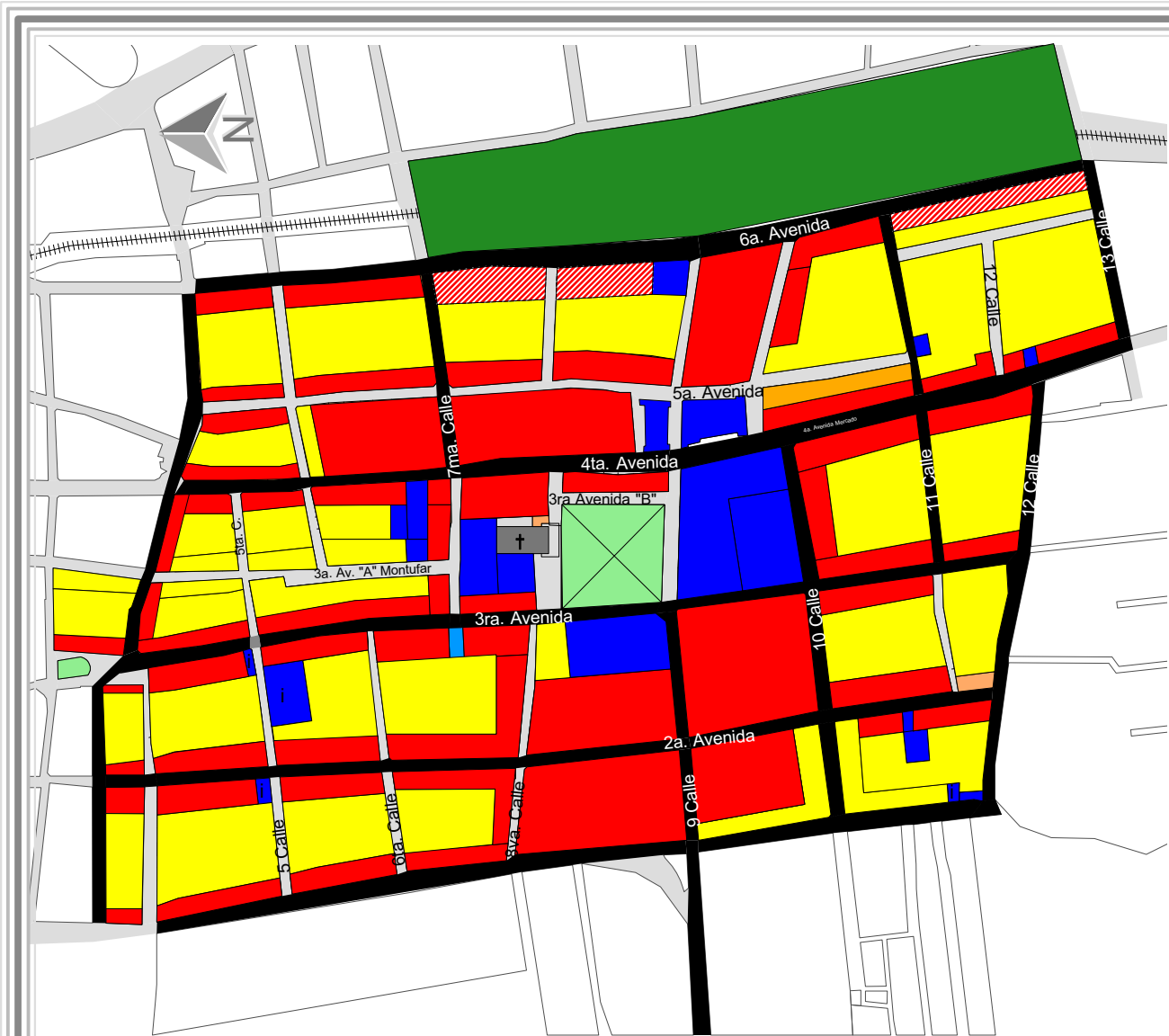
1. Centralizado. El comercio se organiza al centro del área de estudio, con lo cual focalizamos este uso de suelo, lo que nos permite crear un punto homogéneo, permite estructurar una imagen al usuario, como tener una infraestructura y/o soporte apropiada para este uso de suelo.

- 2- Vialidad. Debido a la estructura viaria de la ciudad, las avenidas fluyen desde Norte a Sur, razón que se sirve de ellas en esta propuesta para ubicar el comercio en las avenidas, para asegurar la movilidad tanto peatonal como vehicular y que sean corredores que propicien una red de paseos.

- VIVIENDA

Se asegura aumentar el porcentaje de vivienda, para lograr un equilibrio de usos y que esto permita diversificar actividades, usuarios etc. Se usaron dos criterios a saber:

1. Vialidad. Debido a la estructura viaria de la ciudad, las calles no atraviesan completamente de Este a Oeste, lo que forma una serie de callejones. Este criterio permite defender a la vivienda de un flujo alto de tránsito vehicular, ya que es acá que los existe menor presión vehicular, menos vehículos a menor velocidad.
2. Percepción Imaginaria. Actualmente se tiene que en las áreas de las esquinas del proyecto, son áreas de vivienda, por lo que se refuerza esta imagen, y se amplía las áreas de vivienda.
3. Altura Edificatoria (densidad): En el plano 24 del capítulo 2 se muestra como la zona donde existe vivienda predominantemente, son las zonas a las que se le permite mayor altura, con lo cual pretender una mayor densidad urbana, para garantizar las intervenciones en esta área.



SIMBOLOGIA

Usos del Suelo	
	Comercio [44%]
	Equipamiento Urbano [4%]
	Parques [1%]
	Vivienda [35%]
	Servicios [2%]
	Bosque Urbano [14%]
	Vialidad estructurante

nótese la relación de la vialidad estructurante y el comercio.

PROPUESTA USOS DEL SUELO Y
VIALIDAD ESTRUCTURANTE

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diagnóstico Urbano		
Contenido	USOS DEL SUELO (PROPUESTA)		
Escala:	1: 5500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.		
		Plano No.	23

Usos del Suelo

Regulación en el uso del suelo:

Variedad en el uso del suelo en el N. C. con preferencia vivienda:

Evitar los usos que promuevan el uso del vehículo motorizado y de grandes dimensiones (dentro del N. C): Dado que la estructura física del N. C. no está planteada para una carga masiva de vehículos motorizados, los cuales vendrían solo a crear problemas de circulación entre otros. Entre los usos que deben evitarse están, ventas de materiales de construcción, bodegas de almacenamiento, ya que ellos necesitan de vehículos de transporte para carga pesada.

Movilidad

Vehículos de grandes dimensiones (Limitación de): Mucho de los vehículos de grandes dimensiones son usados para el reparto de mercancías, y son los que causan congestiones. Por lo que se es necesario regular las dimensiones de este tipo de vehículos y los horarios en los que podrían acceder al N. C.

Buses Urbanos (Viarío Exclusivo): En la Ruta de circulación de los buses urbanos debe evitarse en gran medida los cruces a 90°, en todo caso se recomienda vías exclusivas para buses de transporte público.

Espacio Público

Parque.

Accesos: Clausurar los accesos que representen peligro a los usuarios. Abrir más accesos al parque central.

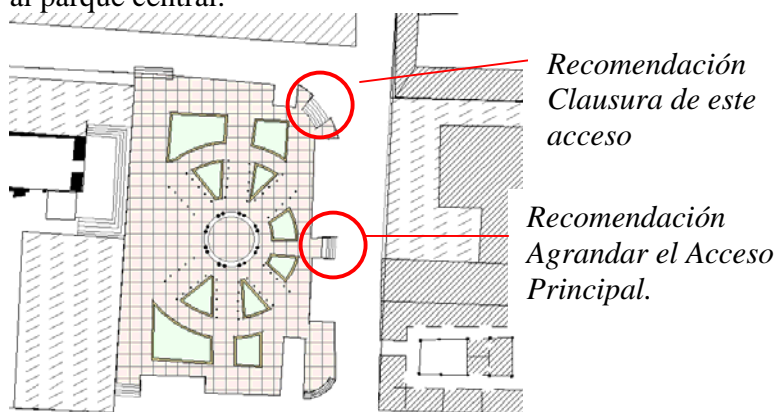


Fig. 3.4.3 Parque

Zonas para congregarse Hay una zona para congregarse y se encuentra frente a Catedral, y es muy útil para la concurrencia en actividades religiosas, se recomienda una zona para congregarse frente a la municipalidad y gobernación.

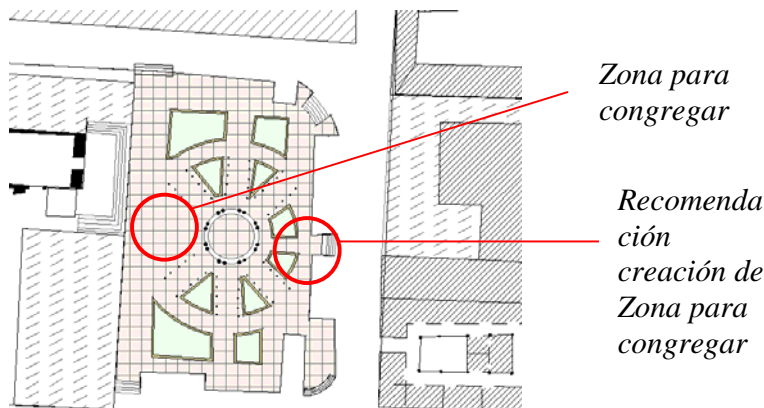


Fig. 3.4.4 Parque

Estructura Visual:

Regulación: Mantener la calidad visual y paisajística debe asumirse desde un marco jurídico municipal regulador que contemple la cuestión de la contaminación visual entre otras

Conservación del Fondo Escénico y Altura edificatoria: El fondo escénico que ya queda demostrado debe conservarse para que pueda ser contemplado desde el CCU, y evitar que un hi-line futuro aparezca y obstruya la panorámica. Por lo que se aconseja regular las alturas de las edificaciones, e ir permitiendo mas altura como vaya alejándose del parque central y evitar obstrucción visual.

Altura Edificatoria: La regulación de esta no solo es conservar el fondo escénico, también proteger los hitos arquitectónicos, por ejemplo, que no existe en el futura una edificación próxima a la Catedral que pueda robarle su preponderancia o que compita con esta.

Fondo escénico: La conformación montañosa que aparece como un plano en el fondo escénico, anterior al volcán, debe conservarse su flora y su fauna, ya que si se deteriora afecta la imagen desde el N. C., por lo que debe plantearse algún tipo de protección.




Ventas informales:

Planificación territorial y nuevas centralidades: Es de gran ayuda crear una división de la ciudad por distritos, para hacer intervenciones en un conjunto, y que estos distritos tengan una centralidad que provea de equipamiento urbano.

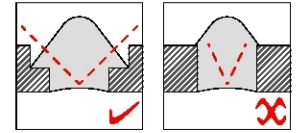
Tal como sucede con todo equipamiento en las ciudades y con el Núcleo Central, debe haber una red de centralidades con distintas jerarquías para poder equilibrar al territorio de motores

RECOMENDACIONES---Altura Edificatoria

Para guardar el escenario natural del cual disfruta el N. C. de Escuintla, también para resguardar el hi-line que responde a una tradición histórica, se recomienda que la altura edificatoria de las construcciones se regulen, se plantea acá parámetros para esta regulación.

-  Edificación de 1-2 niveles, hasta 6 mts.
-  Edificación de 3 niveles, hasta 9mts.
-  Edificación de 4 niveles, hasta 15mts.

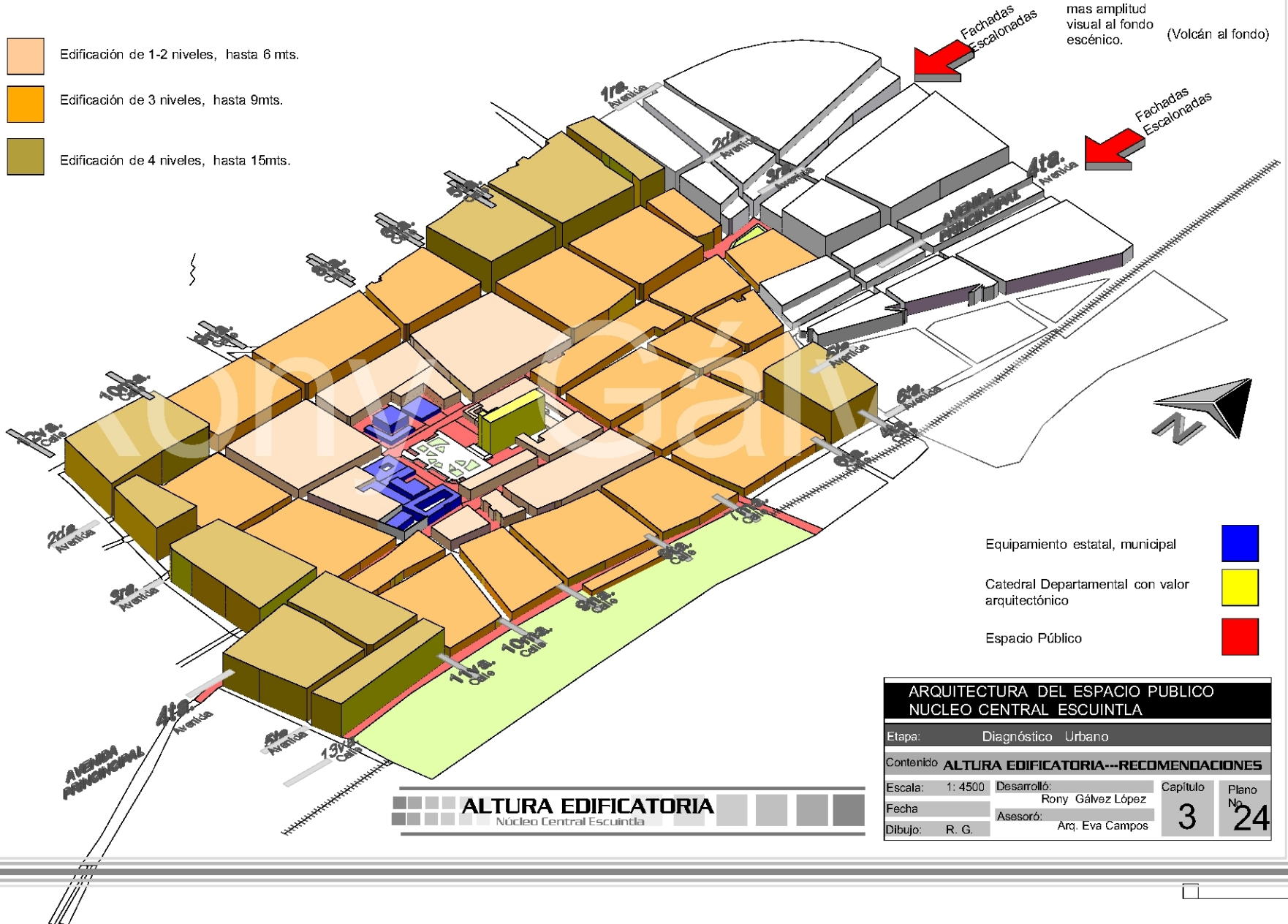
Abertura visual en Avenidas Importantes.
Tanto la 4ta como la 3ra Avenida, se recomienda tener una fachada escalonada, la cual permita abrir las visuales, e incrementar el campo visual.





Sección de calle, fachada escalonada, mas amplitud visual al fondo escénico.


Menos apertura visual.

(Volcán al fondo)



Equipamiento estatal, municipal 

Catedral Departamental con valor arquitectónico 

Espacio Público 

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapas:		Diagnóstico Urbano	
Contenido: ALTURA EDIFICATORIA---RECOMENDACIONES			
Escala:	1: 4500	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Eva Campos
Dibujo:	R. G.	Capítulo:	3
		Plano No.:	24

ALTURA EDIFICATORIA
Núcleo Central Escuintla

Planificación territorial y descentralización: El N. C. es en si el área de abastecimiento para toda la ciudad, lo que cause innumerables problemas, invasión del espacio público, congestionamientos, degradación de la calidad visual entre otras. La ciudad carece de centros distritales que provea este abastecimiento lo cual favorecería la descentralización del mercado. Entonces se necesitaría de centros de mercado que intervengan en las diferentes áreas y acercar los mercados a los vecinos.

Acá se plantea una división distrital, que una adecuada planificación territorial puede avalarla, corregirla o rechazarla, pero lo importante es saber que por cada número de vecino se necesita cierto número de plazas de mercado. Con lo cual tendría rigurosamente desaparecer el desbordamiento del mercado del núcleo central y aparecer formalmente donde en se encontraría las nuevas centralidades.

Se plantea así una solución. Se ha hecho números y faltaría entonces mas puestos de ventas de los que ocupa el desbordamiento de los mercados en el N. C.

D r i s t r i c o	Lugar Poblado	Categoría	Total Poblacion (2002)	Proyección (2020)	Puestos de Mercado		m2 aprox de puestos propuestos
					Se tiene	Debería Tener	
N O R T E	ENTRE RIOS	OTRA	78	149	0	1	
	COLONIA POPULAR	CIUDAD	3,522	6730	0	56	
	COLONIA FERROCARRILERO	CIUDAD	1,893	3617	0	30	
	COLONIA EL QUETZAL	CIUDAD	991	1894	0	16	
	COLONIA MODELO I	CIUDAD	632	1208	0	10	
	COLONIA PALMERA DEL NORTE	CIUDAD	1,532	2927	0	24	
	COLONIA INDEPENDENCIA	CIUDAD	884	1689	0	14	
	COLONIA MODELO II	CIUDAD	1,181	2257	0	19	
				0		0	
				0		0	
			0		0		
			0		0		
	TOTAL		10,713	20471	0	171	2,658.57 ²

Tabla 3.4.1 Región Norte (estimado de población y plazas de mercado)

D r i s t r i c o	Lugar Poblado	Categoría	Total Poblacion (2002)	Proyección (2020)	Puestos de Mercado		m2 aprox de puestos propuestos
					Se tiene	Debería Tener	
N O R - O C C I D E N T E	CAÑAVERAL	COLONIA	2,325	4443	0	37	
	CAÑAVERAL 1	COLONIA	38	73	0	1	
	CAÑAVERAL IV	COLONIA	1,118	2136	0	18	
	CAÑAVERAL IV	COLONIA	172	329	0	3	
	PRADOS DE LA COSTA	COLONIA	229	438	0	4	
	HUNAPU	COLONIA	3,088	5897	0	49	
	MAGNO LIAS	COLONIA	2,617	5001	0	42	
	LA OPORTUNIDAD	COLONIA	504	963		8	
	EL ESFUERZO	FINCA	72	138		1	
	EL ESFUERZO II	FINCA	931	1779		15	
				0		0	
		TOTAL		11,092	21195		177

Tabla 3.4.2 Región Nor-Occidente (estimado de población y plazas de mercado)

² Datos obtenidos en el Manual de Investigación Urbana, donde se plantea que por cada 120 habitantes se necesita un puesto de mercado. También se ha consultado las "Normas Mínimas de Equipamiento y Servicios Públicos en Relación con los agrupamientos poblacionales del país" (N. M. E) de SEGEPLAN

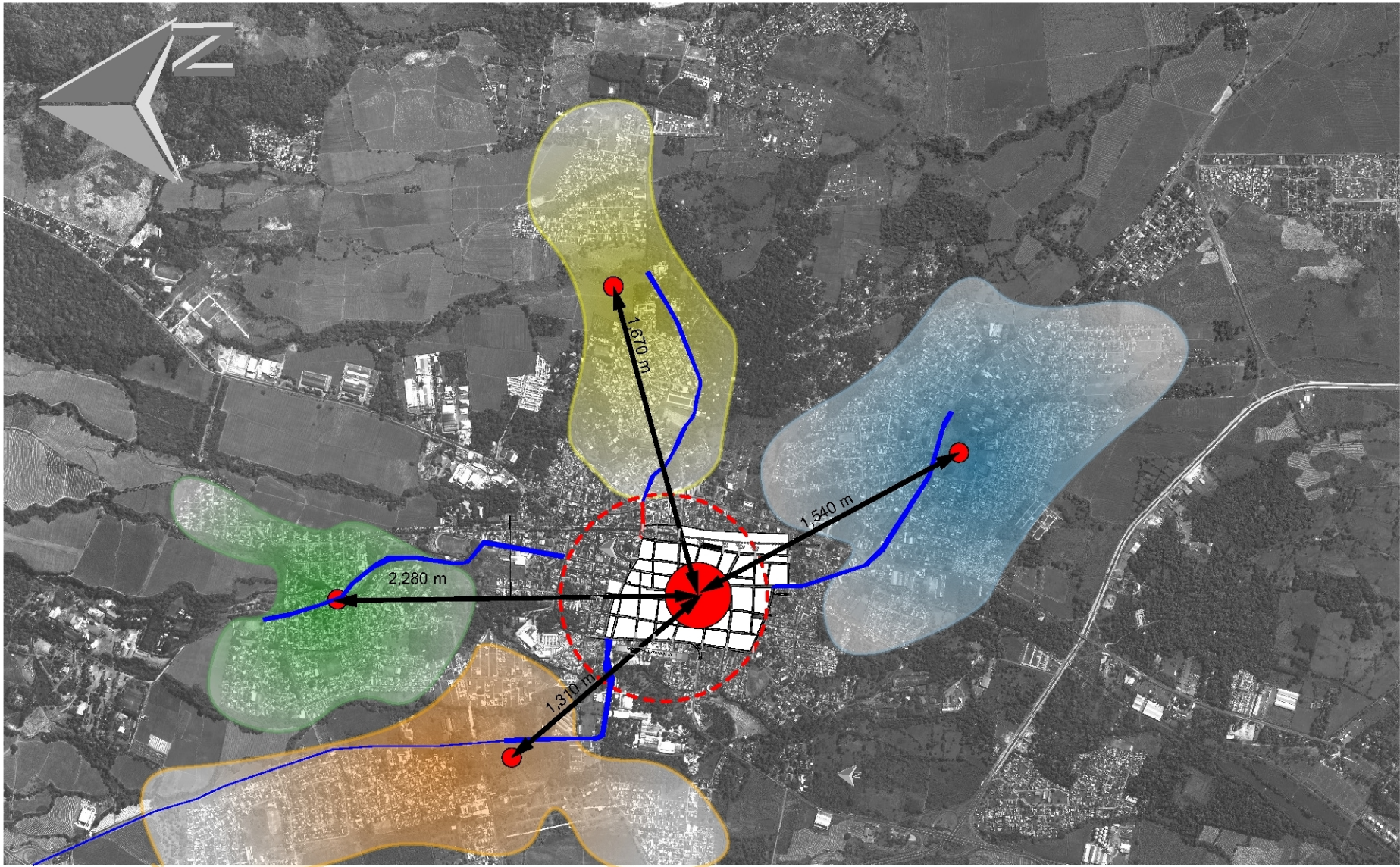
D r i s t o	Lugar Poblado	Categoría	Total Poblacion (2002)	Proyección (2020)	Puestos de Mercado		m2 aprox de puestos propuestos
					Se tiene	Debería Tener	
S U R	MONTERREY	COLONIA	1,684	3218	0	14	
	COLONIA EL RECREO	CIUDAD	913	1745	0	8	
	LA CEIBA	COLONIA	2,647	5058	0	22	
	JACARANDA	COLONIA	458	875	0	4	
	SANTA MARTA	COLONIA	3,626	6929	0	30	
	COLONIA VESUBIO	CIUDAD	556	1052	0	5	
	COLONIA PALMERAS DEL SUR	CIUDAD	926	1769	0	8	
	QUINTAS VALLARTA	COLONIA	553	1057	0	5	
	LA ESTANCIA	COLONIA	2,604	4976	0	22	
	COLONIA SAN FELIPE	CIUDAD	1,735	3315	0	14	
	JACARANDA	COLONIA	458	875	0	4	
	JACARANDA II	COLONIA	213	407	0	2	
	COLONIA MADRID	CIUDAD	3,068	5863	0	26	
	COLONIA SEBASTOPOL	CIUDAD	4,361	8333	0	36	
	TOTAL		23,802	45482	0	198	

Tabla 3.4.3 Región Sur (estimado de población y plazas de mercado)

D r i s t o	Lugar Poblado	Categoría	Total Poblacion (2002)	Proyección (2020)	Puestos de Mercado		m2 aprox de puestos propuestos
					Se tiene	Debería Tener	
E S T E	COLONIA LAS GOLONDRINAS	CIUDAD	3,231	6174	0	27	
	EL MANGO	COLONIA	1,747	3338	0	15	
	PRADOS DEL RIO	COLONIA	4,359	8329	0	36	
	COLONIA AGUAS VIVAS	CIUDAD	599	1145	0	5	
	LA CASCADA	COLONIA	2,157	4122	0	18	
	LAS BRISAS	COLONIA	311	594	0	3	
	TOTAL		12,404	23702	0	103	

Tabla 3.4.4 Región Este (estimado de población y plazas de mercado)

Mercado No. 2 y locales anclas: Debido a que es un edificio de dos niveles y el segundo se encuentra con poca actividad se recomienda ubicar locales anclas en el segundo nivel para que el edificio sea aprovechado de mejor manera. Entre los locales anclas se ubican las carnicerías, pollerías, marranerías que son locales que la gente siempre utiliza obligando al cliente al subir y ubicar locales que no generan tanto movimiento en el primer nivel por el cual tendría que pasar los clientes para subir al segundo nivel.



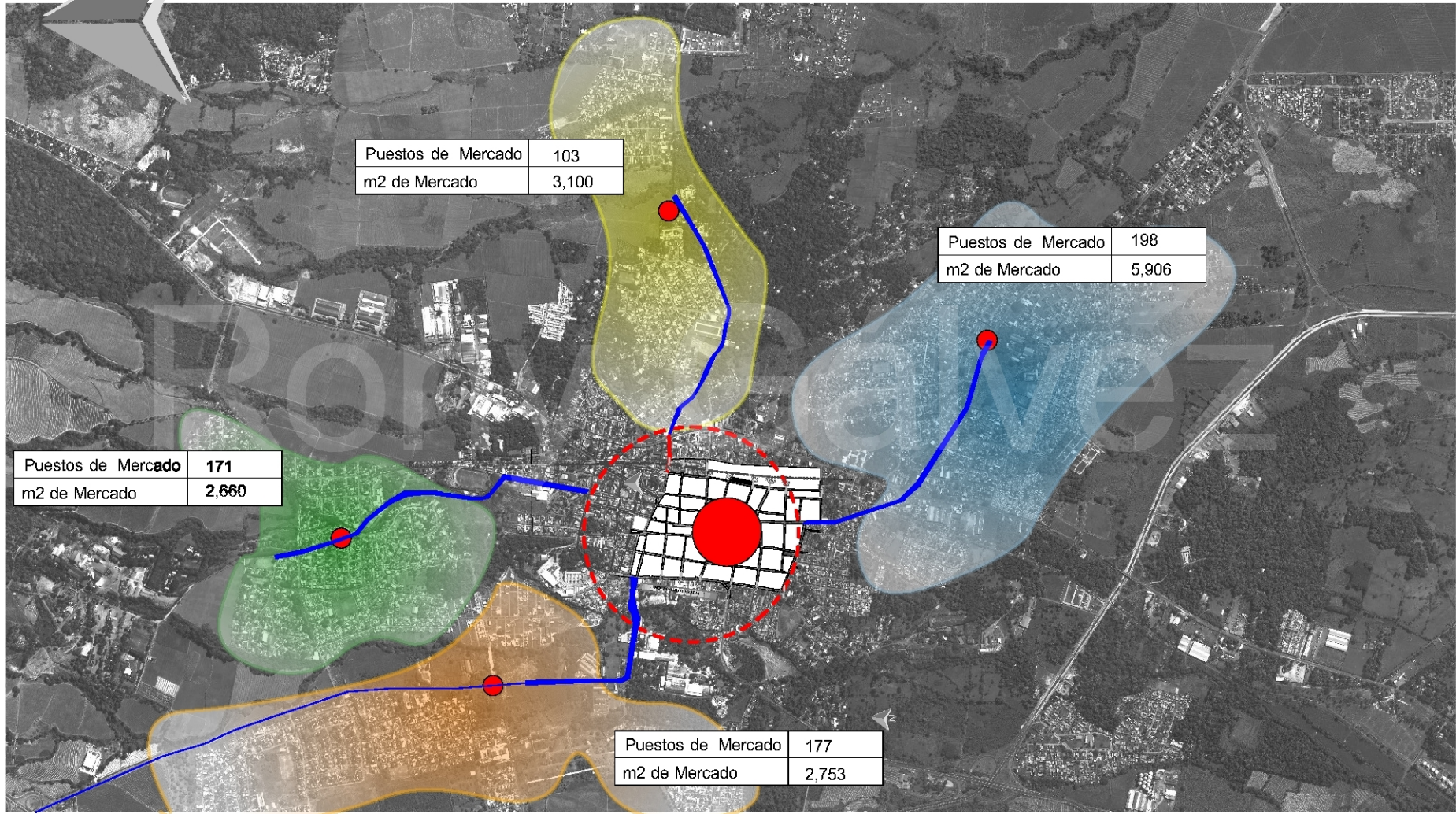
- - - DISTRITO CENTRAL
- DISTRITO NORTE
- DISTRITO ESTE
- DISTRITO SUR
- DISTRITO OESTE
- CENTRALIDAD

Se debe hacer un estudio de planificación territorial que permita establecer la división por distritos y en cada uno de ellos formar centralidades, las cuales deben estar dotadas de equipamiento, en este caso del Mercado que debe descentralizarse del Núcleo Central. Acá se recomienda el desarrollo de la planificación territorial, y se presenta un esquema de este y lo que debería de lograrse, una red de centralidades para lograr la descentralización y brindarle comodidad al ciudadano.

— CONECTIVIDAD VIAL DEL CENTRO A LAS NUEVAS CENTRALIDADES

RED DE CENTRALIDADES ----- **Recomendaciones**
 Núcleo Central Escuintla

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diagnóstico Urbano		
Contenido:	RED DE CENTRALIDADES, Recomendaciones		
Escala: 1: 30,000	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:	Asesoró:	Arq. Eva Campos	3
Dibujo: R. G.			Plano No. 25



- - - DISTRITO CENTRAL
- DISTRITO NORTE
- DISTRITO ESTE
- DISTRITO SUR
- DISTRITO OSESTE
- CENTRALIDAD

Todo el mercado de la ciudad se concentra en el Núcleo Central (N.C.), lo que causa problemas como la ocupación del espacio público por parte de vendedores dentro del N. C. sin duda alguna se necesitará mas vendedores de los que desbordan las áreas del N. C. para poder contar con un equipamiento distrital de mercados.

Se proyecta para el año 2020 una cantidad necesaria de Puestos de mercado y una proyección de metros cuadrados necesarios para los mismos, en base entre otros a "Normas Mínimas de Equipamiento" de Segeplan. Los datos que acá se recomienda es para solucionar el problema de la invasión del espacio público por parte del desbordamiento de los mercados en el Núcleo Central de la Ciudad.

■ CONECTIVIDAD VIAL DEL CENTRO A LA S NUEVAS CENTRALIDADES

DESCENTRALIZACION DE MERCADO
Del Núcleo Central a distritos
 Ciudad de Escuintla

--Recomendaciones

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diagnóstico Urbano		
Contenido:	DESCENTRALIZACION DE MERCADOS. Recomendaciones		
Escala: 1: 30,000	Desarrolló:	Capítulo	Plano No.
Fecha:	Rony Gálvez López	3	26
Dibujo:	R. G.	Asesoró:	Arq. Eva Campos

BIBLIOGRAFÍA USADA EN ESTE CAPITULO

3.5 Bibliografía.

- MARTINEZ, Teodoro, **Manual de Investigación Urbana**, Editorial Trillas, México.
- SEGLEPLAN, 1982 **Normas mínimas de equipamiento y servicios público en relación con los agrupamientos poblacionales del país.** , Guatemala
- Schjetnan, Mario; Calvillo, Jorge; Peniche, Manuel. 1984 **Principios de Diseño Urbano/Ambiental---** Primera Edición, Grupo de Diseño Urbano, México D. F.
- LYNCH, Kevin; 2006. **La imagen de la ciudad.** 7ma reimpresión. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España.
- GORDON, Cullen, **El Paisaje Urbano**
- Monnkhouse y F. J. **Mapas y Diagramas**, primera edición 1968, oikos-tau ediciones, Barcelona, España.
- BRANBILLA, Roberto, LONGO, Gianni; **Centros Urbanos Peatonales, Planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico.** Editorial Oikos- Tau, Barcelona, España.

INSTITUCIONES CONSULTADAS

- Instituto Geográfico Nacional
- Instituto Nacional de Estadística.

Capítulo 4

La ciudad no es el problema, la ciudad es la solución
Jaime Lerner



PREMISAS DE INTERVENCIÓN

**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO
DEL NÚCLEO CENTRAL DE ESCUINTLA**

Domingo Gálvez

El Espacio Público como elemento revitalizador de la Imagen Urbana

Antes de intervenir arquitectónicamente en el espacio público, se deben tomar ciertas consideraciones que servirán de base a la hora de llegar a la etapa de diseño arquitectónico se ha dividido este capítulo en tres partes a saber: 2.1) la primera se analizará casos análogos, los cuales pueden servir de parámetro en la intervención del espacio público. 2.2) la segunda parte características particulares propias al proyecto, algunas propuestas conceptuales para intervenir 2.3) en la tercera parte empieza a bosquejarse el proyecto.

4.1 CASOS ANALOGOS

- Las Ramblas, Barcelona, España.
- Stroget, Copenhague, Dinamarca
- Paseo Ahumada, Santiago de Chile.
- Calle de las Flores, Curitiba, Brasil.
- Avenida Central, San José de Costa Rica

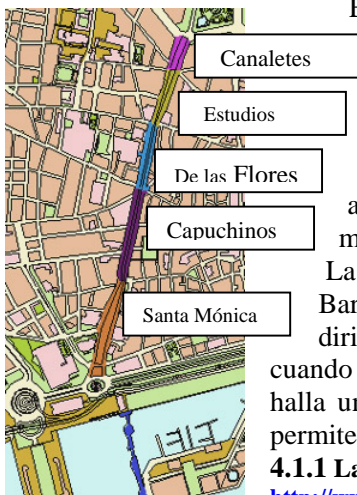
Se trató analizar proyectos de intervención en el espacio público en otras ciudades, algunas intervenciones en Europa, otras en América, unas en el sur y otra en Centroamérica, con el fin de salir enriquecido del análisis ya que cada proyecto es único pero que existen líneas generales de intervención que pueden ser de aporte importante a nuestro objetivo.

4.1.1 LAS RAMBLAS

Barcelona, España

Las Ramblas es un paseo peatonal, con una longitud de un poco más de un kilómetro de longitud, esta misma rambla toma cinco nombres que la caracterizan.

- Ramblas de Canaletes.
- Ramblas de los Estudios.
- Rambla de las Flores o de San José.
- Rambla de los Capuchinos o del Centro
- Rambla de Santa Mónica.



Esta rambla inicia en la Plaza Cataluña y termina en el Monumento a Colón. Este paseo peatonal funciona las 24 horas, en el cual hay comercios, kioscos de libros, revistas periódicos, cafés, y durante su trayecto existe vegetación, como representaciones a cargo de artistas urbanos.

El espacio público se ha tomado para su diseño, como un ámbito arquitectónico independiente, reapareciendo dentro del movimiento moderno.

La filosofía de las intervenciones urbanísticas y del espacio público en Barcelona es "Recuperar la dignidad del paisaje urbano y fomentar y dirigir la economía del mercado". El arte también está involucrado, cuando se desea "llevar los museos a la calle" y que en el espacio público halla una obra de un artista de renombre internacional, también donde se permite el desarrollo del artista urbano y la expresión de este.

4.1.1 Las Ramblas Barcelona

<http://www.bcn.es/turisme>

Fig. 4.1.2 Las Ramblas, Barcelona



Es un paseo peatonal, de casi 1 km. de longitud. En el cual existe vegetación, mobiliario urbano. Es una vía principal en la ciudad.

©
Sitio web: www.andaluciamagen.com
Autor: Pablo Blanes
Año: 2003

Fig. 4.1.3 Exposición de Artistas

.Pintores, esculturas humanas, músicos, se dan cita en la Rambla para exponer su arte.

©
Sitio web: http://fotos.euroresidentes.com/fotos/Barcelona_Rambla/imagepages/image50.html



Fig. 4.1.4 Terrazas

Existe áreas de cafés, kioscos y mobiliario urbano todo respondiendo a un diseño unificado de la imagen urbana.

©
Sitio web: http://fotos.euroresidentes.com/fotos/Barcelona_Rambla/imagepages/image50.html





Fig. 4.1.5 Rambla de las Flores.

En el espacio público también se da el comercio. Esta es de las pocas vías destinadas a la venta de flores en muchas ciudades, lo que consigue la mejora de la imagen urbana.

©

Sitio web:

<http://www.barcelonagallery.com/cas/menu2%BF1-18.htm>

4.1.2 STROGET Copenhague, Dinamarca

En la década de los 60's Copenhague se ve invadida por el tráfico rodado, lo que repercute en el detrimento de la imagen urbana y la calidad de vida de los ciudadanos. La iniciativa para contrarrestar esto, fue el desarrollo de calles peatonales, las cuales ofrecen rutas de paseos donde se disfruta de una óptima imagen urbana.

El inicio del proyecto de peatonización se dio en la parte más importante de la ciudad, Stroget, la calle principal.

En esta ciudad el proyecto de peatonización dio como resultado, el cambio a una nueva cultura urbana, como consecuencia de nuevas actividades urbanas y un paisaje urbano restaurado.

Actualmente Stroget es uno de los recorridos peatonales más largos y exitosos de Europa, tanto por las actividades comerciales y el desarrollo de las actividades de ocio con cerca de 1.1 km. de longitud.



Fig. 4.1.6 Terrazas.

Existe áreas de cafés, kioscos y mobiliario urbano todo respondiendo a un diseño unificado de la imagen urbana.

©

Sitio web: http://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g189541-d197739-Reviews-Stroget-Copenhagen_Zealand.html



Fig. 4.1.7 Espacio Público.

Espacio Publico, las baldosas de granito fue diseñado por el escultor Bjorn Norgaard.

©

Sitio web:

http://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g189541-d197739-Reviews-Stroget-agen_Zealand.html



Fig. 4.1.8 Espacio Público.

Cafés al aire libre.

©

Sitio web:

http://www.tripadvisor.es/Attraction_Review-g189541-d197739-Reviews-Stroget-agen_Zealand.html

4.1.3 PASEO AHUMADA Santiago de Chile, Chile.

Es una vía exclusiva para el peatón, ubicada en el centro de Chile, esta considerada como una de las calles más activas y comerciales de la ciudad. Este Paseo se encuentra entre la Plaza de Armas y la Alameda del Libertador.

En este espacio urbano fue planificado por los arquitectos municipales, el cual fue diseñado alrededor de 1975. Dicho proyecto aumento la plusvalía del sector. Con el Paseo Ahumada se pudo revitalizar dicha zona y dio lugar a nuevos paseos peatonales.



Fig. 4.1.9 Paseo Ahumada

Panorámica del Paseo Ahumada.
Existe diseño en el pavimento.

©

Sitio web:

www.galeria.civila.com

Autor: Carlos Miranda

Año: 2002

Mobiliario.



Fig. 4.1.10 Diseño de

El diseño del mobiliario urbano, incluye muchas cosas, en la foto asientos móviles para quienes se limpian los zapatos

©

Sitio web:

http://www.chile.com/tpl/articulo/detalle/ver_tpl?cod_articulo=92810



Fig. 4.1.11 Mobiliario Urbano.

Al fondo pantalla gigante, como estrategia para que la gente acuda al espacio público, especialmente en eventos importantes.

©

Sitio web:

http://www.chile.com/tpl/articulo/detalle/ver.tpl?cod_articulo=92810



Fig. 4.1.12 Paseo Ahumada.

El paisaje hace agradable los recorridos por esta vía tan importante.

©

Sitio web:

http://www.chile.com/tpl/articulo/detalle/ver.tpl?cod_articulo=92810

4.1.4 CALLE DE LAS FLORES

Curitiba, Brasil.

El Arquitecto Jaime Lerner, estuvo a cargo de la planificación en Curitiba, y en 1972 se propuso tomar una de las principales vías del tráfico rodado y convertirla en la primera vía peatonal de Brasil. También conocida como Calle XV de Noviembre.

Fig. 4.1.13 Calle de las Flores.



©

Sitio web:

<http://www.todosmisviajes.com/sp/resultado.asp?id=5>

Fig. 4.1.14 Calle de las Flores



©

Sitio web:

<http://www.territorioscuola.com/wiki/pedia/es.wikipedia.php?title=Curitiba>

4.1.5 AVENIDA CENTRAL

San José, Costa Rica.

Con una longitud de 20 cuadras en pleno centro de San José es un paseo peatonal muy concurrido de la capital costarricense.

En dicho recorrido se encuentran comercios de varias clases, vegetación, mobiliario urbano, y dada su centralidad es una forma de conocer la ciudad.



Fig. 4.1.15



Fig. 4.1.16

4.2 IDENTIDAD

4.2.1 Identidad

Una de las formas que un proyecto en el espacio público tenga mayor impacto positivo, es tener en cuenta la identidad de la población y de la ciudad y potenciarla y crear un sentido de apropiación.

Noches de Escuintla (María del Transito Barrios)

*Quiero llevarme de ti
un collar de golondrinas
para poder recordar
de tus noches tan divinas*

*Bella ciudad sin igual
que a tus calles iluminas
cuando empieza a anochecer
millares de golondrinas*

*Cuando se ven las palmeras
belleza como ninguna
las golondrinas se anidan
para contemplar la luna*

*Escuintla ciudad de las palmeras
Escuintla ciudad de mi querer
admiro ver como juegan
las golondrinas, no te puedo olvidar*

Noches de Escuintla es una canción dedicada a la ciudad, la cual refleja algunos de los matices que han caracterizado a Escuintla y que la población los reconoce y que la artista retoma y logra plasmar en su canción.

Noches de Escuintla: Refleja una ciudad con diversas actividades nocturnas, una vida urbana nocturna activa.

Esto arroja entre otras la necesidad de contar con suficiente iluminación, para lograr el cometido de tener vida urbana nocturna.

Golondrinas: “Cuando empieza a anochecer millares de golondrinas”. La imagen urbana de una Escuintla nocturna con decenas de golondrinas en el tendido eléctrico a lo largo de la avenida principal, es una imagen muy fuerte en la memoria colectiva.



Cabe decir que esta imagen habría que reinterpretarla, debido a ya no existiría el cableado eléctrico aéreo. Y buscar una solución para que los desechos producidos por las golondrinas, no caigan sobre los peatones.

Ciudad de las Palmeras: No solo la canción muestra que Escuintla ha sido una “Ciudad de las Palmeras” si no que fotografías de distintas épocas evidencia palmeras en la imagen urbana. Lo cual exige que se utilice palmeras en el espacio público para reforzar esta imagen que ha tenido Escuintla.



Fig. 4.2.1 Palmeras en Escuintla



Fig. 4.2.2 Palmeras en

4.2.2 Flora apropiada de uso urbano

Para tomar la decisión de qué plantas se deben utilizar para uso urbano se debe tener presente, el clima del lugar, el tipo de mantenimiento (riego y podas), tamaño de crecimiento, uso, requerimientos y características del follaje

Se presenta acá una gama de opciones de plantas a usarse en el espacio público, las cuales se adaptan a las necesidades planteadas, tanto para el clima calido de Escuintla como para las características de espacio público que se tienen en nuestra área de estudio, esto para evitar contradicciones entre vegetación y el escenario urbano.

El escenario urbano en el CCU, muestra al equipamiento urbano en su mayoría del color amarillo, Catedral, Centro Cultural y Municipalidad, por lo que la elección de plantas va dirigido en ese contexto, plantas verdes con flores y/o hojas amarillas o moradas, color complementario al amarillo.

Se ha definido usar vegetación con liviano o escaso sistema de raíces, para evitar el daño a pavimentos o líneas de infraestructura, esto ayuda también a poder transplantar las plantas en caso que haya necesidad de renovar las plantas. Se ha evitado árboles tiene en inconveniente de las raíces. La vegetación que se ha determinado usar es a saber: Arbustos, Palmeras, Cubresuelos y/o plantas con flores.

ESPECIES RECOMENDADAS PARA UTILIZAR EN EL ESPACIO PÚBLICO DEL NÚCLEO CENTRAL DE ESCUINTLA

a) Palmeras:

	Nombre común:	Triangular
	Nombre científico	Neodypsis decaryi
	Clima:	Calido
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	+ - 6m.
	Distancia entre si:	2.5 m
	Características	
Provee Sombra Sin riego excesivo		

Tabla 4.2.1 Palmera- Triangular¹

	Nombre común:	Washingtonia
	Nombre científico	Waschingtonia filifera y W. robusta
	Clima:	Calido
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	+ - 6m.
	Distancia entre si:	2.5 m
	Características	
W. filifera provee mas sombra. Rápido crecimiento Apta para macetones grandes Resistente al transplante. Riego bajo. De gran longevidad		

Tabla 4.2.2 Palmera. Washingtonia²

b) Cubresuelos

	Nombre común:	Setcreacia
	Nombre científico	Setcreasea pallida "Purple heart"
	Clima:	Cosmolita
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	0.50 m
	Distancia entre si:	0.30m
	Características	
Color morado Flores rosadas Riego Bajo Floración todo el año		

Tabla 4.2.3 Cubresuelos³

¹ Benitez, Carolina, Guate Flora

² Ídem

	Nombre común:	Lazo de amor
	Nombre científico	Vinca mayor
	Clima:	Cosmolita
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	0.50 m
	Distancia entre si:	0.30m
Características		
Follaje verde-amarillo		
Riego Moderado		
Floración todo el año		

Tabla 4.2.4 Cubresuelos⁴

	Nombre común:	Hierba de Pollo
	Nombre científico	:Zebrina pendula
	Clima:	Cosmolita
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	0.30 m
	Distancia entre si:	0.30m
Características		
Follaje color morado		
Puede colgar y trepar.		
Riego Bajo		

Tabla 4.2.5 Cubresuelos⁵

c) Flores

	Nombre común:	Ave del paraiso
	Nombre científico	Strelitzia reginae
	Clima:	Cosmolita
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	1.50 m
	Distancia entre si:	1.00m
Características		
Floración todo el año		
Riego moderado		
Follaje verde		
Flores amarillas con morado		

Tabla 4.2.6 Flores

³ Ídem

⁴ Ídem.

⁵ Ídem.

	Nombre común:	Crossandra
	Nombre científico	Crossandra infundibuliformis
	Clima:	Calido
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	0.75m
	Distancia entre si:	0.50m
Características		
Floración todo el año Riego moderado Follaje verde Flores amarillas renovar las plantas cada 3-4 años		

Tabla 4.2.7 Flores

	Nombre común:	Cuyucus
	Nombre científico	canna spp.
	Clima:	Cosmopolita
	Ubicación:	Sol
	Altura máxima:	1.75m
	Distancia entre si:	0.50m
Características		
Floración todo el año Riego bajo Follaje verde Flores amarillas		

Tabla 4.2.8 Flores

Criterios para la selección de Vegetación en el Espacio Público de Escuintla

Color:



Amarillo es el color de los edificios de la Catedral, el Centro Cultural y la Municipalidad, edificios que son hitos administrativos y culturales. Por lo que se elige flora de color amarillo para hacer una composición análoga que ayuda a reforzar la imagen urbana.



El morado es el color complementario del amarillo lo que permite que haya una composición por contraste.

Identidad En el caso de las palmeras, su uso permite potencializar la imagen de Escuintla como “Ciudad de las palmeras”

Tipo de Vegetación: Árboles, cubresuelos y flores. Para dar una variedad en la flora urbana. Cabe decir que las palmeras no son árboles.

Mantenimiento Al escoger vegetación para uso urbano, debe tenerse presente el mantenimiento, usar plantas de bajo mantenimiento. De bajo o moderado riego. Plantas que necesiten poca poda.

Crecimiento Debe preferirse aquellas plantas de crecimiento rápido o moderado, eso permite con más facilidad reponerlas en caso se necesite de reponerlas por otras nuevas.

Floración continua: Especialmente en las plantas ornamentales como las flores, debe evitarse aquellas que florezcan solo por épocas estacionales, en cambio preferir aquellas que su floración se de a lo largo del año.



4.3 PREMISAS DE DISEÑO

**Clímax en el Espacio Público,
Avenida Principal**

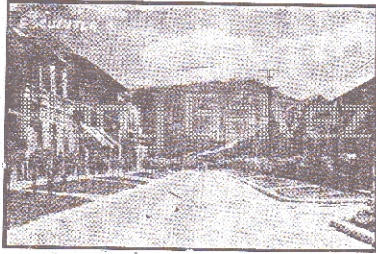


Fig. 4.3.1 Gabarito ≈ 1940

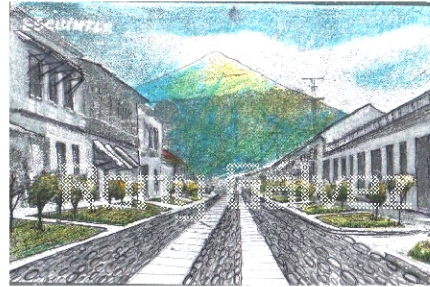


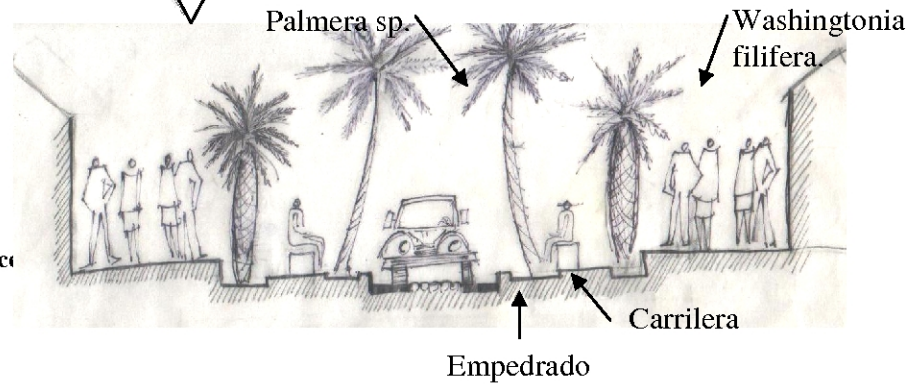
Fig. 4.3.2 Recreación

. En la evolución del espacio público en la ciudad, este es el diseño de gabarito mas elaborado y que ofrece un efecto positivo en la imagen urbana.

Calle empedrada con carrileras de concreto, a los extremos áreas ajardinadas, luego área de circulación peatonal

**PREFIGURACION
GABARITO, AVENIDA
PRINCIPAL**

Fig. 4.3.3 Prefiguración avenida c



Zona de Circulación Peatonal

Franja de Estancia y mobiliario urbano

Área de Trafico Controlado

Franja de Estancia y mobiliario urbano

Zona de Circulación Peatonal

Esta prefiguración responde a la memoria del gabarito de la izquierda, la parte central destinada a un tráfico controlado, o ciclovias para fines de semana, seguido de un área con vegetación, las palmeras responden a la premisa de "Ciudad de las Palmeras", la cual también se crea un área estancial en la cual se coloca mobiliario urbano, y una zona de circulación peatonal frente a los locales comerciales

PAVIMENTO ECOLÓGICO PARA ÁREAS ESTANCIALES

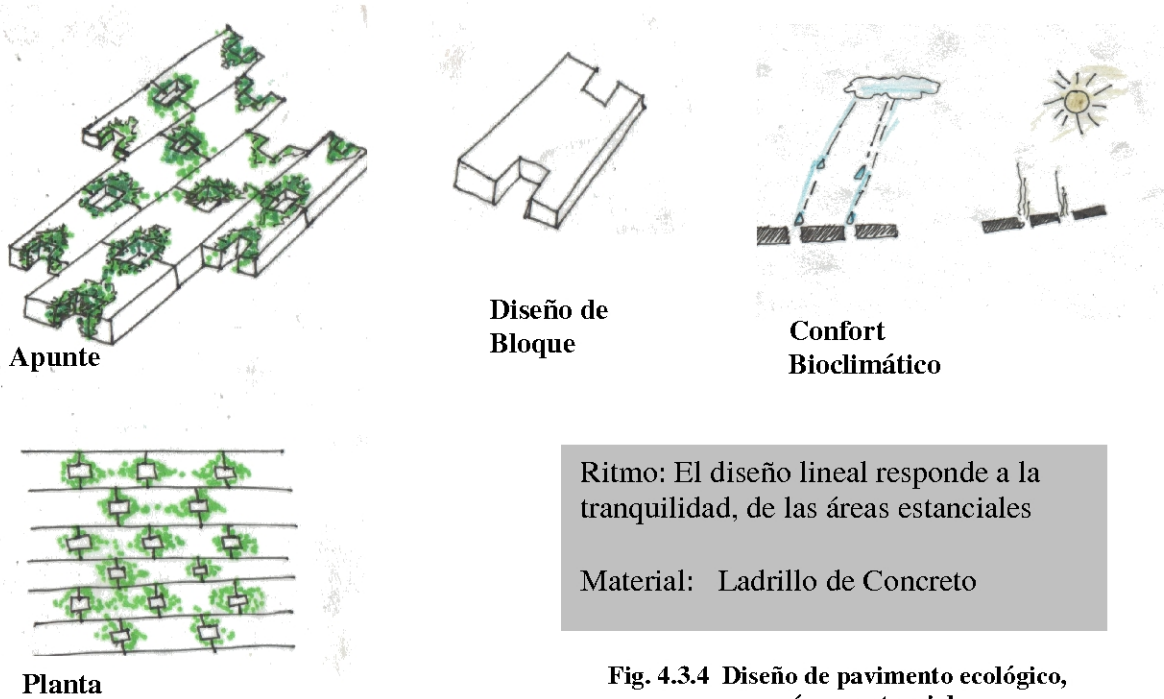


Fig. 4.3.4 Diseño de pavimento ecológico, áreas estanciales

PAVIMENTO ÁREAS DE TRANSITO

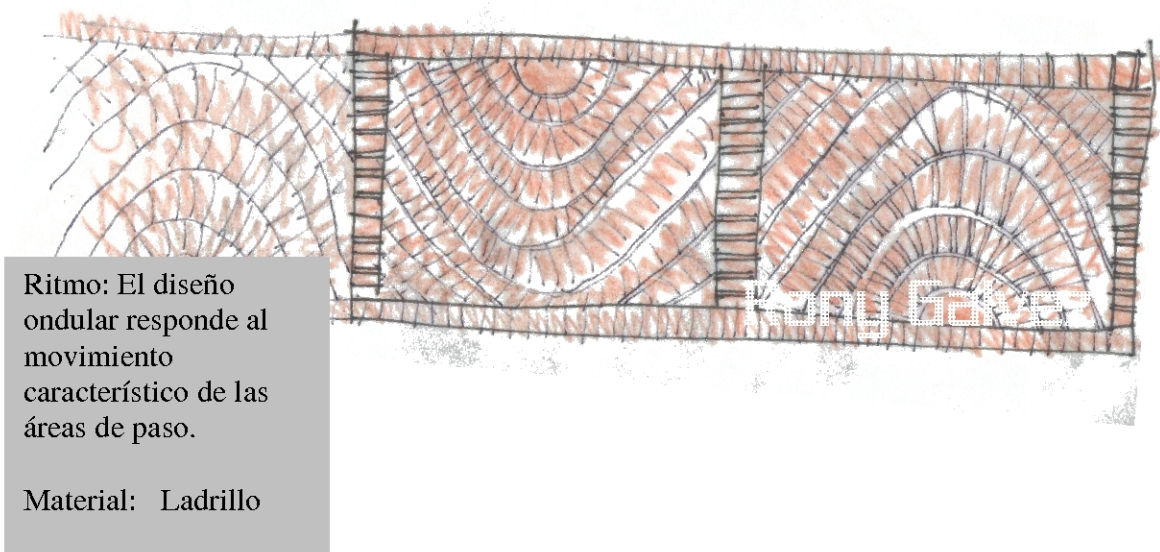


Fig. 4.3.5 Diseño de pavimento, áreas de transito

PERMEANDO EL INGRESO PRINCIPAL DEL PARQUE

ACTUALIDAD



Fig. 4.3.7 Parque

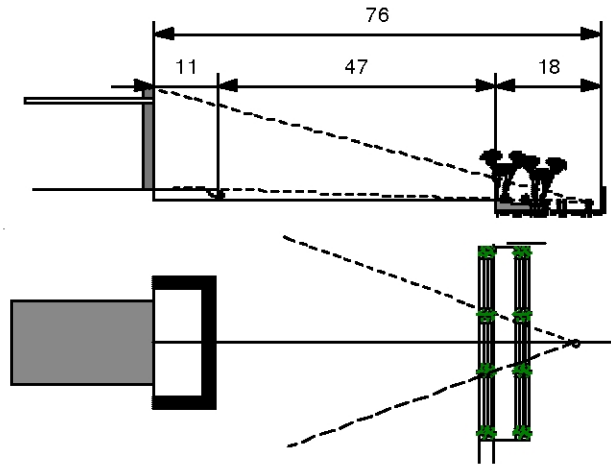
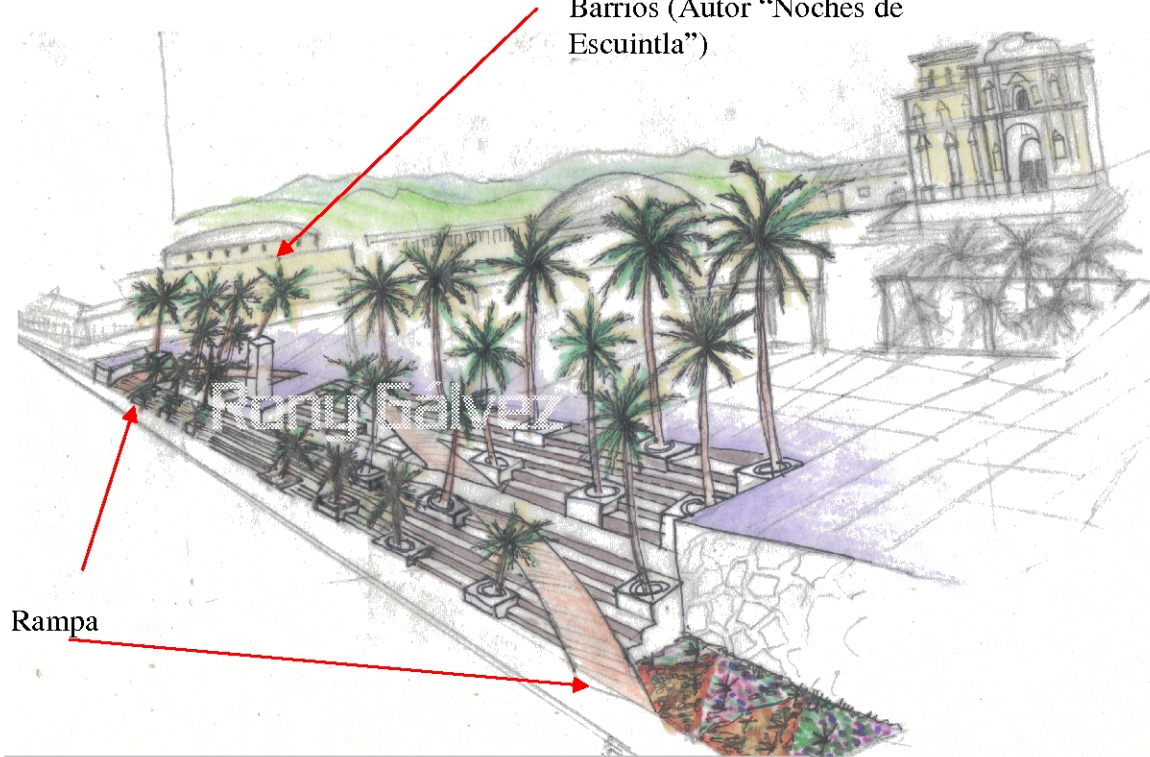


Fig. 4.3.6 Esquema Visual

Monumento a María del Transito
Barrios (Autor "Noches de
Escuintla")



Rampa

Este tipo de vegetación permite una permeabilización visual,
que no oculta los elementos dentro del parque.

Fig. 4.3.8 Prefiguración Ingreso principal a parque

FUENTE PÚBLICA

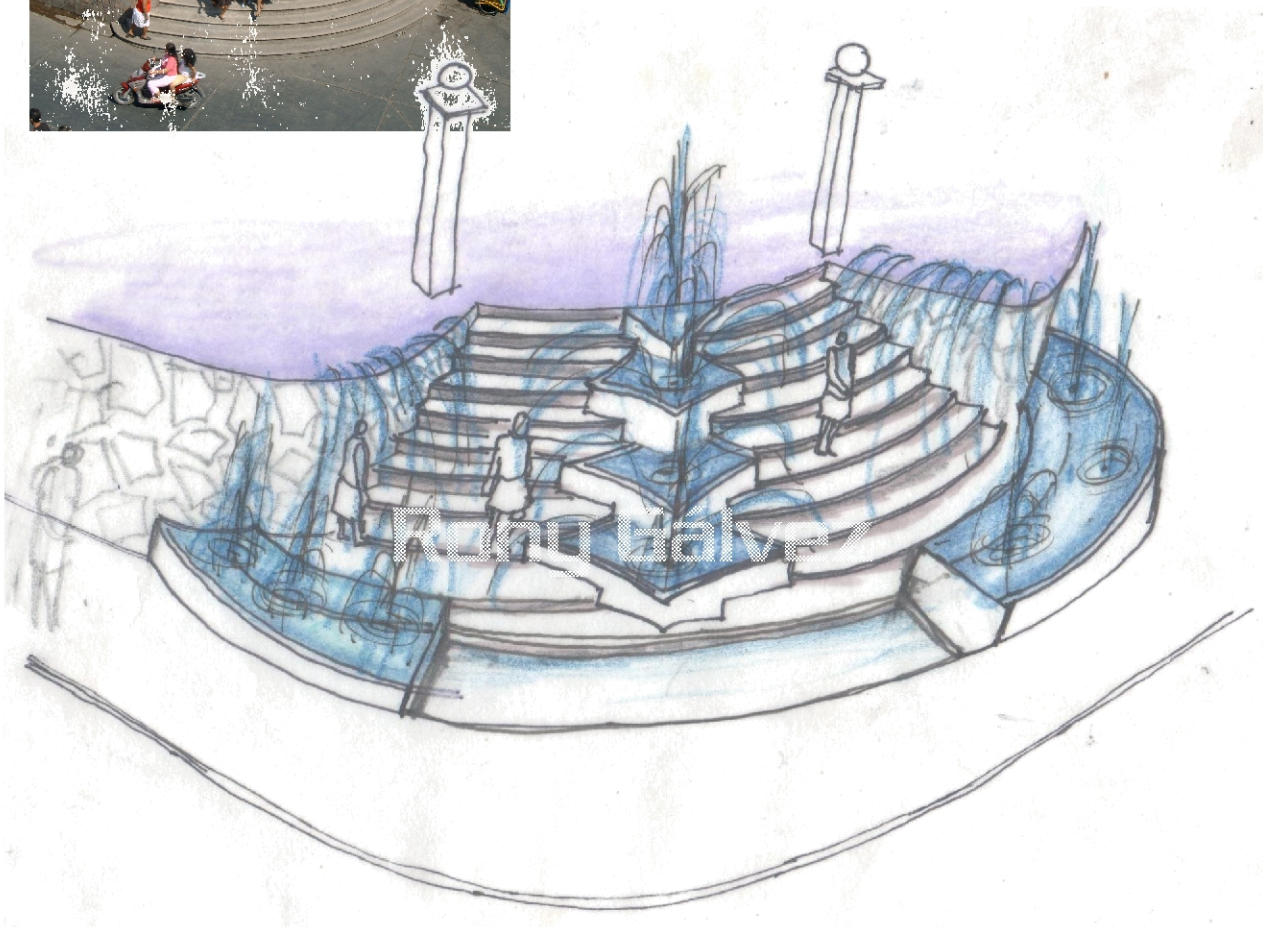


Fig. 4.3.9 Prefiguración, Fuente Urbana

4.4 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

A modo de conclusión:

- Muchos de los casos presentados anteriormente eran vías principales de tráfico rodado, las cuales se dispusieron como vías para tráfico peatonal, como el caso de la Calle de las Flores en Curitiba, Stroget en Dinamarca.
- Estos paseos peatonales se relacionan con nodos de concentración, véase Las Ramblas inician en la plaza Cataluña, en Paseo Ahumada en Plaza de Armas y termina en la Alameda del Libertador.
- Todos los casos anteriores se han dado en los centros de las ciudades, los cuales han resultado exitosos.
- El arte esta presente en el espacio público, en Las Ramblas espacios para exposiciones de artistas, músicos, pintores, etc.
- Mobiliario urbano, se han encaminado en varias directrices según la necesidad de cada caso, por ejemplo en Paseo Ahumada una pantalla electrónica para que acuda la multitud.
- Pavimentos, se ha cuidado el diseño del pavimento, con esto se puede marcar diferencia de las áreas que se diseñan, para aumentar la calidad de la imagen, en el caso de Stroget el diseño del pavimento fue encargado a un artista.
- La vegetación esta presente en los casos anteriores, en algunos casos en macetones.
- Estas intervenciones en el espacio público permite tener un área en el cual el movimiento se encuentran las 24 horas.

RECOMENDACIONES

- En la intervención del espacio público debe respetarse la identidad histórica que le caracteriza.
- La creación de monumentos es para reforzar la estructura visual, acá se visualiza la ubicación de algunos monumentos, el diseño debe de encargarse explícitamente a un artista, ya que es un proyecto específico.

Capítulo 5

«La ciudad ideal es aquella
que te invita a pasear»

Jordi Borja

DISEÑO



- Industrial
- Arquitectónico
- Urbano

O
Ñ
E
Ñ
O
D
I
S
E
Ñ
O
D
I
S
E
Ñ
O
D
I
S
E
Ñ
O

El diseño se circunscribe a muchas esferas, acá se desarrolla en tres ámbitos diferentes pero muy ligados íntimamente. El diseño industrial abarca la concepción del mobiliario urbano, que en varios casos se toma de inspiración la fauna propia y representativa del lugar. El diseño Arquitectónico y Urbano lleva una relación más compleja, el desarrollo de gabaritos, donde existe una relación armoniosa entre materiales, formas, vegetación, usuarios; también la integración entre la edificación y la calle, en los segundos niveles de las vías principales se abre un retiro en los que proyectamos esos “ojos que miran a la calle” y la hacen mas segura, al parecer de Jane Jacobs.

La estructura mental de la ciudad, se refuerza cuando se ubica monumentos como hitos, en las cuadras de personas o actividades importantes, entre ellos se deja proyectado el espacio a un monumento a María del Tránsito Barrios quien aportó a la cultura escuintleca con “Noches de Escuintla”

El proyecto explota la frase ya acuñada “Escuintla ciudad de las Palmeras” para marcar y poder estructurar mejor la ciudad desde un ámbito visual, además trata de tener diversas formas de movilidad y usuarios, atendiendo en primer instancia al peatón recordando que entre ellos se encuentra quien tienen algún tipo de discapacidad.

Se proyecta que el espacio público sea versátil, que en él pueda darse variedad de manifestaciones culturales y que de paso a la vida urbana y a las actividades de ocio.

5.1 DISEÑO INDUSTRIAL (mobiliario urbano)

- Puerta
- Banca 1
- Banca 2
- Bolardo
- Iluminación
- Cabina Telefónica
- Papelera
- Alcorque

PUERTA / DOOR **Temple**
Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla
Autor / Designer **Domingo Gálvez**

Expresión Gráfica



APROXIMACIÓN



AMBIENTACIÓN



DESCRIPCIÓN

La puerta indica que se está entrando a una zona con un tratamiento diferente en la cual debe existir otras conductas y actividades. Se indica al conductor que se esta entrando a una zona de tránsito restringido y al peatón se le informa que el tiene ciertos privilegios en esta zona.

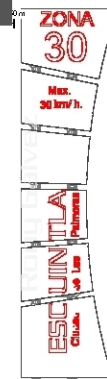
MATERIALES

Vidrio templado anclado con un sistema spider a una estructura metálica.

PLANTA



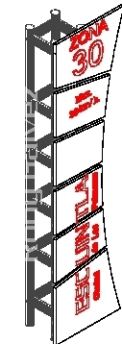
ELEVACIÓN



SOMÉTRICO

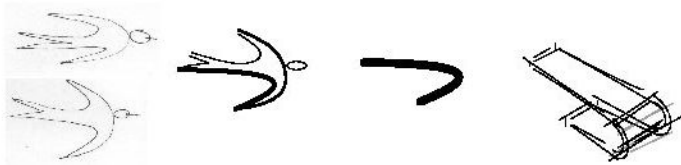


AMBIENTACIÓN



BANCA / BENCH **Escuintla**
Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla
Autor / Designer **Domingo Gálvez**

Expresión Gráfica



Golondrina en vuelo



DESCRIPCIÓN

La idea generatriz y la expresión formal de este elemento urbano pretende transmitir al usuario una sensación de antigravedad.

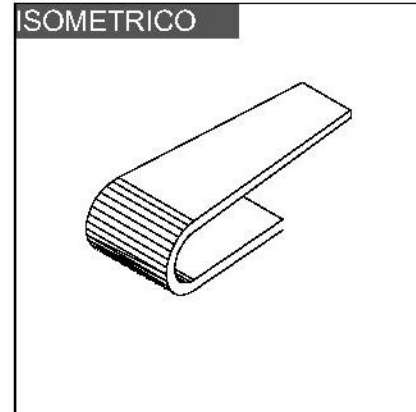
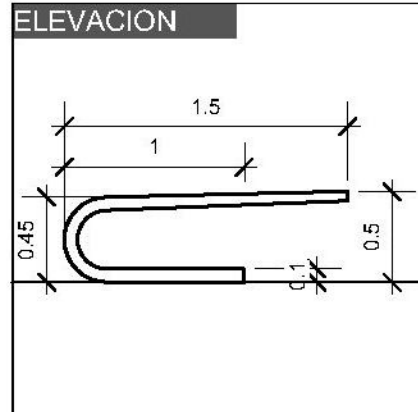
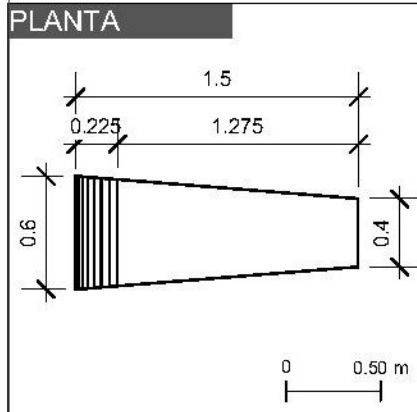
El diseño presenta unidad, al configurarse como una pieza monolítica. La banca sin respaldo destinada a ser un elemento de descanso informal, por así decirlo, así el usuario urbano podrá descansar adoptando la posición que más crea conveniente evitando posiciones rígidas, se entenderá al ver la variante de la banca, llamada Escuintla.01

MATERIALES

Debera ser un elemento monolítico, de hormigón armado de un grosor de 10 cm de color gris granítico.

COLOCACIÓN

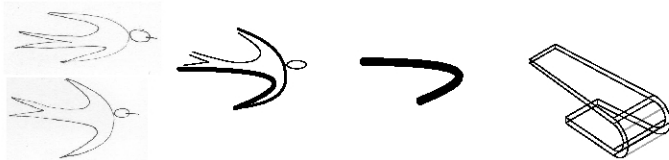
La banca no se sujeta a la superficie, es simplemente apoyado



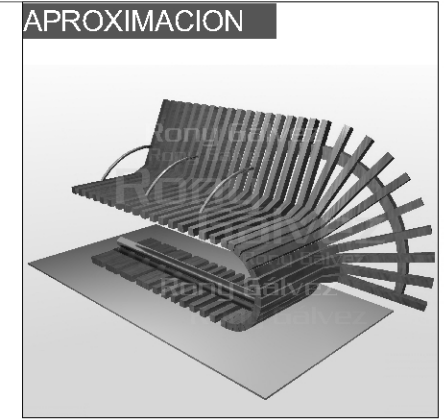
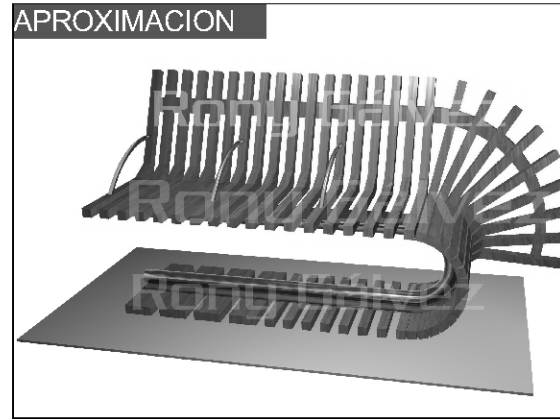
BANCA / BENCH **Escuintla.01**
Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla

Autor / Designer **Domingo Gálvez**

Expresión Gráfica



Golondrina en vuelo



DESCRIPCIÓN

Este modelo es una variante de la banca "Escuintla", a la cual se le adaptó respaldo, variando los materiales mas no la esencia ni la forma de la cual fue concebida.

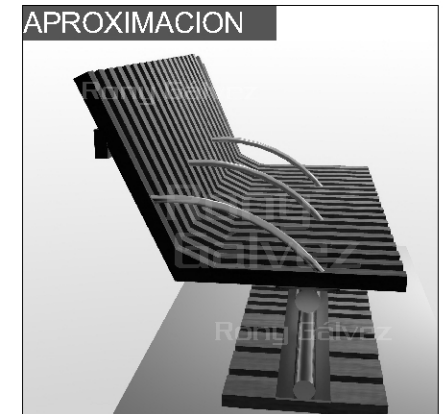
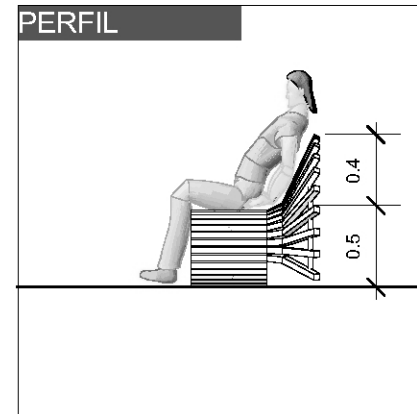
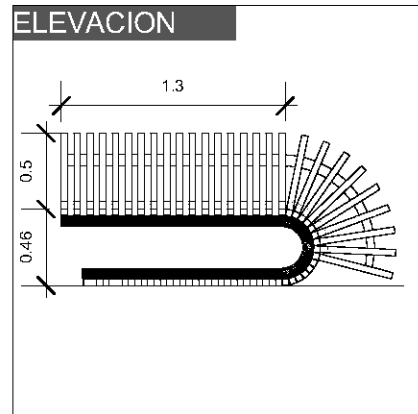
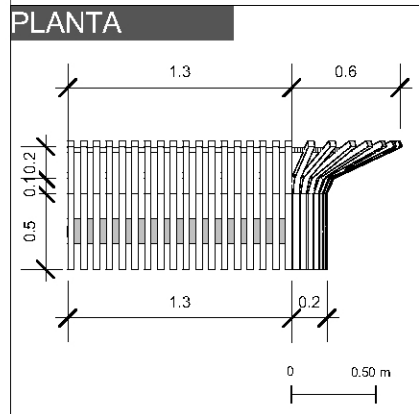
De la confrontación con la banca "Escuintla" se observa que la banca "Escuintla.01" ofrece actividades mas pasivas que la anterior.

MATERIALES

Una estructura de acero inoxidable, la cual sostiene el asiento y el respaldo de madera.

COLOCACIÓN

La banca no se sujeta a la superficie, es simplemente apoyado



BOLARDO / BOLLARD

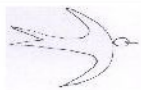
Eclipsa

Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla

Autor / Designer

Domingo Gálvez

Expresión Gráfica

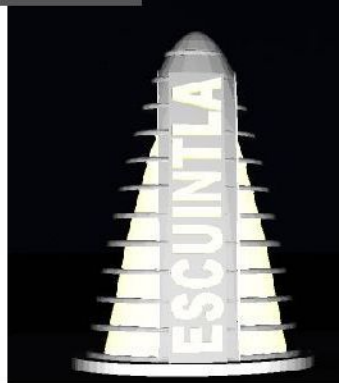


+

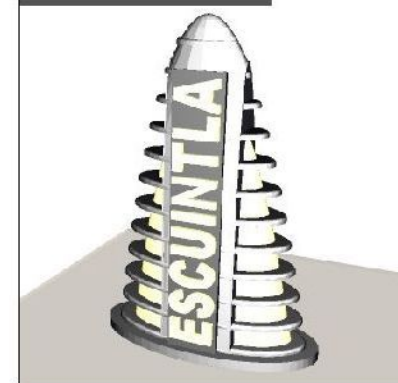
ESCUINTLA

Golondrina en vuelo

APROXIMACION



APROXIMACION



DESCRIPCIÓN

Vender la marca "Escuintla" a los turistas y a los vecinos como parte de una Estrategia de Marketing Urbano.

Formado por una columna central de acero, adentro un cuerpo de luz, protegido con acero, y letras luminosas, con la palabra Escuintla.

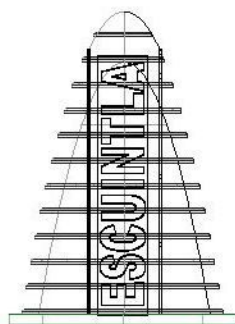
MATERIALES

La estructura es de acero inoxidable acabado pulido espejo. Las letras y el interior plexiglas blanco lechoso semi transparente.

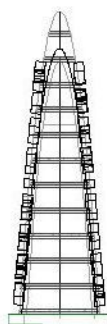
COLOCACIÓN

empotrado

ELEVACION



PERFIL



ISOMETRICO



APROXIMACION



COLUMNA/ COLUMN Antorcha
Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla

Autor / Designer Domingo Gálvez

Expresión Gráfica

APROXIMACION



AMBIENTACION



DESCRIPCIÓN

Se presenta una columna que va variando de ancho y en el top lleva la luminaria la cual también tiene ancho variable.

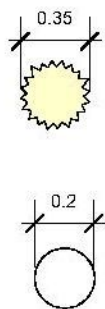
MATERIALES

Columna de acero galvanizado.
Luminaria de vidrio refractor.

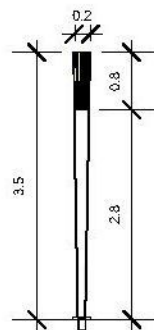
COLOCACIÓN

Con pernos de anclaje roscados.

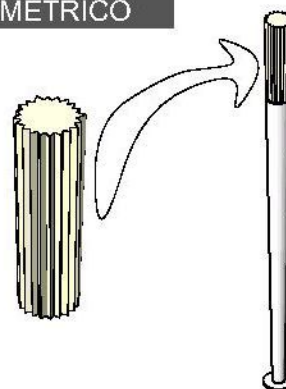
PLANTA



ELEVACION



ISOMETRICO

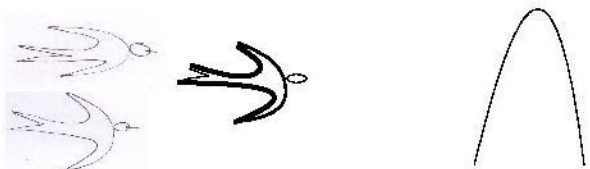


CABINA TELEFONICA
/ TELEPHONE BOOTH

Pipil Mobiliario Urbano

Autor / Designer Domingo Gálvez

Expresión Gráfica



Golondrina en vuelo

APROXIMACION



AMBIENTACION



DESCRIPCIÓN

La idea generatriz y la expresión formal de este elemento urbano pretende transmitir al usuario una sensación de antigravedad.

Una cabina, donde el usuario está resguardado de las condiciones climáticas, lluvia, viento, soleamiento. Con materiales sólidos y translúcidos, que permita la permeabilidad visual desde adentro como de afuera.

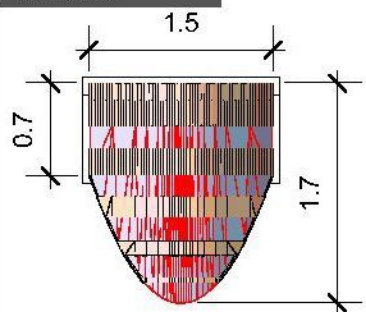
MATERIALES

Madera contrachapada y acrílico.

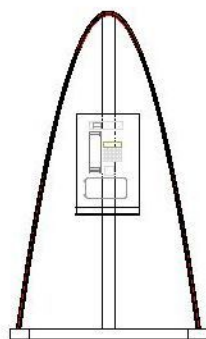
COLOCACIÓN

La estructura se ancla a la superficie.

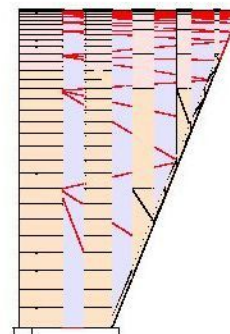
PLANTA



ELEVACION



ISOMETRICO



AMBIENTACION

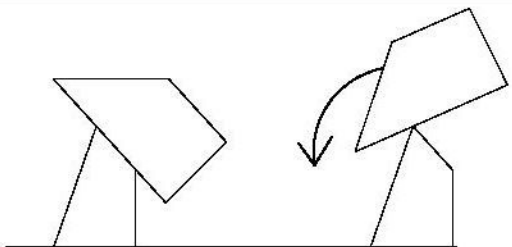


PAPELERA / Litter bin Kr-ELBA

Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla

Autor / Designer Domingo Gálvez

Expresión Gráfica



APROXIMACION



APROXIMACION



DESCRIPCIÓN

Papelera para exteriores con malla de acero. Con un mecanismo de vaciado sencillo

MATERIALES

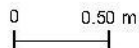
Chapa de acero y malla de acero inoxidable

COLOCACIÓN

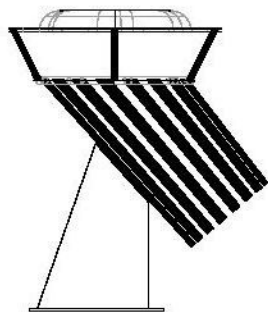
Puede ir simplemente apoyada o sujeta con tornillos de acero.

231

PLANTA



ELEVACION



APROXIMACION

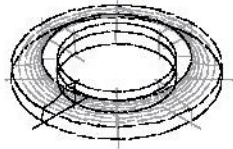


APROXIMACION



ALCORQUE / TREE-WELL **CORONA**
Mobiliario Urbano para el Núcleo Central de Escuintla
Autor / Designer Domingo Gálvez

Expresión Gráfica



APROXIMACION



DESCRIPCIÓN

El alcorque se forma con bloques en forma de cuña, el cual dan la forma circular, el alcorque se presenta como límite entre espacio para plantar un árbol y el pavimento urbano

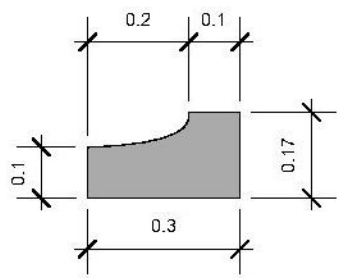
MATERIALES

-

COLOCACIÓN

empotrado a nivel del pavimento.

PLANTA



ISOMETRICO



APROXIMACION





5.2 DISEÑO ARQUITECTÓNICO Y URBANO

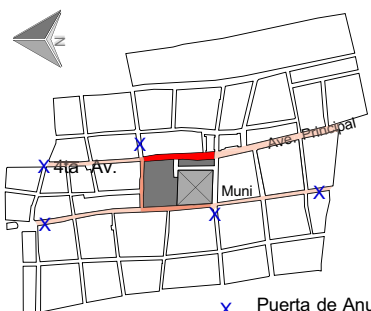
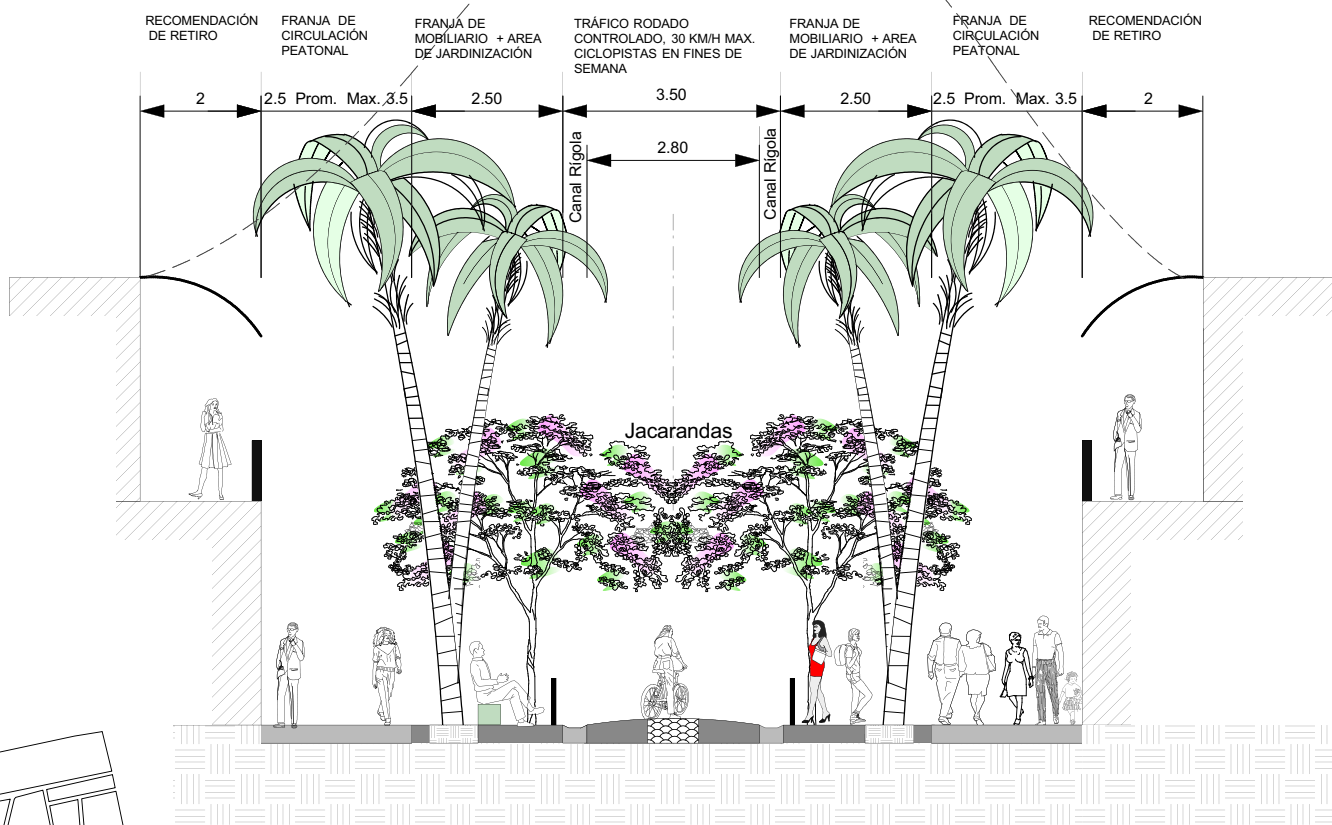


- Gabarito 1
- Gabarito 2
- Cruces Típicos
- Intervenciones Puntuales
- Parque Central
- Ingreso Principal
- Fuente

GABARITO [G-1] / Zona 30/ Avenida Principal

Núcleo Central Escuintla

Siluetas del Volcan de Agua.



UBICACIÓN

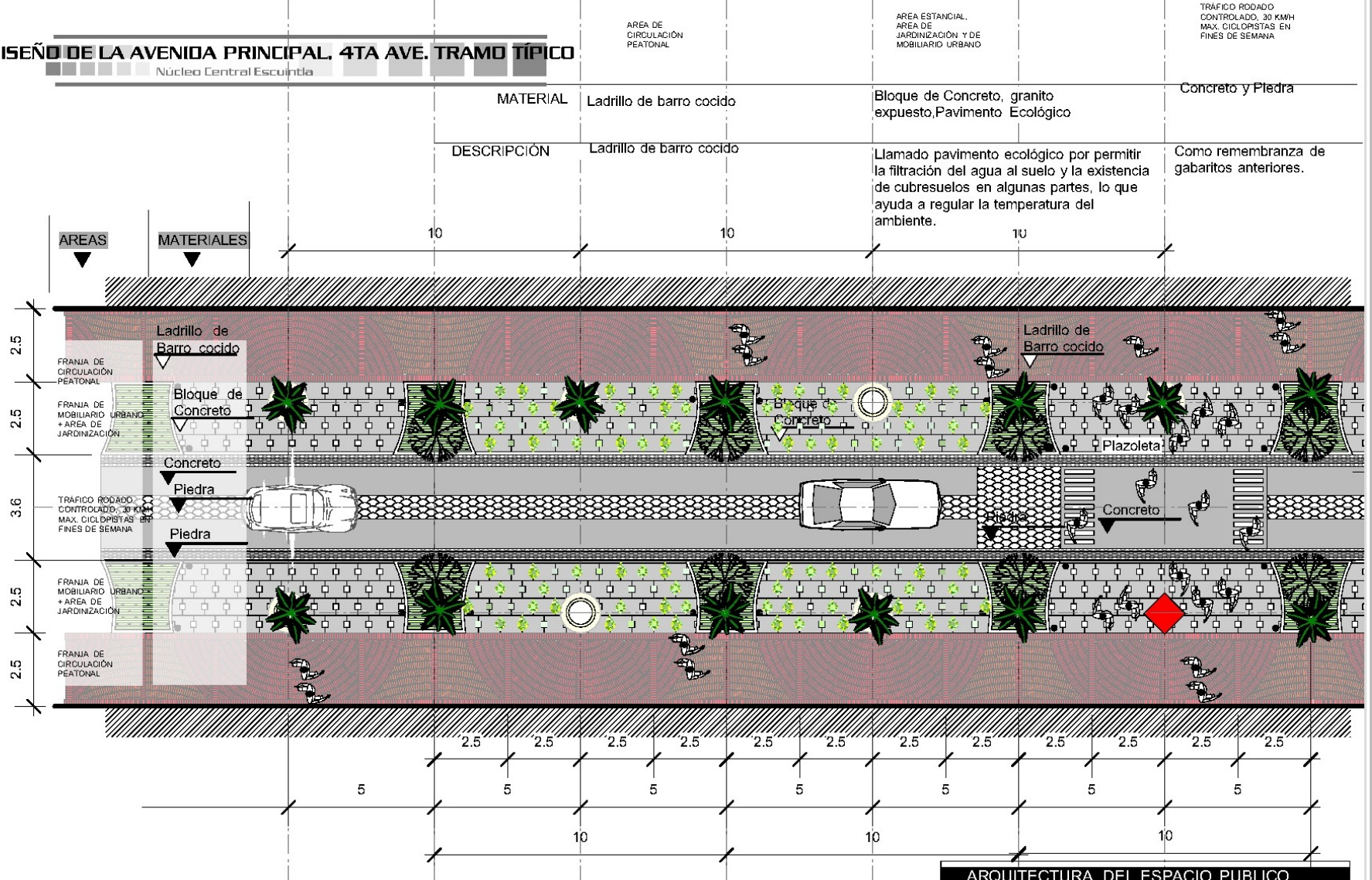
- X Puerta de Anuncio a Zona 30 (ver mobiliario urbano)
- Gabarito diseñado especialmente para la 4ta Avenida
- También usado en áreas del anteproyecto.
- Posibilidad de usarse en áreas de influencia

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:	Diseño Urbano		
Contenido:	GABARITO [G-1], en Avenida Principal		
Escala:	1: 125	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.	Capitulo	5
		Plano No.	9

DISEÑO DE LA AVENIDA PRINCIPAL. 4TA AVE. TRAMO TÍPICO

Núcleo Central Escuintla



AREA DE CIRCULACION PEATONAL

AREA ESTANCIAL, AREA DE JARDINIZACION Y DE MOBILIARIO URBANO

TRAFICO RODADO CONTROLADO, 30 KM/H MAX. CICLISTAS EN FINES DE SEMANA

MATERIAL Ladrillo de barro cocido

Bloque de Concreto, granito expuesto, Pavimento Ecológico

Concreto y Piedra

DESCRIPCION Ladrillo de barro cocido

Llamado pavimento ecológico por permitir la filtración del agua al suelo y la existencia de cubresuelos en algunas partes, lo que ayuda a regular la temperatura del ambiente.

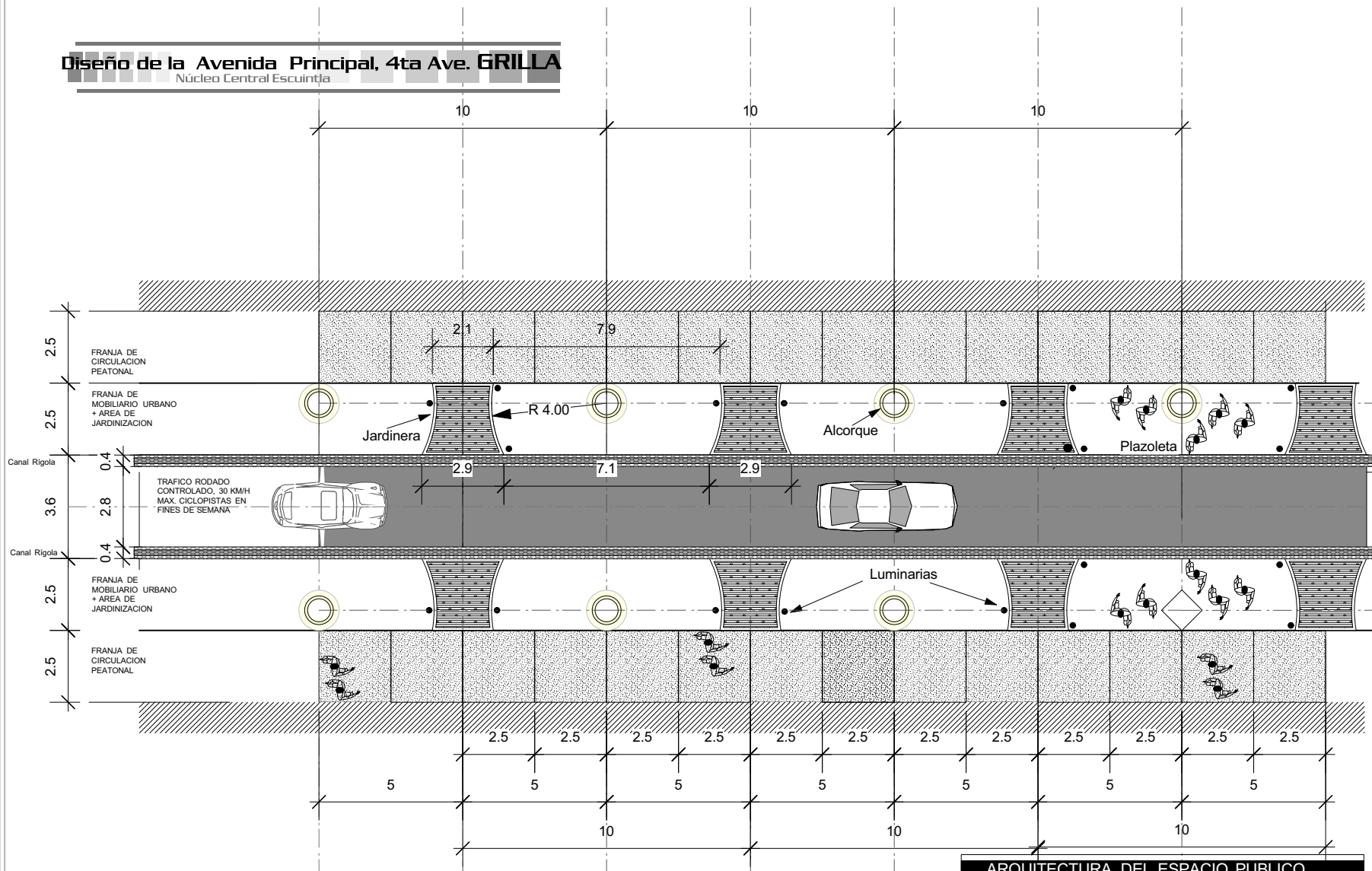
Como remembranza de gabaritos anteriores.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:		Diseño Urbano		
Contenido:		DISEÑO AV. PRINCIPAL, TRAMO TÍPICO		
Escala:	1: 200	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5
				10

Diseño de la Avenida Principal, 4ta Ave. GRILLA

Núcleo Central Escuintla



AREA DE CIRCULACION PEATONAL
 Con un ancho promedio de 2.5m y un máximo de 3.5m, esta banqueta se modula en bloques de 2.5 x 2.5m

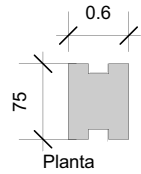
AREA ESTANCIAL, AREA DE JARDINIZACION Y DE MOBILIARIO URBANO
 Este espacio tiene áreas estanciales comprendidas en un sistema de plazoletas, las cuales se han diseñado flexibles para diversas actividades. En estas areas tambien incluye mobiliario urbano.

TRAFICO RODADO CONTROLADO, 30 KM/H MAX. CICLISTAS EN FINES DE SEMANA
 No se cierra el paso al vehiculo, si no, se trata de una convivencia pacifica entre el peaton y el automovil

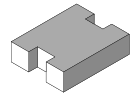
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diseño Urbano		
Contenido:	GRILLA, GABARITO 6-1		
Escala:	1: 200	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq.Monterroso y Maselli
Dibujo:	R. G.	Capitulo	5
		Plano No.	11

DISEÑO DE PAVIMENTOS

Núcleo Central Escuintla



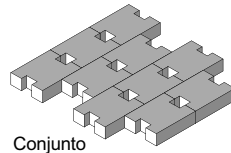
Planta



Isométrico,



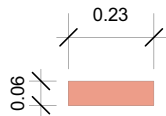
Corte



Conjunto

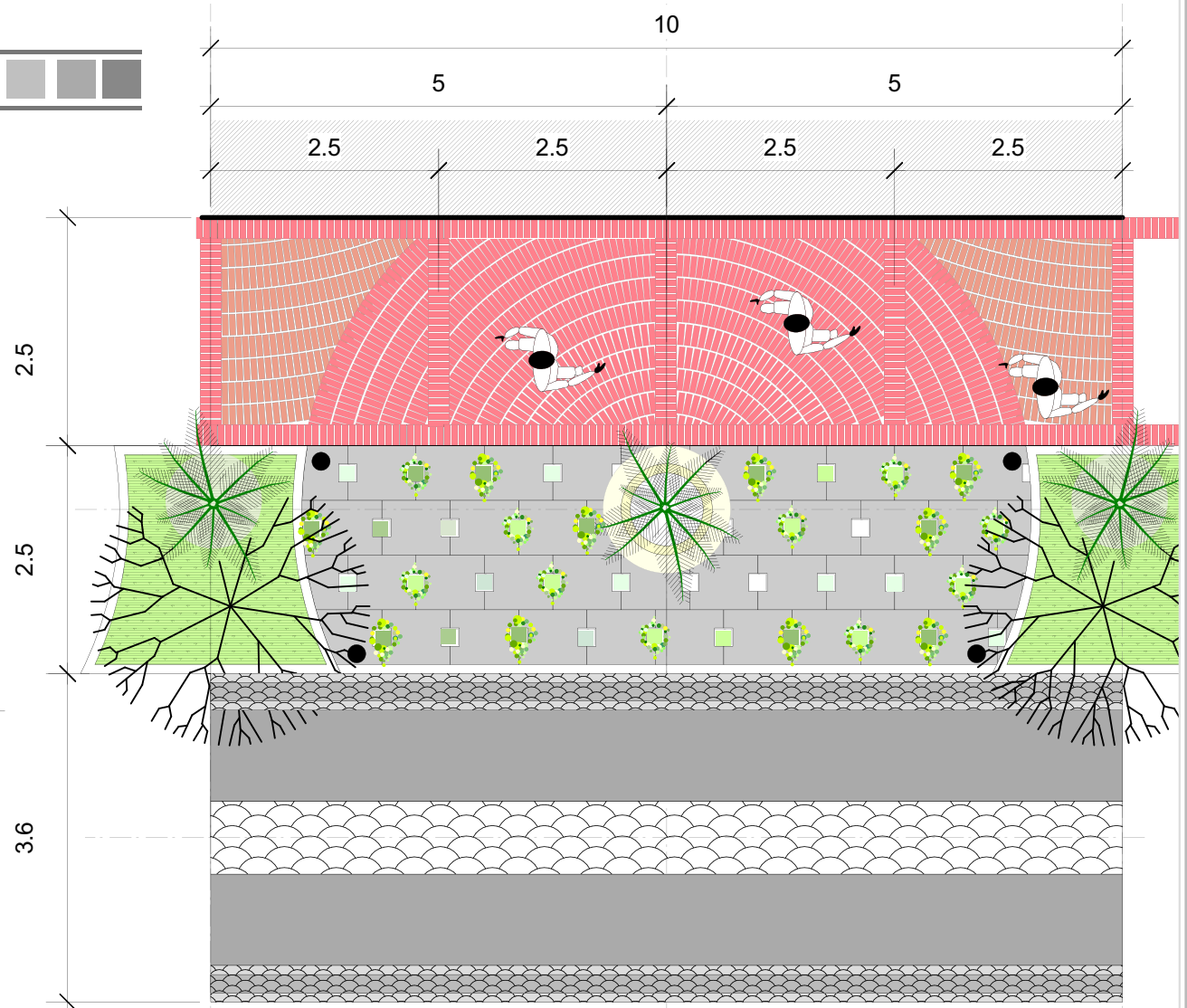
BLOQUE DE CONCRETO, PAVIMENTO ECOLÓGICO

Este bloque de concreto, propiedad del autor, se diseñó para las áreas estanciales e intervenir positivamente en el microclima. Es un bloque de concreto con granito expuesto.



LADRILO DE BARRO COCIDO--- ÁREA DE CIRCULACIÓN PEATONAL

El ladrillo es de medidas estandares, de uso comercial, usado con dos tonalidades, para ayudar a sobresalir un circulo con centro situado en el alcorque.



ÁREA DE TRÁNSITO CONTROLADO, CARRILERA DE CONCRETO + PIEDRA AL CENTRO

Como ya se evidenció, esta parte constituía el centro del gabarito tiempo atras. Se toma ahora como parte del rescate de identidad de la Ciudad en el curso del tiempo.

CANAL RIGOLA

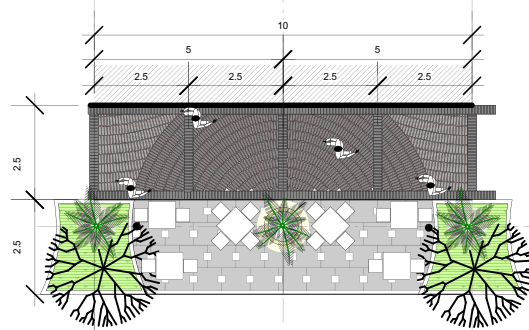
El canal se plantea de Piedra.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:		Diseño Urbano	
Contenido DISEÑO DE PAVIMENTO, G-1			
Escala:	1: 75	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.	Capítulo	5
		Plano No.	12

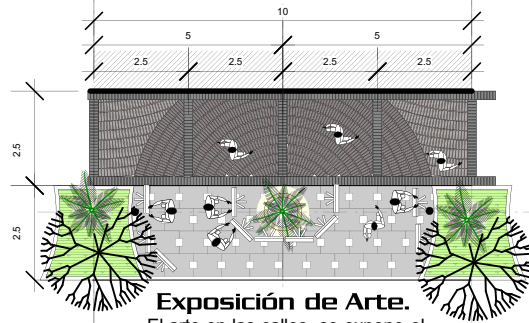
VERSATILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO

Núcleo Central Escuintla



Terrazas

Para tomarse un café o simplemente descansar.



Exposición de Arte.

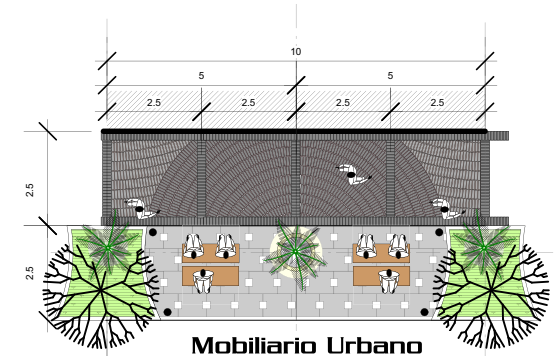
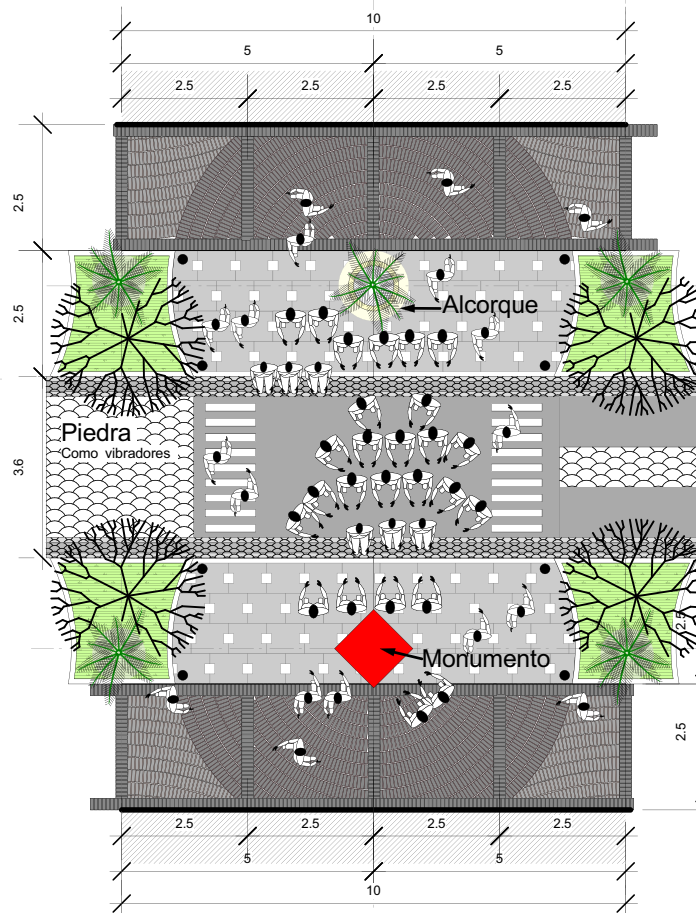
El arte en las calles, se expone el trabajo de artistas de la ciudad o externos.

Plaza

Esc. 1/150

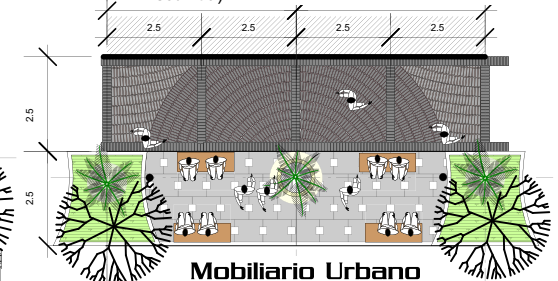
Se ha pensado ubicarlas al centro de las cuadras, para poder permear el recorrido peatonal. Esto obliga a variar el pavimento en el área de vehículos, antes de esta zona se tiene piedra, anunciando un espacio con peatones. La Plaza se dedica a algún evento o personalidad, se reemplaza la palmera típica con alcorque por un monumento, lo que nos refuerza la estructura mental en la ciudad.

El área denominada estancial, se ha diseñado para ser versátil, esta puede darse como terrazas, como espacios para el arte urbano, para el mobiliario urbano o a manera de plaza. Además estructura visualmente en el espacio a intervenir. El mobiliario está diseñado en su mayoría para estar simplemente apoyado.



Mobiliario Urbano

Área estancial con mobiliario urbano, en esta se puede descansar en las bancas diseñadas para el proyecto. (Banca Escuintla)



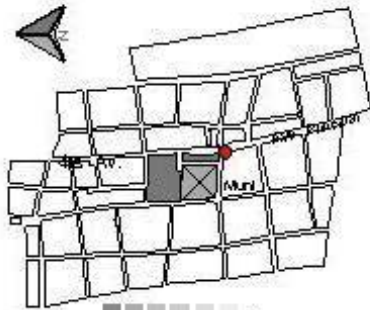
Mobiliario Urbano

Diferente disposición de mobiliario, usando la banca Escuintla.01, banca con respaldo. Cabe recordar que las bancas están diseñadas para estar simplemente apoyadas.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diseño Urbano		
Contenido:	VERSATILIDAD EN EL ESPACIO PÚBLICO		
Escala:	1:200	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.	Capítulo:	5
		Plano No.:	13

GABARITO G-1 / AVENIDA PRINCIPAL

Núcleo Central Escuintla



UBICACIÓN



ACTUALMENTE

Edificio de la Policía



PROYECCIÓN

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO
NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Escala:		Diseño Urbano			
Contenido: PERSPECTIVAS					
Escala:	----	Desarrolla:	Rony Gálvez López	Capítulo	Plano
Fecha:		Asesora:		4	No.
Dibuja:	R. G.	Arq. Mantecosa & Maselli			14

PASADO, PRESENTE Y PROYECCIÓN A FUTURO DEL ESPACIO PÚBLICO

Núcleo Central Escuintla



ANTAÑO



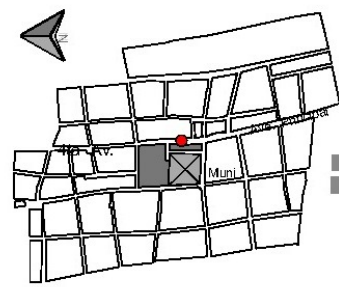
ACTUALMENTE

- Difícilmente se logra divisar la edificación
- Esta es la misma cuadra de la gráfica de arriba



PROYECCIÓN

Aún queda cierta reminiscencia de arquitectura con valor histórico



UBICACIÓN

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapas:		Diseño Urbano		
Contenido PERSPECTIVAS				
Escala:	---	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5
				15

IMAGEN URBANA--ESTRUCTURA VISUAL

Núcleo Central Escuintla



INGRESO A ZONA 30

- Cabinas telefónicas.
- Bancas .



PASO PEATONAL AL CENTRO DE UNA CUADRA

En días culturales, se cierra el paso a vehículos y se puede utilizar a manera de plaza.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa:		Diseño Urbano			
Contenido PERSPECTIVAS					
Escala:	---	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo	Plano
Fecha		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	5	16
Dibujo:	R. G.				



MOBILIARIO URBANO

- Cabinas telefónicas.
- Bancas .



TERRAZAS. EN VÍA PÚBLICA Y EN RETIRO (2da. Nivel)

Las fachadas escalonadas permitiría una interconexión entre espacio público y espacio privado



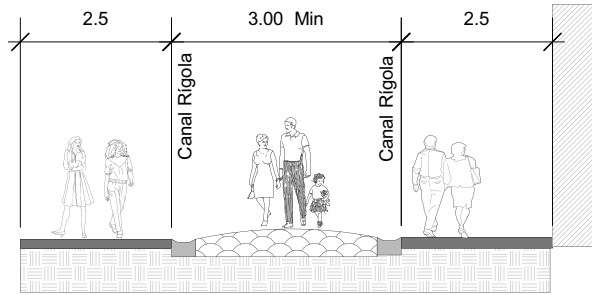
MOBILIARIO URBANO

- Versatilidad en la colocación de mobiliario urbano



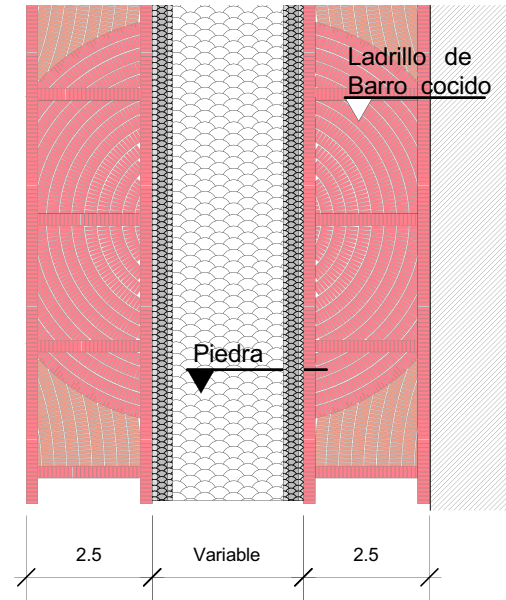
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diseño Urbano			
Contenido:	PERSPECTIVAS			
Escala:	---	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	5
Dibujo:	R. G.			Plano No. 17

GABARITO [G-2]/ Peatonal/ 9na. Calle
 Núcleo Central Escuintla

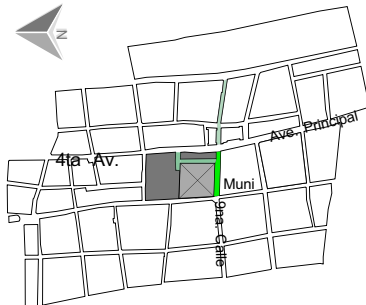


SECCIÓN (9na Calle frente a parque)

Esc. 1/125



DISEÑO DE PAVIMENTO (Planta Típica)
 Esc. 1/150



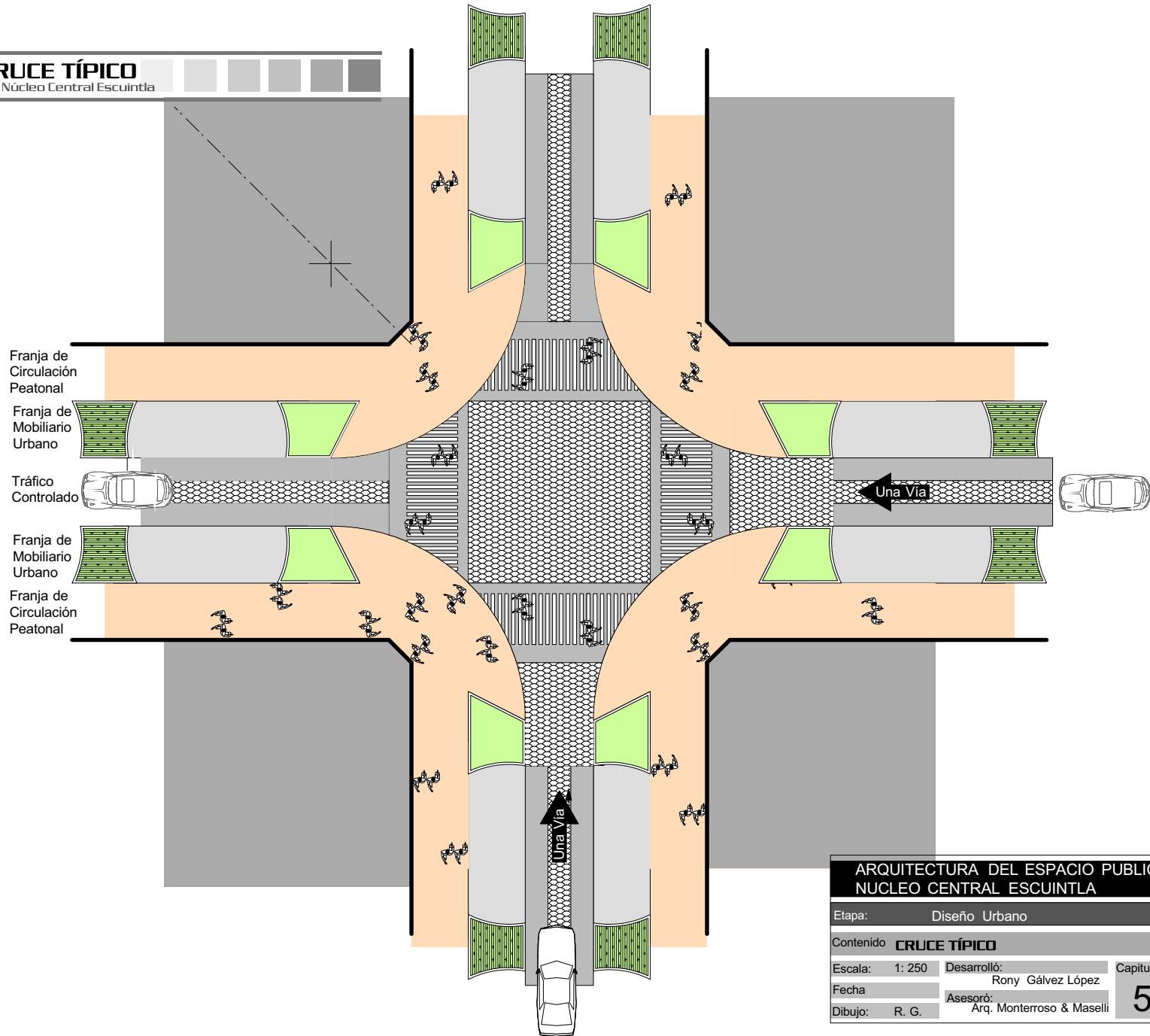
UBICACIÓN

- Gabarito diseñado especialmente para la 9na Calle (frente a parque)
- También usado en áreas del anteproyecto.
- Posibilidad de usarse en áreas de influencia

**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO
 NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA**

Etapa:	Diseño Urbano		
Contenido:	GABARITO [G-2], 9na. Calle		
Escala:	Indicada	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.		
		Capítulo	Plano
		5	18

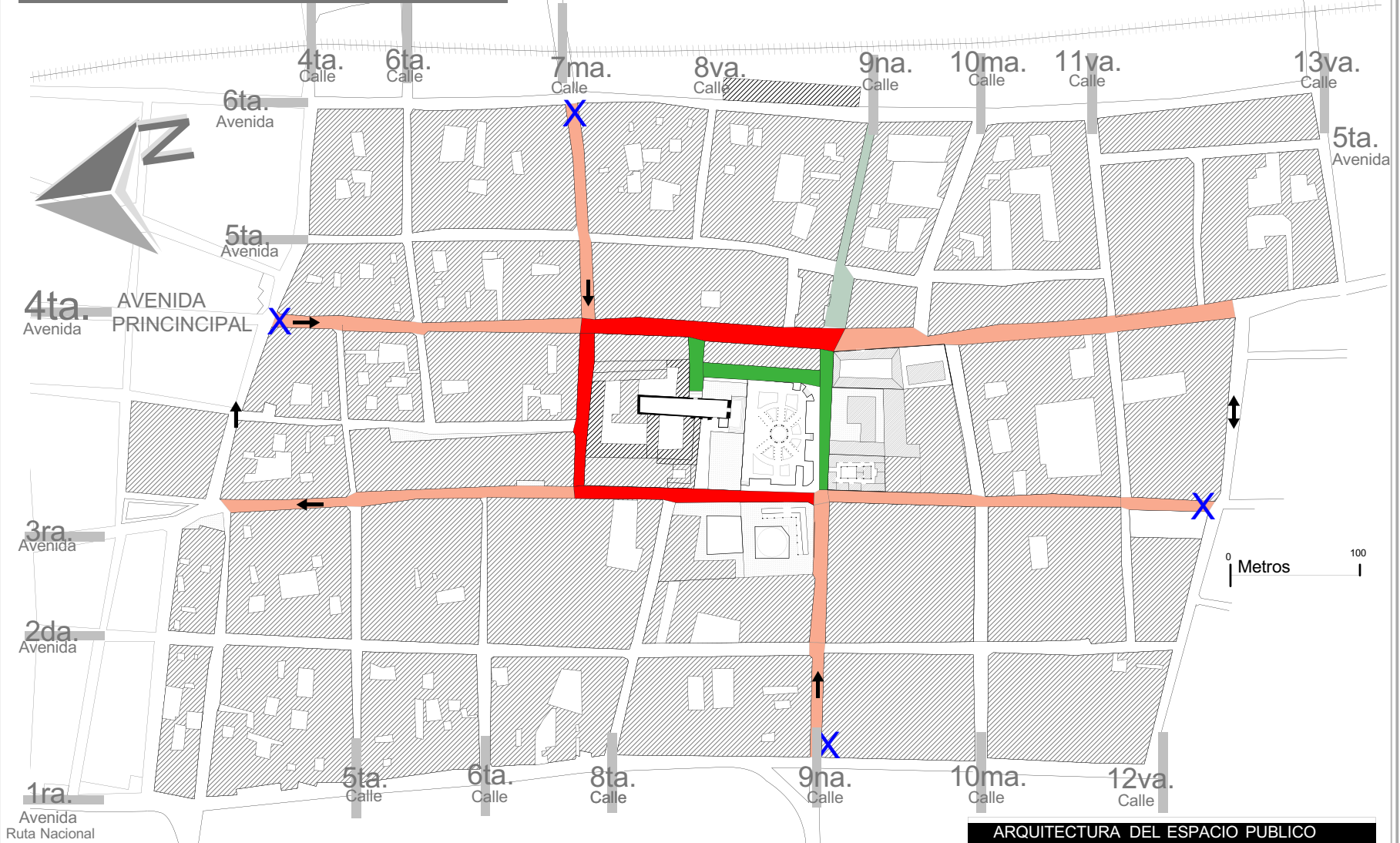
CRUCE TÍPICO
Núcleo Central Escuintla



ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diseño Urbano			
Contenido:	CRUCE TÍPICO			
Escala:	1: 250	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capitulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5
				19

VÍAS Y GABARITOS PARA EL CCU

Núcleo Central Escuintla



SIMBOLOGÍA

- Gabarito G-1, Zona 30, en CCU
- Gabarito G-1, Zona 30, en área de influencia

- Gabarito G-2, Peatonal, en CCU
- Gabarito G-2, Peatonal, área de influencia

- Sentido de Vía
- Puerta Ingreso a zona 30

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapa: Diseño Urbano	
Contenido: GABARITOS EN ANTEPROYECTO	
Escala: 1: 4500	Desarrolló: Rony Gálvez López
Fecha:	Asesoró: Arq. Eva Campos
Dibujo: R. G.	Capítulo: 5
	Plano No.: 20

CUADRO RESUMEN ---GABARITO
 Núcleo Central Escuintla

TIPO DE GABARITO	TIPO DE TRÁFICO Usuarios	BANQUETA	ÁREA ESTANCIAL	ÁREA RODADURA	ESQUEMA DE GABARITO	NOTAS	UBICACIÓN
G-1	Vehículo y Peatón	2.5m Prom	2.5m	2.8m + canal Rígola = 3.6m		<ul style="list-style-type: none"> - Retiro en segundo nivel, en avenidas principales, (3ra y 4ta. Ave) - El área de rodadura puede convertirse en ciclovías, temporalmente. 	
	ZONA 30 Tráfico Controlado. 30 Km/h	Ladrillo barro cocido	Bloque Ecológico	Carrilero de Concreto + Piedra			
G-2	Peatón	2.5m	-----	3.0m Mínimo		<ul style="list-style-type: none"> - Vías exclusivamente peatonales 	
	Con capacidad de entrar vehículo, si fuera necesario	Ladrillo barro cocido	-----	Piedra			

**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO
 NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA**

Etapa: Diseño Urbano

Contenido **CUADRO RESUMEN--GABARITOS**

Escala: ----- Desarrolló: Rony Gálvez López Capítulo Plano
 Fecha: Asesoró: Arq. Monterroso & Maselli 5 21
 Dibujo: R. G.

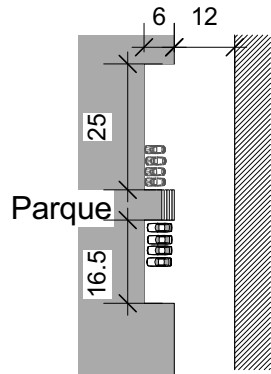


Intervenciones en Parque Central

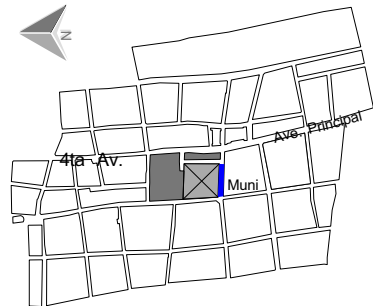


INGRESO PRINCIPAL A PARQUE

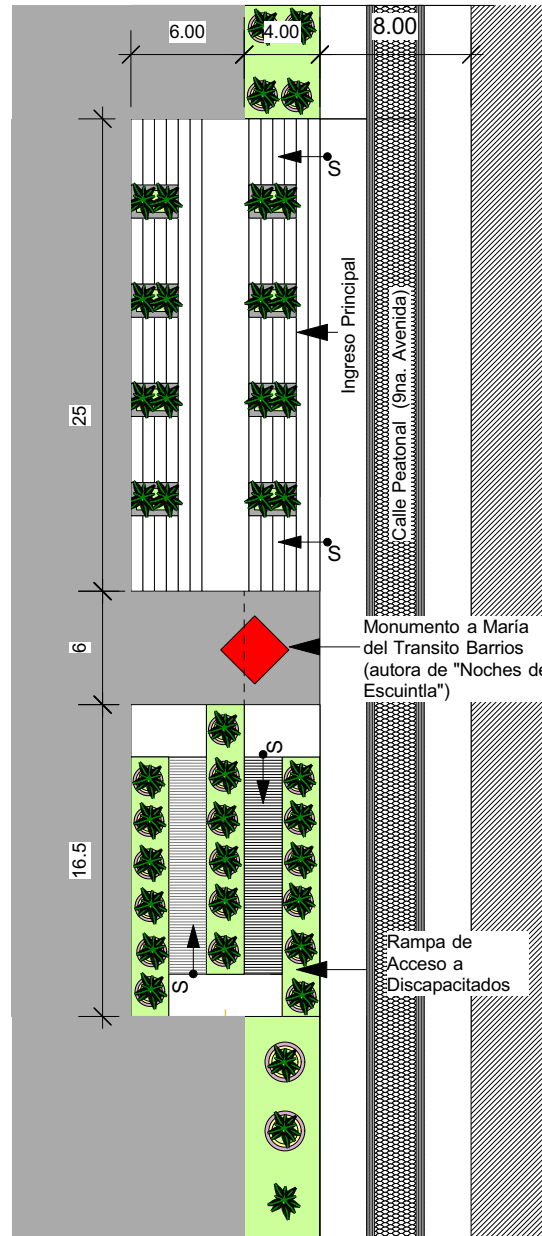
Núcleo Central Escuintla



SITUACIÓN ACTUAL



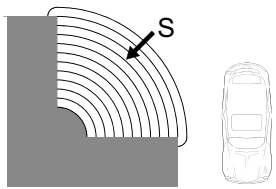
UBICACIÓN



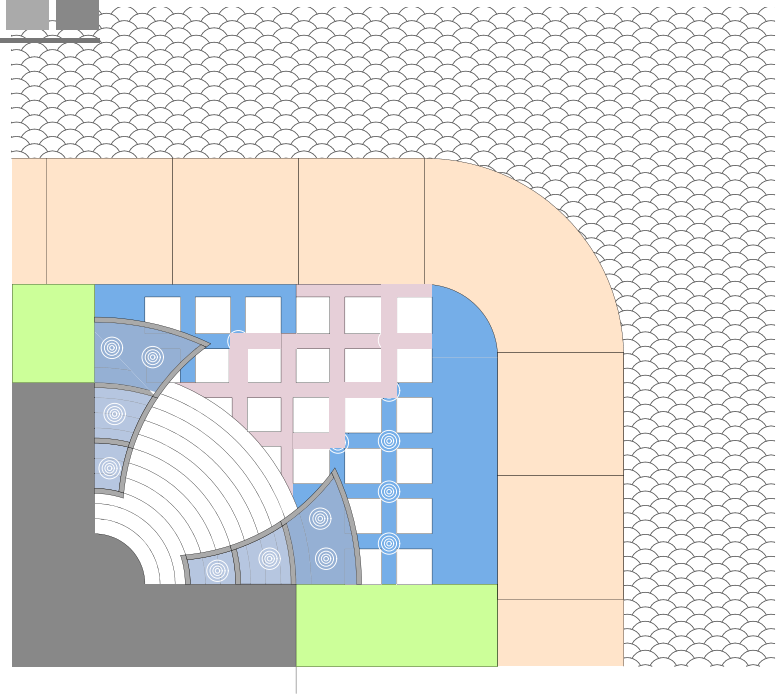
SECCIÓN DE INGRESO PRINCIPAL A PARQUE CENTRAL Esc. 1/200

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diseño Urbano			
Contenido:	INGRESO PRINCIPAL A PARQUE			
Escala:	1: 400	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5 22

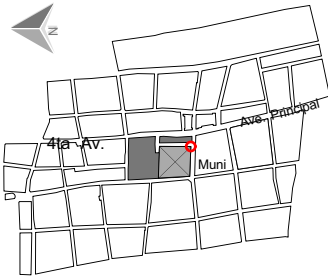
FUENTE URBANA
Núcleo Central Escuintla



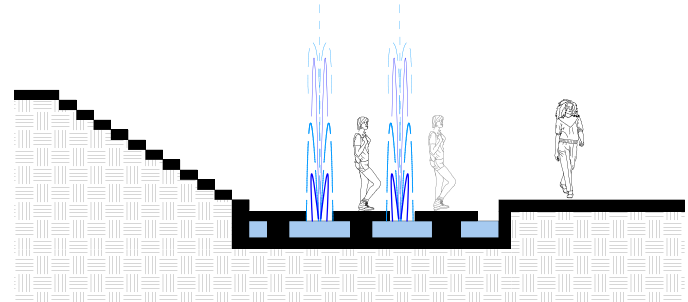
Ya en el diagnóstico urbano, se detectó la inconveniencia de esta área como ingreso al parque.



PLANTA
Esc. 1/150



UBICACIÓN



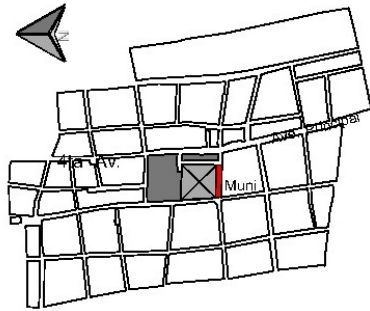
SECCIÓN
Esc. 1/125

**ARQUITECTURA DEL ESPACIO PÚBLICO
NÚCLEO CENTRAL ESCUINTLA**

Etapa:	Diseño Urbano			
Contenido:	FUENTE URBANA			
Escala:	Indicada	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5 23

GABARITO 6-2 E INGRESO A PARQUE

Núcleo Central Escuintla



UBICACIÓN



CALLE PEATONAL E INGRESO A PARQUE

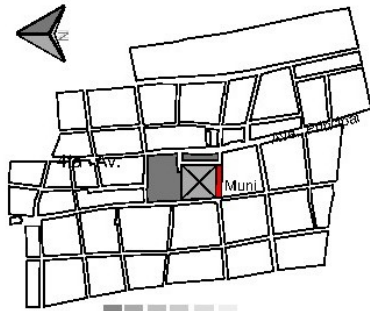
Gabarito 6-2

Calle peatonal, que da al parque, en primer plano monumento a la autora de "Noches de Escuintla", seguido ingreso (proyectado) a parque.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA

Etapas:		Diseño Urbano	
Contenido: PERSPECTIVAS			
Escala:	---	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.	Capítulo	5
		Plano No.	24

INGRESO A PARQUE
Núcleo Central Escuintla



UBICACIÓN



ACTUALMENTE



PROYECCIÓN



ACTUALMENTE

PROYECCIÓN

Nota:
Se recomienda eliminar la masa vegetal que obstruya el paisaje urbano y los hitos importantes, en este caso el templo de Catedral

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:		Diseño Urbano		
Contenido:		PERSPECTIVAS		
Escala:	Desarrolló:	Capitulo	Plano	
Fecha:	Rony Gálvez López	5	25	
Dibujo:	Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli		
R. G.				

ACCESO A PARQUE
Núcleo Central Escuintla



DESCANSO DE GRADAS



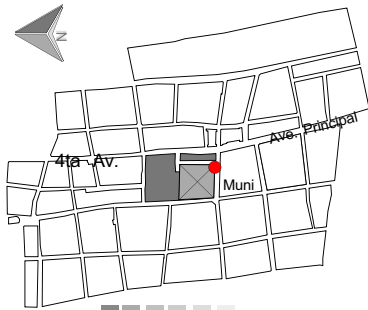
INGRESO POR RAMPA



RAMPA

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:	Diseño Urbano		
Contenido:	PERSPECTIVAS		
Escala:	-----	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.		
		Capitulo	Plano
		5	26

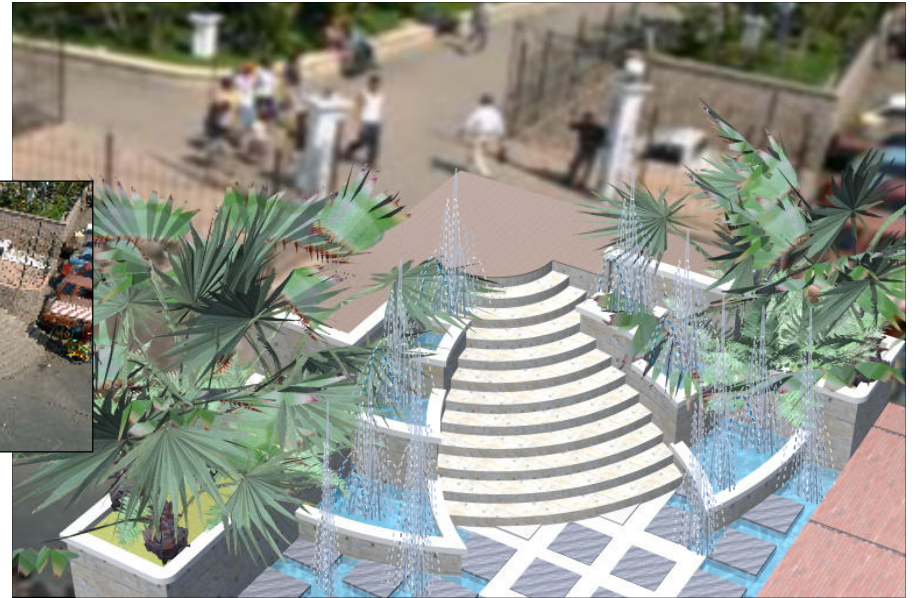
FUENTE URBANA
Núcleo Central Escuintla



UBICACIÓN



ACTUALMENTE



PROYECCIÓN



PROYECCIÓN



ACTUALMENTE

Se ha dicho que este acceso no es funcional y tampoco estético, no se clausura mas bien se acondiciona a nuevas actividades como lo puede ser una fuente urbana especialmente en verano.

ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA				
Etapa:	Diseño Urbano			
Contenido:	PERSPECTIVAS			
Escala:	-----	Desarrolló:	Rony Gálvez López	Capítulo
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli	Plano No.
Dibujo:	R. G.			5 27



FUENTE URBANA

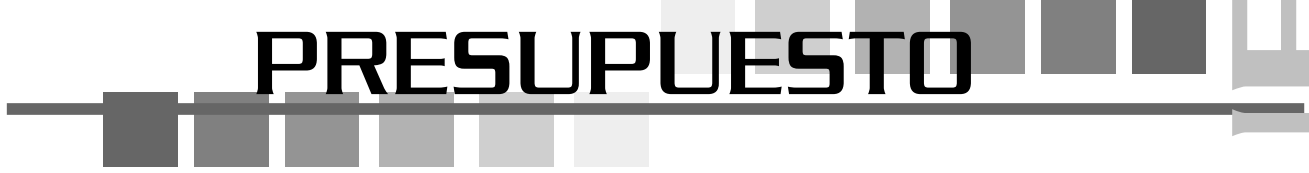


FUENTE URBANA

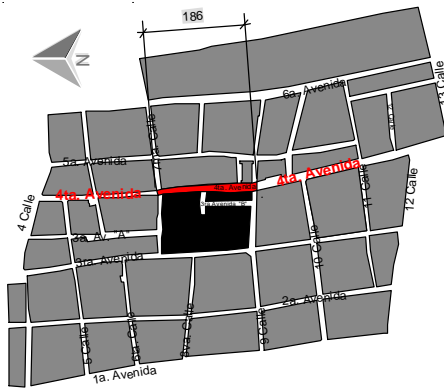
ARQUITECTURA DEL ESPACIO PUBLICO NUCLEO CENTRAL ESCUINTLA			
Etapa:		Diseño Urbano	
Contenido PERSPECTIVAS			
Escala:	-----	Desarrolló:	Rony Gálvez López
Fecha:		Asesoró:	Arq. Monterroso & Maselli
Dibujo:	R. G.	Capítulo	5
		Plano No.	28

Capítulo 6

PRESUPUESTO



PRESUPUESTO

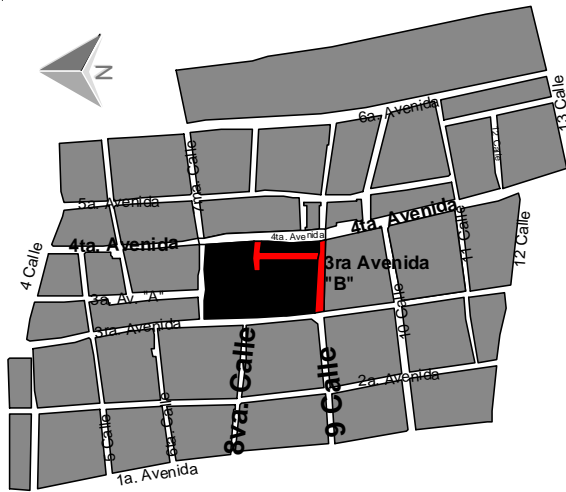


PRIMERA FASE

4ta. Avenida de 7ma calle
a 9na calle

Tipo de Gabarito: G-1

	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Total	
Gabarito 1					
Banqueta de Ladrillo	930	m2	Q700.00	Q651,000.00	
Pavimento Ecológico	850	m2	Q400.00	Q340,000.00	
Carrileras de concreto	770	m2	Q450.00	Q346,500.00	
Piedra Bola	300	m2	Q350.00	Q105,000.00	
Jardineras	40	unidad	Q700.00	Q28,000.00	
Total					Q1,470,500.00
Vegetación					
Palmeras	80	Unidad	Q1,500.00	Q120,000.00	
Jacarandas	40	Unidad	Q800.00	Q32,000.00	
Total					Q152,000.00
Mobiliario Urbano					
Puerta	1	Unidad	Q 65,000.00	Q 65,000.00	
Banca 1	16	Unidad	Q 1,000.00	Q 16,000.00	
Banca 2	40	Unidad	Q 15,000.00	Q 600,000.00	
Bolardo	108	Unidad	Q 3,000.00	Q 324,000.00	
Cabina Telefónica	8	Unidad	Q 18,000.00	Q 144,000.00	
Papeleras	36	Unidad	Q 1,700.00	Q 61,200.00	
Luminarias	72	Unidad	Q 20,000.00	Q 1,440,000.00	
Total					Q 2,650,200.00
Instalaciones Subterráneas					
metro lineal	380	m	Q 6,000.00	Q 2,280,000.00	
Total					Q 2,280,000.00
TOTAL					Q6,552,700.00

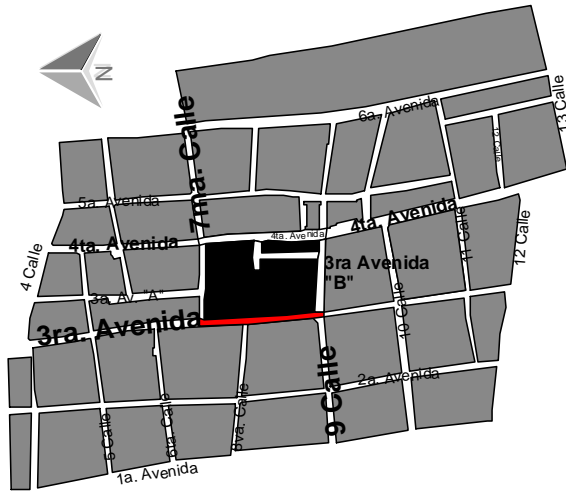


SEGUNDA FASE

- 9na Calle entre 4ta y 3ra Ave.
- 8 Calle entre 4ta y 3ra Av. B.
- 3 Avenida B, entre 8va y 9na Calle

Tipo de Gabarito: G-2

	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Total	
Gabarito 2					
Banqueta de Ladrillo	1180	m2	Q700.00	Q826,000.00	Q1,286,200.00
Base de concreto	708	m2	Q300.00	Q212,400.00	
Piedra Bola	708	m2	Q350.00	Q247,800.00	
Total					
Mobiliario Urbano					
Cabina Telefónica	4	Unidad	Q 18,000.00	Q 72,000.00	Q 889,000.00
Papeleras	10	Unidad	Q 1,700.00	Q 17,000.00	
Luminarias	40	Unidad	Q 20,000.00	Q 800,000.00	
Total					
Instalaciones Subterráneas					
metro lineal	472	m	Q 6,000.00	Q 2,832,000.00	
Total					Q 2,832,000.00
TOTAL					Q5,007,200.00

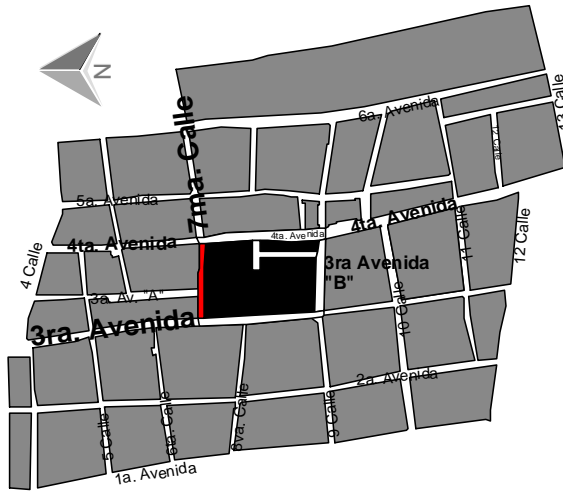


TERCERA FASE

- 3ra Avenida entre 7ma y 9na Calle.

Tipo de Gabarito: G-1

	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Total	
Gabarito 1					
Banqueta de Ladrillo	920	m2	Q700.00	Q644,000.00	Q1,234,900.00
Pavimento Ecológico	400	m2	Q400.00	Q160,000.00	
Carrileras de concreto	662	m2	Q450.00	Q297,900.00	
Piedra Bola	300	m2	Q350.00	Q105,000.00	
Jardineras	40	unidad	Q700.00	Q28,000.00	
Total					
Vegetación					
Palmeras	40	Unidad	Q1,500.00	Q60,000.00	Q76,000.00
Jacarandas	20	Unidad	Q800.00	Q16,000.00	
Total					
Mobiliario Urbano					
Puerta	1	Unidad	Q 65,000.00	Q 65,000.00	Q 2,342,200.00
Banca 1	8	Unidad	Q 1,000.00	Q 8,000.00	
Banca 2	20	Unidad	Q 15,000.00	Q 300,000.00	
Bolardo	108	Unidad	Q 3,000.00	Q 324,000.00	
Cabina Telefónica	8	Unidad	Q 18,000.00	Q 144,000.00	
Papeleras	36	Unidad	Q 1,700.00	Q 61,200.00	
Luminarias	72	Unidad	Q 20,000.00	Q 1,440,000.00	
Total					
Instalaciones Subterráneas					
metro lineal	380	m	Q 6,000.00	Q 2,280,000.00	Q 2,280,000.00
Total					
TOTAL					Q5,933,100.00



CUARTA FASE

- 7ma calle entre 3ra y 4ta Av.

Tipo de Gabarito: G-1

	Cantidad	Unidad	Precio Unitario	Total	
Gabarito 1					
Banqueta de Ladrillo	550	m2	Q700.00	Q385,000.00	
Pavimento Ecológico	475	m2	Q400.00	Q190,000.00	
Carrileras de concreto	396	m2	Q450.00	Q178,200.00	
Piedra Bola	160	m2	Q350.00	Q56,000.00	
Jardineras	20	unidad	Q700.00	Q14,000.00	
Total					Q823,200.00
Vegetación					
Palmeras	40	Unidad	Q1,500.00	Q60,000.00	
Jacarandas	20	Unidad	Q800.00	Q16,000.00	
Total					Q76,000.00
Mobiliario Urbano					
Puerta	1	Unidad	Q 65,000.00	Q 65,000.00	
Banca 1	10	Unidad	Q 1,000.00	Q 10,000.00	
Banca 2	30	Unidad	Q 15,000.00	Q 450,000.00	
Bolardo	60	Unidad	Q 3,000.00	Q 180,000.00	
Cabina Telefónica	4	Unidad	Q 18,000.00	Q 72,000.00	
Papeleras	20	Unidad	Q 1,700.00	Q 34,000.00	
Luminarias	40	Unidad	Q 20,000.00	Q 800,000.00	
Total					Q 1,611,000.00
Instalaciones Subterráneas					
metro lineal	220	m	Q 6,000.00	Q 1,320,000.00	
Total					Q 1,320,000.00
TOTAL					Q3,830,200.00

INTEGRACION DE FASES		
FASE 1	Q	6,552,700.00
FASE 2	Q	5,007,200.00
FASE 3	Q	5,993,100.00
FASE 4	Q	3,830,200.00
PRINCIPAL AL PARQUE	Q	984,000.00
FUENTE URBANA	Q	300,000.00
TOTAL DE PROYECTO	Q	22,667,200.00

INTEGRACION
Costo del proyecto

Capítulo 7

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES GENERALES





7.1 CONCLUSIONES GENERALES



En anteriores capítulos se presentan conclusiones y recomendaciones, a veces mucho más amplias.

EVOLUCION E INTERPRETACION HISTORICA DE LA CIUDAD Y TERRITORIO.

Compilación de historia urbana

No se pretende ser en esta parte un estudio amplio de historia urbana, pero sí un referente que sirva de base para indagar en la historia urbana de Escuintla, dado que la temática tratada en esta investigación no era la historia, pero debía tenerse en cuenta para anclar el presente proyecto en la misma línea histórica y no verse como una anomalía.

Cualquier intervención en el espacio público e imagen urbana debe ir acorde al sentido identitario de la ciudad, rescatar los valores simbólicos anteriores y proyectarlos a futuro.

Territorio y Ciudad.

Territorialmente Escuintla siempre ha sido muy importante para el país, pero esa

misma importancia se ha visto pocas veces reflejadas en el transcurso de la historia sobre la ciudad, la ciudad prácticamente ha pasado desapercibida y sin atenciones.

Población.

Con reducciones a pueblos en la colonia, numerosas movilizaciones de población desde occidente, posteriormente con reducciones a rancherías en la época se liberal se trato de consolidar un asentamiento humano importante que correspondiera a la importancia del territorio, asentamiento como mano de obra, pero los anteriores recursos fueron en vano. Dado que a partir de la consolidación de la ciudad, esta crece demográficamente. Esto empieza a ser a finales del S. XIX e inicios del S. XX, y la explosión demográfica inicia a mediados del S. XX., junto con el crecimiento acelerado de la ciudad.

Consolidación urbana.

Debe recordarse que la Escuintla se inicio como un asentamiento prehispánico, de la cultura pipil, un centro ceremonial, dado que la población vivía dispersa. Dicho centro no se conoce exactamente su ubicación, pero en la época colonial el asentamiento fue movido ligeramente a donde se encuentra actualmente.

La época de fundación de pueblos en la colonia data en el S. XVI mas adelante S. XVIII se encuentra narraciones que explican un asentamiento no consolidado.

Con la introducción del ferrocarril, a finales del S. XIX se empieza probablemente a consolidar la ciudad,

pero es en la primera mitad del S. XX, que se consolida, y para la segunda mitad e inicios del S. XXI se da la explosión urbana y demográfica.

Espacio Público.

El espacio público en la ciudad al parecer evoluciona no para bien. Ha existido una red de espacios públicos que han respondido a las necesidades del peatón, pero esta red se ha ido deteriorando al paso del tiempo.

Tres espacios importantes al inicio del S XX. La plaza Cocales o Plaza San Sebastian, la plaza Central y la Plaza del mercado. Debido a tendencias arquitectónicas, las primeras dos plazas se convirtieron en parques, la última desapareció para dar lugar a un edificio de mercado. La plaza San Sebastian era una explanada y actualmente es un parque de muy pequeñas dimensiones. El parque central ahora no responde a las necesidades del peatón y existe muchas deficiencias urbanas y paisajísticas a pesar haber sido renovado en menos de una década.

Las calles, las aceras evolucionaron y alcanzaron su culmen a inicios del S. XX, donde se presenta calles anchas, aceras anchas, vegetación a ambos lados de la calle, cosa que para los ciudadanos de hoy es inimaginable. Hoy las calles y las aceras han sido invadidas por el comercio formal, y el espacio público se ha tornado inseguro para el peatón.

Patrimonio urbano-arquitectónico.

El patrimonio se ha ido perdiendo y se sigue perdiendo, debido a la falta de regulación y la falta de apropiación por parte de los ciudadanos de su entorno.

Existencia de un desequilibrio territorial, con seis mercados que totalizan una superficie de 25, 900 m² en tan solo un radio de 800 m, este es un mercado que desborda el centro de la ciudad debido que a tiende a la mayoría de ciudadanos de todo el municipio.

SOBRE EL DIAGNOSTICO

Usos del Suelo.

Preponderancia del comercio.

En primera instancia no existe regulación en el uso del suelo. Es por eso que existe desequilibrio en el uso del suelo que poco a poco pone en riesgo la vitalidad del núcleo central, además del desequilibrio existe incompatibilidades las cuales algunas afecta la estructuras física y visual del núcleo central.

El comercio es el uso predominante dentro del núcleo central y va en aumento, mientras la vivienda tiene la tendencia a disminuir.

El comercio esta alentando el uso de vehiculo, en un núcleo que no tiene la capacidad para absorber tanta demanda de vehiculo. Al darse esto el comercio esta tratando de dotar de parqueo frente de la fachada de las nuevas edificaciones, por lo cual muta la estructura parcelaria original del N. C. (Núcleo Central).

Poca Variedad de Usos

La variedad de usos garantiza la vitalidad de los entornos, al tenerse variedad de actividades, variedad de usuarios, variedad de horarios. Y dado que el comercio avanza en la ocupación del suelo es una amenaza a la vitalidad del N.C.

Incompatibilidades de usos del suelo

Existe varios tipos de incompatibilidades, las mas notorias acá presentadas suponen un peligro a la integridad del N.C., si no se regula el uso del suelo.

Existe centro de abastos de grandes dimensiones que afectan enormemente la estructura funcional del N.C. por ejemplo, estos centros ameritan vehículos de grandes dimensiones para ser abastecidos, vehículos que necesitan radios de giros grandes difíciles de ejercer en la estructura vial del N.C. por lo tanto ocasiona congestionamiento vial; son centros que atraen consumidores de todo el municipio y que deben de llegar en vehículos, tanto pequeños como grandes; centros que necesitan romper la estructura de la manzana para garantizarse amplitud, estacionamiento, eliminan fachadas originales y se produce un apropiamiento del espacio público. Acá se menciona el caso de ventas de materiales de construcción.

Hay otro tipo de usos que deprimen áreas del N.C. como por ejemplo bares de poca calidad.

Movilidad

Transporte Público.

Todo el transporte público confluye en el NC, es una ventaja porque agrega variedad de usuarios en el N.C., hay que poner atención del número de unidades que pueden estar dentro de un determinado tiempo en el centro, además de revisar rutas para evitar una relación contraproducente entre transporte público y el N.C. dado que no existe una política pública de transporte colectivo.

Focos de atracción peatonal y vehicular en el Núcleo Central.(N.C.)

El mas importante y el que causa mayores complicaciones dentro del N.C. son los mercados, los centros de abastos públicos en primera instancia aunado a los abastos privados. Abastos que funcionan para todo el municipio sin que exista una red descentralizada de mercados distritales, por lo tanto el N.C. no es capaz de absorber la carga generada por todo el municipio en un espacio tan reducido como es el NC.

Espacio Público

Parque Central.

A pesar de haber tenido una renovación en menos de una década, muestra algunas deficiencias arquitectónicas, urbanísticas, paisajísticas y funcionales.

No esta al servicio del peatón, dado que no es accesible debido que se hizo pensado para estar rodeado de vehículos.

Paisajisticamente, la vegetación oculta el hito arquitectónico más importante de la ciudad.

Expresión democrática del espacio público.

El carácter democrático del espacio público queda patente en la “Carta mundial del derecho a la ciudad”

El centro del N.C. es el punto cívico más importante, este espacio debería estar planteado para ser el centro de las expresiones ciudadanas y no lo es. Este espacio al que se refiere es el parque y las inmediaciones de la municipalidad y la gobernación.

Existe varios impedimentos actualmente: existe una barrera frente a la municipalidad y a la gobernación, y son una fila caótica de vendedores que obstruyen incluso el contacto visual entre el espacio público y estas entidades de gobierno.

Además el parque no cuenta con un espacio frente a estas instituciones para poder realizar concentraciones cívicas.

Imagen Urbana

Existen los elementos necesarios para poder potencializar una Imagen Urbana fuerte y positiva, hitos arquitectónicos importantes, nodos estructurantes, se puede estructurar barrios de acuerdo al análisis histórico hecho al inicio.

Paisajismo

Existen puntos escénicos muy importantes que se pueden explotar y que debido al caos que se tiene en primer plano opaca muchas veces el fondo escénico que goza el NC.

Comercio

Ciudad Mercado.

Los cinco mercados municipales que abastecen a prácticamente toda la ciudad, tres están dentro del Núcleo Central y los otros dos tienen demasiada proximidad, por lo que los cinco se encuentran en el área de influencia del Núcleo Central, eso más los cerca de 7,000 metros cuadrados que ocupan las ventas informales en la vía pública, convierten al Núcleo Central como una “Ciudad Mercado”. En resumen se tiene cinco edificios de mercado legalmente establecidos más un mercado informal en un radio de 750 m, estos seis mercados dan una superficie aproximada de 25,900 m².

Radio de Influencia de un mercado

Los 3 edificios de mercados dentro del N. C. no pasa de 5,000 m² por lo que según las “Normas Mínimas de Equipamiento y Servicios Públicos en Relación con los agrupamientos poblacionales del país” (N. M. E) de SEGEPLAN, los mercados cercanos a los 5,000 m² son de categoría distrital y los radios de influencia deben ser de 1,600 m. No debería existir otro mercado en un círculo de 1,600 m.



RECOMENDACIONES GENERALES



En anteriores capítulos se presentan conclusiones y recomendaciones.

EVOLUCION E INTERPRETACION HISTORICA DE LA CIUDAD Y TERRITORIO.

Un Ente para la protección del Núcleo Central de Escuintla.

Se necesita que proteger el núcleo central, como parte de la identidad del ciudadano escuintleco. Se necesita entonces una entidad que cumpla tal misión, proteger y conservar el centro dentro del ámbito urbano, arquitectónico e histórico, dado que es un contexto diferente a toda la ciudad. Para lo cual también se necesita una regulación diferente.

“Oficina de Protección del Patrimonio del Núcleo Central de Escuintla” podría ser un nombre para tal entidad, la cual debe de crear regulaciones o estatutos vinculantes y coercitivos, para todas las intervenciones en el núcleo central, con tal de preservar el patrimonio, la arquitectura, el espacio público, la imagen urbana, el paisaje, el uso del suelo, etc. para preservar el núcleo central de las presiones que ejerce el mercado inmobiliario.

Historia Urbana

Es recomendable compilar la historia urbana de Escuintla para poder tener una mejor identidad, además de hacer intervenciones urbanas mas adecuadas a la identidad de la ciudad.

SOBRE EL DIAGNOSTICO

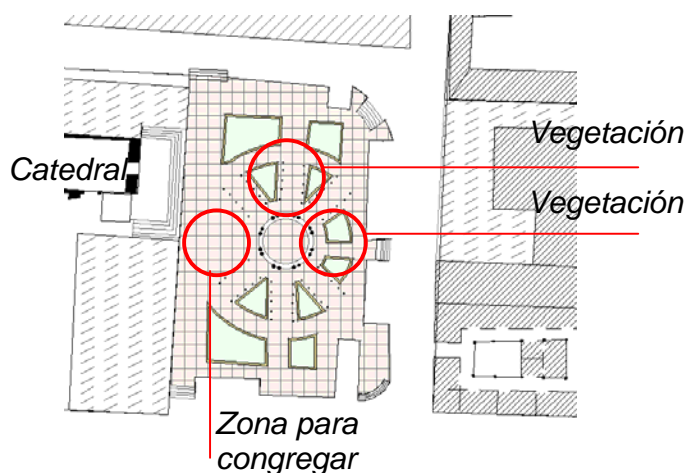
Espacio Público

Parque Central

Se recomienda tomar acciones para optimizar la calidad espacial del parque central



Se recomienda remover la vegetación que oculta el templo de catedral, que es un hito arquitectónico, hay dos opciones, sembrar vegetación mucho mas baja, o eliminar esa zona de vegetación



Solo existe una zona para congregar personas y es frente a catedral, pero también democráticamente se necesita ese espacio frente a la municipalidad y a gobernación, se sugiere en los círculos rojos donde actualmente hay vegetación que se muestran en la imagen precedente. Con esto se remueve la vegetación que aparece mal ubicada en la imagen anterior.

Imagen urbana.

Altura Edificatoria.

Ya en el capítulo dos se diagrama una recomendación de altura edificatoria, para poder entre otras, preservar el fondo escénico que se observa desde el N.C, proteger la preponderancia de elementos arquitectónicos, como la catedral.

Legislación

Creación de estatutos o reglamentos para regular la Imagen Urbana y proteger el Espacio Público en la zona donde se lleva a cabo esta reflexión.

Desequilibrio Territorial

La Ciudad de Escuintla necesita planificación territorial, y crear una red de centros, para no sobrecargar el único centro actual, que es el N.C. Uno de los puntos donde se hace más notable el desequilibrio territorial, es el tema de los abastos, que en su mayoría se concentran en el N.C.

PROGRAMAS CULTURALES Y ESPACIO PÚBLICO

Escuela de Arte

El hecho de proyectar y de intervenir de la mejor manera en el espacio público no es suficiente para el éxito de un proyecto de este tipo debe ir acompañado una agenda cultural que se apropie de estos espacios, una legislación que la preserve y una concienciación de los ciudadanos entre otros.

El espacio público es una oportunidad a la hora de expresar el arte. El espacio público se enriquece a través de las actividades y expresiones artísticas. El arte es un motor que atrae público, turistas, visitantes lo que garantiza la dinámica peatonal, comercial, etc.

Usando los recursos actuales, existe una Escuela Municipal de Arte en la ciudad adjunta al Centro Cultural, la cual debe aprovecharse para vitalidad del espacio público en el centro de la ciudad.

Se recomienda que la corporación municipal fortalezca la Escuela de Arte, para incrementar su capacidad de atención a los jóvenes escuintlecos, y crear una generación nutrida de artistas locales y como que puedan hacer sus presentaciones en el espacio público. Es una forma de enriquecer el espacio público y el arte a la vez y hacer que el arte y la expresión artística puede ser disfrutado por todos los ciudadanos.

Áreas mínimas a abarcar en la Escuela de Arte.

- Pintura y escultura.
- Teatro
- Música

- Danza

GESTION

La gestión de los proyectos implica la forma de concretar los proyectos, y para esto una de las variables es la parte económica y financiera, cuestión que debe tocarse para poder llevar a cabo una intervención en el espacio público.

La gestión puede ir enfocada en varias vías.

Financiamiento.

- Previas al Proyecto
- Durante el Proyecto
- Mantenimiento

Durante el proyecto.

- Aportes municipales
- Aportes Estatales.
- Aporte de vecinos (cobro por mejoras)
- Prestamos Organismos Internacionales, Banco Mundial, etc.
- Agencias Cooperación Internacional.



Ejemplo de la creatividad de gestión al hacer a los vecinos patrocinar el proyecto. Un ladrillo puede ser patrocinado por un vecino que a cambio de una cuota, se deja inmortalizado su nombre en un ladrillo.

Mantenimiento.

- Aportes municipales
- Recuperar
- Aporte de vecinos (Ornato)
- Reajustes del IUSI
- Publicidad.
 - o La publicidad genera capital importante, esta publicidad debe enmarcarse dentro del proyecto y no ser motivo de contaminación visual.
 - o En un primer plano debe concentrarse en las empresas representativas y de capital escuintleco, como forma de apropiación del espacio por los mismos ciudadanos. En un segundo plano empresas nacionales, siempre con el concepto de la representatividad, y un tercer plano empresas transnacionales interesadas en publicitarse dentro del proyecto.
- Concientización y colaboración a los ciudadanos
 - o Campañas masivas que inviten a los ciudadanos a apropiarse del lugar, como representación de la ciudad.
- Concientización y colaboración de empresas locales.
 - o Concientización a empresas que operan dentro de la ciudad para contribuir al mantenimiento del proyecto.

Un proyecto como este, de intervención en el espacio público, aumenta la plusvalía de los inmuebles del alrededor,

plusvalía que es generada a través de la inversión pública, esta plusvalía la debe recuperar la municipalidad, para tener la posibilidad de tener recursos que asegure el total o parcial mantenimiento de proyecto, además estar preparada económicamente para atender a otros ciudadanos en nuevas intervenciones urbanas.

Ornato, al modificar el espacio público para su uso óptimo aumenta por lo tanto el ornato, se debe entonces reajustar el pago de ornato al nuevo escenario, ya que hay varios elementos a los cuales hay que prestarles mantenimiento, mobiliario urbano, pavimentos, etc.

Al aumentar el valor de los inmuebles, las rentas también se ven mejoradas, por lo que se justifica un reajuste en la valoración del IUSI.

mejoras decisiones en las intervenciones y mejoras urbanas.

Fortalecimiento Técnico e Institucional

- Hermanamiento con Ciudades, (donde se desarrolle proyectos de espacio público): Esto permitiría conocer las experiencias de otras ciudades en el ámbito del desarrollo del espacio público, experiencias técnicas, sociales, políticas, administrativas.
- Creación de un Instituto Municipal de Investigación Urbana: Para planificar la ciudad y hacer las intervenciones adecuadas para su sostenibilidad, tanto para desarrollar este proyecto como futuras intervenciones urbanas que tendrán que hacerse, tienen que conocerse datos urbanos que solo pueden tenerse con un ente de investigación urbana que documente y procese información del desarrollo urbano tomar las

ANEXOS



ANEXOS

1 ANEXO FOTOGRÁFICO:

Fotos tomadas el 2/3/08, autor, Domingo Gálvez.

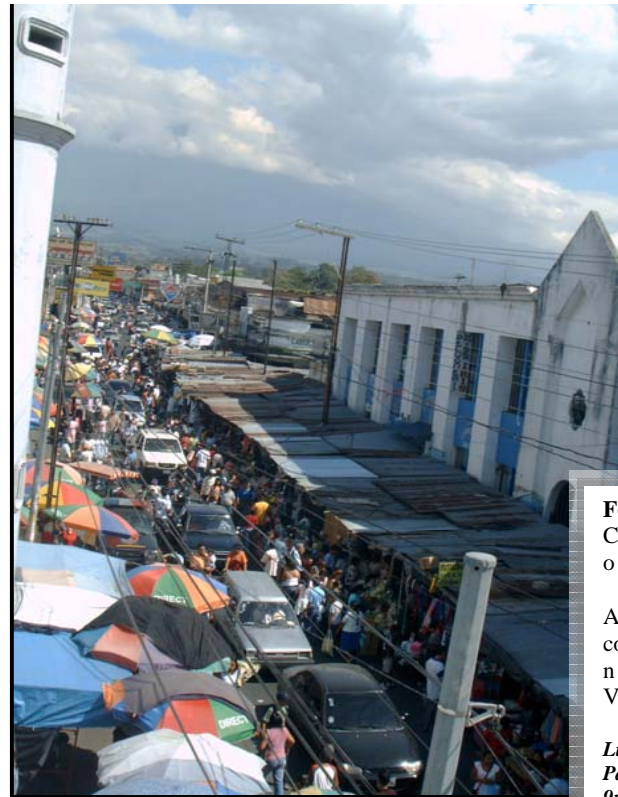


Foto 1. CAOS URBANO:
Comercio, transito Peatonal
o Transito Vehicular?

Aceras Tomadas por el
comercio Informal, Peatón
n lucha con el Trafico
Vehicular.

*Lugar: 4ta. Avenida desde el
Palacio de la Policía.(entre
9na y 10 Calle)*

Foto 2. Contaminación Visual:

La perspectiva de esta foto nos muestra que en la avenida central de Escuintla, existe contaminación visual provocada por los grandes y numerosos letreros publicitarios.

Lugar: Cuarta Avenida, y Cuarta Calle, Zona 1



Foto 3. Contaminación Visual:

El Cableado Eléctrico otra forma de contaminación visual, además de los letreros publicitarios.

Lugar: Cuarta Avenida, y Séptima Calle, Zona 1



Foto 4. Contaminación Visual:

El Cableado Eléctrico otra forma de contaminación visual.

Lugar: 4ta. Avenida, y 5ta Calle, Norte Zona 1



Foto 5. Espacio Público

Aceras tomadas por el comercio informal

Lugar: 4ta. Avenida desde el Palacio de la Policía. (9na. Calle y 10 Calle)



Foto 6. Espacio Público

Las sombrillas en la foto son ventas de comercio informal que ha tomado la acera frente al edificio de la gobernación, al edificio de la gobernación. ¿Cómo se puede manifestar así ante las entidades públicas?

Lugar: Desde el Palacio de la Policía, 9na Calle entre 3ra y 4ta. Avenida.



**Foto 7. Espacio Público:
Aceras tomadas por el comercio Informal:**

Dos de las tres calles frente al parque han sido tomadas por el comercio informal,

Lugar: 4ta. Av. B entre 8ta y 9na Calle.



Foto 8. Calle Peatonal

La impresión de esta calle, es que es de uso exclusivo del peatón, pero no lo es, una mezcla arbitraria de usuarios, peatón y vehículos morotizados.

Lugar: 4ta av. Entre 9na y 10 Calle, Zona 1



**Foto 9. PEATÓN
VERSUS VEHÍCULO:**

Día a día, la continúa batalla entre el peatón y el vehículo. Peatones propensos a conductores imprudentes.

Lugar: 4ta av. Entre 9na y 10 Calle, Zona 1



**Foto 10. PEATÓN
VERSUS VEHÍCULO:**

Lugar: 4ta av. Entre 9na y 10 Calle, Zona 1.



Foto 11. Calle Peatonal

La impresión de esta calle, es que es de uso exclusivo del peatón, pero no lo es, una mezcla arbitraria de usuarios, peatón y vehículos morotizados.

Lugar: 4ta av. Entre 9na y 10 Calle, Zona 1



**Foto 12.: CALLES
INVADIDAS:**

Han sido invadidas por el tráfico vehicular, y como se ve al fondo una calle totalmente tomada por el comercio informal

Lugar: 9 calle entre 4ta y 5ta Avenida.



**Foto 13.: CALLES
TOMADAS POR EL
COMERCIO
INFORMAL:**

Calle tomada en su totalidad por el comercio informal.

Lugar: Detrás de la Policía,, 10 calle.



**Foto 14.: CALLES
TOMADAS POR EL
COMERCIO
INFORMAL:**

Calle tomada por el
comercio informal.

*Lugar: Calle frente a la
Policia*



**Foto 16: INGRESO AL
PARQUE CENTRAL:**

No existe vestibulación
antes de subir las gradas,
que dan frente a las calles y
en esquina se cuenta con
pocos ingresos, no se puede
acceder desde cualquier
punto, no cuenta ni con
aceras alrededor.

Lugar: Parque Central



**Foto 15.: FALTA DE
ESPACIOS
PEATONALES:**

Con esta foto en vista de
pájaro, se ve claramente el
desafío que el peatón
atraviesa diariamente.

*Lugar: frente al Parque
Central, 9na Calle.*



**Foto 17: PARQUE
CENTRAL:**

Se diseñó para que
alrededor estuviesen los
taxis. No existe razón
justificable para encerrar
los parque con verjas,
menos aun el parque
central de la ciudad.

Lugar: Parque Central



FUENTES DE CONSULTA

Bibliográfica.

- ASHTON, Martin, 2002. **Arquitectos del Paisaje**. Atrium Internacional, España.
- BAZANT. S. Jan. 1995 **Manual de Criterios de Diseño Urbano**, Tercera Reimpresión, Editorial Trillas. México.
- BENTLEY, Ian; Murrain, Paul; McGlynn, Sue; Smith, Graham. 2005 **Entornos Vitales**. 3ra reimpresión, Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España
- BRANBILLA, Roberto, LONGO, Gianni; **Centros Urbanos Peatonales, Planificación, proyecto y gestión de zonas sin tráfico**. Editorial Oikos- Tau, Barcelona, España.
- DARDÓN, Danilo, **II Congreso Centroamericano de Historia**. Aspectos Económicos y Conflicto Social, 1875-1880.
- Diccionario Geográfico Nacional
- FOWLER, William Jr. **Historia General de Guatemala**, Tomo I, Los Pipiles. 1,999 Asociación de Amigos del País,
- GAUZIN-MÜLLER, Dominique **arquitectura ecológica**.
- GEHL, Jan; Gemzoe, Lars. **Nuevos Espacios Urbanos**.
- GORDON, Cullen, **El Paisaje Urbano**
- HAEUSSLER Yela, Carlos, Diccionario General de Guatemala, 1969.
- JONES, Harvey, 2001. **Plazas**. Atrium Internacional, España.
- LOU, Brenda. **VII Simposio de investigaciones Arqueológicas en Guatemala**, Antiguas Rutas de Comunicación e intercambio entre las Tierras Altas y Costa Sur de Guatemala: Evidencia Mineralógica en sitios de Escuintla Central. 1993.
- LUJÁN Muñoz, Jorge, **Historia General de Guatemala**. Tomo II, Política Fundacional S. XVI y XVII, 1,999 Asociación de Amigos del País.
- LUJÁN Muñoz, Jorge, **Historia General de Guatemala**. Tomo II, Urbanismo, 1,999 Asociación de Amigos del País
- LYNCH, Kevin; 2006. **La imagen de la ciudad**. 7ma reimpresión. Editorial Gustavo Gili, Barcelona, España.
- MARTINEZ, Teodoro, **Manual de Investigación Urbana**, Editorial Trillas, México.
- MONNKHOUSE y F. J. **Mapas y Diagramas**, primera edición 1968, oikos-tau ediciones, Barcelona, España.
- POLO Cifontes, Francis. **Antropología e historia de Guatemala**, 1981, Título de Alotenango, 1565: Clave para ubicar Geográficamente la Antigua Itzcuintepec Pipil , Ministerio de Educación–Dirección General Antropología e Historia.
- REVISTA GALERÍA, René Johnston, Pueblos Perdidos de la Región de Escuintla.
- SEGLEPLAN, 1982 **Normas mínimas de equipamiento y servicios público en relación con los agrupamientos poblacionales del país**. , Guatemala
- SCHJETNAN, Mario; Calvillo, Jorge; Peniche, Manuel. 1984 **Principios de Diseño Urbano/Ambiental---** Primera Edición, Grupo de Diseño Urbano, México D. F.

Documentos.

- Borja, Jordi. 1998 **Ciudadanía y espacio público**, “Urbanitats” núm. 7, Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, España.
- Briceño, Morela; Gil, Beatriz, 2003, **Calidad Ambiental de la Imagen Urbana**. Fermentum año 13 No. 38, Mérida, Venezuela.
- CEPAL, Publicación de las Naciones Unidas, Santiago de Chile. <http://www.cepal.org/cgi-bin/getProd.asp?xml=/publicaciones/xml/1/26131/P26131.xml&xsl=/dmaah/tpl/p9f.xsl&base=/dmaah/tpl/top-bottom.xslt>
- Foro Social de las Américas (Quito), Foro Mundial Urbano (Barcelona-Quito) 2004. **Carta Mundial de Derecho a la Ciudad**.
- García Espuche, Albert. 1999 **La reconquista de Europa, ¿Por qué el espacio público?** Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona
- **Guía de aplicación: Sistema Integrado de Indicadores Urbanos Observatorio del Medio Ambiente Urbano de Málaga**. Ayuntamiento de Málaga, Observatorio del Medio Ambiente Urbano Málaga, URB-AL Europe-Aid, Un-Habitat (Rolac).
- Parlamento Europeo. 1988. **Carta de los Derechos del Peatón**.
- Red Española de Ciudades por el Clima. **Estrategias prácticas A FAVOR DEL CLIMA**, , Red Española de Ciudades por el clima. http://www.redciudadesclima.es/index.php?action=detallepublicacion&modul=publicaciones&id_publicacion=10&template=publicaciones&idiomaList=es&id_seccion=44
- Saraví Gonzalo, **Segregación urbana y espacio público: enclaves de pobreza estructural**, Revista de la CEPAL, No. 83, Agosto 2004.
- Segovia, Olga; Jordán, Ricardo, 2005 **Espacios públicos urbanos, pobreza y construcción social**, Serie medio ambiente y desarrollo. No. 122,
- Sorroche Cueva, Miguel Ángel, 2005, **La Ciudad en Mesoamérica en Historia del Arte de Iberoamérica**. Servicio de Publicaciones de la Universidad de Granada.
-

Fuentes Electrónicas.

Asociación de Viandantes. A PIE. Madrid, España.

<http://www.asociacionapie.org>

Ayuntamiento de Barcelona. (en castellano). Barcelona, España,

www.bcn.es/infotransit/pacte/catala/seguretad/presentacion_zones_30.pdf -

Biblioteca CF+S, Ciudades para un Futuro más sostenible.

<http://habitat.aq.upm.es>

Centro de Cultura Contemporánea de Barcelona, Barcelona, España.

<http://www.urban.cccb.org/>

CEPAL Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

<http://www.cepal.org/>

Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio

-Cuadernos de Investigación urbana-

Escuela Técnica Superior de Arquitectura de Madrid Universidad Politécnica de Madrid, España.

<http://www.aq.upm.es>

Fundación Ciudad Humana. Bogota, Colombia. 08

<http://www.ciudadhumana.org/index.html>

Gestión Urbana, España.

<http://www.gestionurbana.es/>

Luchemos por la vida. (Argentina), Asociación por la reducción de accidentes de tránsito.

www.luchemos.org.ar/

Naciones Unidas, División Estadística.

http://millenniumindicators.un.org/unsd/mispa/mi_goals.aspx

Observatorio de la Bicicleta, Donostia, San Sebastián, España.

www.observatoriodelabicicleta.org/

Observatorio del Medio Ambiente Urbano. Málaga, España

<http://www.oma-malaga.com>

Red de Ciudades Españolas por el Clima.

<http://www.redciudadesclima.es/index.php>

Un-Habitat, ROLAC, Programa de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos.

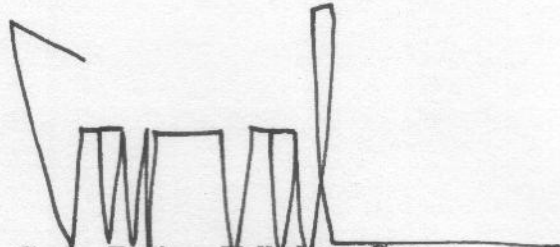
Oficina Regional para América Latina y el Caribe.

www.unhabitat-rolac.org

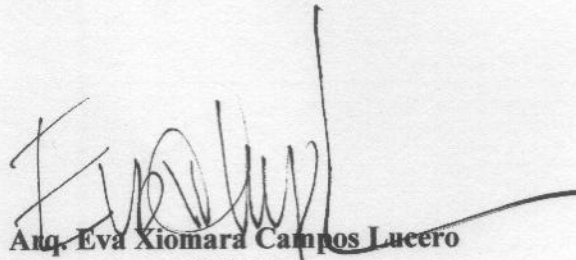
INSTITUCIONES CONSULTADAS

- Academia de Geografía e Historia
- Archivo General de Centro América
- Biblioteca Escuela de Historia, USAC.
- CIRMA, Centro de Investigaciones de Mesoamérica
- Instituto Geográfico Nacional
- Instituto Nacional de Estadística.
- Municipalidad de Escuintla
- Museo Nacional de Historia

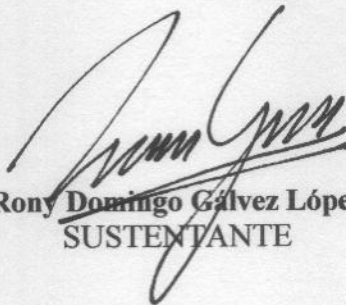
IMPRIMASE



Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
DECANO



Arq. Eva Xiomara Campos Lucero
ASESORA



Rony Domingo Gálvez López
SUSTENTANTE