



**USAC**  
TRICENTENARIA  
Universidad de San Carlos de Guatemala



**Facultad de  
Arquitectura**  
Universidad de San Carlos de Guatemala

**Universidad de San Carlos de  
Guatemala  
Facultad de Arquitectura**

**Plan preliminar para el desarrollo vial  
y espacios públicos del casco urbano  
de la cabecera departamental de  
Jutiapa**

**GLENDIA GISELLA ENRIQUEZ RAMIREZ**

**Guatemala, septiembre de 2012**

**Universidad de San Carlos de Guatemala  
Facultad de Arquitectura**



**Plan preliminar para el desarrollo vial y  
espacios públicos del casco urbano de la  
cabecera departamental de Jutiapa**

Tesis presentada a la Honorable Junta Directiva  
de la Facultad de Arquitectura por:

**GLENDIA GISELLA ENRÍQUEZ RAMÍREZ**

Al conferírsele el título de

**ARQUITECTA**

**Guatemala, septiembre de 2012.**

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

Decano: Arq. Carlos Enrique Valladarez Cerezo.  
Secretario: Arq. Alejandro Muñoz Calderón.  
Vocal I: Arqta. Gloria Ruth Lara Cordón de Corea.  
Vocal II: Arq. Edgar Armando López Pazos.  
Vocal III: Arq. Marco Vinicio Barrios Contreras.  
Vocal IV: Br. Jairon Daniel Del Cid Rendón.  
Vocal V: Br. Carlos Raul Prado Vides.

**TERNA EXAMINADORA**

Decano: Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo.  
Secretario: Arq. Alejandro Muñoz Calderón.  
Examinador: Arq. Sergio Enríquez Véliz Rizzo  
Examinador: Arq. Víctor Petronio Díaz Urréjola  
Examinador: Arq. Leonel Francisco De La Roca Coronado

**ASESOR DE PROYECTO DE GRADUACIÓN**

Arq. Sergio Enríquez Véliz Rizzo

# **DEDICATORIA**

Acto que dedico:

## **A DIOS NUESTRO SEÑOR:**

Al ser más maravilloso, a quien doy gracias, quien me ha brindado la vida y la sabiduría para poder culminar este triunfo en mi vida.

## **A MIS PADRES:**

Jorge Humberto Enríquez Medrano  
Rosa Dalia Ramírez de Enríquez

Por su esfuerzo, enseñanza, amor y apoyo incondicional que siempre me han brindado durante el transcurso de mi vida, que este logro sea la recompensa a todos sus sacrificios. Gracias y que Dios los Bendiga.

## **A MI FAMILIA Y AMIGOS:**

En especial a mi Tía Vilma Luz Privado Medrano, a mi Madrina Karen Verena Meléndez de González. Por sus sabios consejos y el cariño que me han brindado.

## **A MIS CATEDRÁTICOS:**

En especial al Arq. Víctor Petronio Díaz Urréjola, Arq. Sergio Enrique Véliz Rizzo, Arq. Leonel Francisco de la Roca Coronado. Por sus sabias enseñanzas y consejos para llevar a cabo con éxito la realización de mi Proyecto de Tesis.

## **A LA FACULTAD DE ARQUITECTURA, UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**

Gracias por haberme enseñado todo el conocimiento y desarrollo de los estudios de Arquitectura.

## ÍNDICE:

<b>CAPÍTULO I</b>	12
<b>Marco General</b>	12
<b>1. Presentación</b>	13
<b>2. Introducción</b>	14
<b>3. Antecedentes</b>	15
<b>4. Objetivos</b>	19
4.1. General	19
4.2. Específicos	19
<b>5. Delimitación Conceptual-Temática</b>	20
5.1. Delimitación Temporal	20
5.2. Delimitación Geográfica	20
<b>6. Planteamiento Del Problema</b>	20
6.1. Problemática Del Sistema Vial	21
<b>7. Justificación</b>	21
<b>8. Metodología De Investigación</b>	22
8.1. Investigación	24
8.2. Ordenamiento De Datos	24
8.3. Prefiguración	24
8.4. Figuración	24
<b>CAPÍTULO II</b>	27
<b>Marco Teórico</b>	27
1. Marco Teórico	28
<b>2. Conceptos Y Definiciones</b>	28
<b>3. Transporte</b>	28
3.1. Transporte Terrestre	28
3.2. Autobuses Urbanos	29

3.3. Taxis -----	29
3.4. Autobuses Extraurbanos -----	29
<b>4. Vehículos -----</b>	<b>29</b>
4.1. Automovil -----	29
4.2. Microbuses -----	30
4.3. Motocicleta -----	30
4.4. Tuc-Tuc O Bicitaxis -----	30
<b>5. Jerarquía Vial -----</b>	<b>30</b>
5.1. Vía Pública -----	30
5.2. Paso Peatonal-----	31
<b>6. Estructura Vial-----</b>	<b>31</b>
6.1. Vial-----	31
6.2. Sistema Vial -----	31
6.3. Tránsito -----	32
6.4. Caos Vial -----	32
6.5. Señalización Vial-----	32
6.6. Vías Vehiculares-----	32
6.7. Semáforos-----	32
<b>7. Ordenamiento -----</b>	<b>32</b>
7.1. Ordenamiento Vial -----	33
<b>8. Urbanización -----</b>	<b>33</b>
8.1. Espacios Públicos-----	33
8.2. Desarrollo Urbano -----	33
8.3. Gestión Urbana -----	33
8.4. Caminos-----	34
8.5. Bordes O Fronteras -----	34
8.6. Distritos O Zonas -----	34
8.7. Ordenamiento Urbano -----	34

8.8. Paisaje Urbano -----	34
8.9. Planificación Urbana -----	35
8.10. Rehabilitación Urbana -----	35
8.11. Traza Urbana -----	35
8.12. Nodos Urbanos -----	35
8.13. Hitos Urbanos-----	35
8.14 Renovación Urbana -----	36
8.15 Revitalización Urbana -----	36
8.16 Tejido Urbano -----	36
8.17 Pot-----	36
8.18 Pou-----	37
8.19 Metodología De Planificación Urbana -----	37
<b>CAPÍTULO III-----</b>	<b>38</b>
<b>Marco De Referencia-----</b>	<b>38</b>
<b>1. Introducción -----</b>	<b>39</b>
<b>2. Contexto-----</b>	<b>40</b>
2. 1. Regionalización -----	41
2. 2. Ley Preliminar De Regionalización -----	41
2. 3. Departamento De Jutiapa -----	46
2. 4. Ubicación Geográfica -----	47
2. 5. Ingresos -----	48
2.6. Tamaño -----	49
2. 7. Clima, Suelo, Principales Accidentes-----	50
3. Regionalización Subdepartamental -----	51
4. Accidentes Geográficos Volcanes:-----	51
4.1. Productos Agrícolas Y Pecuarios -----	51
4.2. Aspectos Hidrográficos-----	51
4.3. Geología-----	53

4.4. Recursos Naturales -----	54
4.5. Demografía -----	55
<b>5. Aspectos Económicos -----</b>	<b>56</b>
5.1. Servicios Financieros -----	57
5.2. Aspectos De Infraestructura -----	57
<b>Capítulo IV-----</b>	<b>60</b>
<b>Marco Histórico Y Legal-----</b>	<b>60</b>
<b>1. Contexto Histórico -----</b>	<b>61</b>
1.1. Introducción-----	61
<b>2. Crecimiento Histórico Del Municipio De Jutiapa-----</b>	<b>61</b>
<b>3. Breve Reseña Del Transporte y Vías De Comunicación-----</b>	<b>63</b>
3.1. Introducción -----	63
3.2. Época Precolombina-----	63
3.3. Desde La República Federal Hasta 1898 -----	65
3.4. Época Contemporánea: De 1944 A La Actualidad-----	66
<b>4. Contexto Legal -----</b>	<b>68</b>
4.1. Introducción -----	68
4.2. Reglamento De Construcción De La Municipalidad De Jutiapa-----	68
<b>5. Base Legal Del Reordenamiento Y Señalización Vial -----</b>	<b>70</b>
5.1. Decreto N. 132-96 Ley De Tránsito. Acuerdo Gubernativo N. 273-98-----	70
<b>6. Ley Preliminar De Urbanismo Decreto N. 583-----</b>	<b>72</b>
<b>7. Ley De Parcelamientos Urbanos -----</b>	<b>72</b>
<b>8. La República De Guatemala Decreto N. 68-86 Ley De Protección Y Mejoramiento Del Medio Ambiente-----</b>	<b>77</b>
<b>9. Decreto N. 9-2012 Ley De Vivienda TÍTULO I, Disposiciones Generales-----</b>	<b>80</b>
<b>10. Decro N. 4-89 Ley De Área Protegida -----</b>	<b>91</b>
<b>CAPÍTULO V -----</b>	<b>92</b>
<b>Análisis y Diagnóstico -----</b>	<b>92</b>



<b>1. Estructuras Viales</b> -----	93
1.1. Introducción -----	93
1.2. Redes De Carreteras -----	93
<b>2. Gráficas Del Crecimiento Urbano</b> -----	91
2.1. División De La Ciudad De Jutiapa En Unidades Vecinales-----	96
2.2. Localización De Barrios, Crecimiento Urbano Año 1991	
Áreas De Conservación E Intervención-----	97
2.3. Uso Potencial Del Suelo Urbano y Terrenos Periféricos-----	98
2.4. Parque Vehicular En La Cabecera Departamental De Jutiapa-----	99
<b>3. Análisis Fotográficas</b> -----	101
<b>4. Espacios Públicos</b> -----	103
4.1. Servicios Públicos -----	104
4.2. Equipamiento Urbano -----	105
4.3. Servicios Básicos -----	107
<b>5. Conflicto Vial En Las Áreas De Mayor Vivienda</b> -----	108
5.1. Transporte -----	108
5.2. Microbuses:-----	109
5.3. Camiones:-----	109
5.4. Taxis:-----	109
5.4.1. Sistema Vial De Jutiapa-----	110
<b>6. Análisis A Nivel Urbano Y Tendencia De Crecimiento</b> -----	111
6.1. Nexos De Transporte -----	112
6.2. Sistema Vial Urbano En La Actualidad-----	112
6.2.1. Distribución De Las Zonas En El Casco Urbano De Jutiapa-----	113
6.2.2. Distribución De La Circulación Principal En El Casco Urbano De Jutiapa -----	114
6.2.3. Distribución De La Circulación Principal En El Casco Urbano De Jutiapa -----	115
6.3. Uso Del Suelo Y Equipamiento Urbano -----	116
6.4. Introducción-----	116
6.4.1. Horas Típicas De Acuerdo Al Uso Del Suelo -----	117
6.4.2. Zona 1-----	118

6.4.3. Zona 2-----	119
6.4.4. Zona 3 -----	120
6.4.5. Zona 4-----	121
<b>7. Análisis De La Estructura Vial De La Traza Urbana -----</b>	<b>122</b>
7.1. Sistema De Circulación -----	124
7.2. Sentido De Las Vías Actuales -----	125
<b>8. Sistema Vial Urbano Actual-----</b>	<b>126</b>
8.1. Conformación Del Sistema Vial-----	126
8.2. Accesos-----	126
8.3. Accesos Principales-----	126
8.4. Primer Acceso Principal -----	126
8.5. Segundo Acceso Principal -----	126
8.6. Tercer Acceso Principal-----	126
8.7. Cuarto Acceso Principal -----	127
<b>9. Vías De Primer Orden-----</b>	<b>128</b>
<b>10. Vías De Segundo Orden -----</b>	<b>130</b>
<b>11. Vías De Tercer Orden-----</b>	<b>131</b>
<b>12. Determinación De Áreas Según Su Importancia A Nivel Vial -----</b>	<b>131</b>
12 .1. ÁREA DE Flujo Pesado -----	133
12 .1.1. Aspecto Comercial -----	133
12 .1.2. Aspecto Económico Y Social-----	133
12 .1.3. Estado De Las Vías -----	133
12 .2. Área De Flujo Mediano -----	135
12 .2.1. Aspecto Comercial-----	135
12 .2.2. Aspecto Económico Social-----	135
12.2.3. Estado De Las Vías-----	135
12 .3. Área De Flujo Liviano-----	137
12 .3.1. Aspecto Comercial-----	137
12 .3.2. Aspecto Social-----	137
12 .3.3. Estado De Las Vías -----	137
<b>13. Funciones Del Espacio Público-----</b>	<b>147</b>
13.1. Localizacion Y Analisis De Los Espacios Publicos, De Mayor Impotancia; Que Existen En El Casco Urbano Del Departamento De Jutiapa-----	148

<b>14. Diagnóstico En General</b>	165
<b>15. Programa De Necesidades</b>	166
15.1. Introducción	166
<b>16. Premisas De Diseño Urbano</b>	167
16.1. Introducción	167
<b>Capítulo VI</b>	170
<b>Propuesta</b>	170
<b>1. Presentacion De Las Propuestas Para El Area Del Casco Urbano</b>	171
<b>1.1. Nivel 1, De Intervención En La Propuesta</b>	171
1.1.1. Ordenamiento Vial	171
1.2. Señalización Vial	171
1.3. Vías Principales	172
1.4. Vías Alternas	172
1.5. Determinación Del Área Para Las Propuestas De Ordenamiento Y Señalización Vial	172
1.5.1. Propuesta Del Sistema Vial Urbano	174
1.5.2. Localización De Gabaritos, En Algunos Sectores	175
1.5.3. Propuesta Del Diseño Del Gabarito En Algunos Sectores De Teracería	180
1.5.4. Ubicación En Algunos Sectores, Donde Se Propone Señales De Tránsito	182
<b>2. Nivel 2, De Intervención En La Propuesta</b>	185
<b>2.1. El Espacio Público</b>	185
3. Ubicación Y Tratamiento Del Entorno, Donde Antiguamente Estaba El Campo De La Feria	186
3.1. Detalles Típicos De Vereda	188
<b>4. Nivel 3, De Intervención En La Propuesta</b>	190
4.1. Depósitos De Basura:	190
4.2. Detalle De Bancas:	192
4.3. Teléfono:	193
4.4. Plazas Y Caminamientos:	193
4.5. Parada De Buses:	193
Planta Amueblada De Parada De Buses, Basurero Y Cabinas De Teléfono De La Vereda	194

Planta Amueblada, Basurero Y Cabinas Telefónicas En Las Calles Principales-----	195
Elevaciones-----	196
Planta De Conjunto-----	197
4.6. Localizacion De Los Botes De Basura Y Telefono En Algunas Areas Del Casco Urbano, En Puntos Estrategicos. -----	198
4.6.1. Localización De Parada De Bus, Basureros Y Teléfono; en Algunas Áreas Del Casco Urbano. ----	201
<b>5. Propuesta De Jardineras-----</b>	<b>203</b>
<b>6. Localización De Señalización En Rotulos; En Algunas Areas Del Casco Urbano. -----</b>	<b>204</b>
6.1.Señalización En Rotulados:-----	204
<b>7. Espacios Para Personas Discapacitadas -----</b>	<b>206</b>
7.1. Espacios Públicos Tienen Que Ser Totalmente Accesibles Para Discapacitados -----	206
7.1.1. En Aceras -----	207
7.1.2. Aceras De Esquina-----	208
7.1.3. Rampa -----	209
7.1.4. Teléfonos-----	210
<b>8. Esculturas: -----</b>	<b>211</b>
<b>9. Textura De Piso: -----</b>	<b>211</b>
<b>10. Vistas Perspectivadas -----</b>	<b>213</b>
<b>Conclusiones, Recomendaciones -----</b>	<b>225</b>
<b>Conclusiones -----</b>	<b>226</b>
<b>Recomendaciones -----</b>	<b>227</b>
<b>Referencias Bibliográficas -----</b>	<b>228</b>
<b>Anexos -----</b>	<b>230</b>
<b>Señales De Reglamentación -----</b>	<b>231</b>



# Capítulo I

# MARCO GENERAL

# 1. PRESENTACIÓN

Todo ser humano utiliza una ciudad, para el desarrollo de sus actividades cotidianas o de convivencia, trabaja en una oficina o fábrica, ocupa una vivienda, recorre calles o avenidas, por lo tanto tiene una vista perfectamente legitimada sobre la estructura vial y estética del contexto urbano que lo rodea.

Como parte de una comunidad urbana en progreso, como en nuestro caso el municipio de Jutiapa, se observa el crecimiento del tránsito vial y espacios públicos de su cabecera municipal.

El casco urbano del Municipio, crece a ritmo acelerado y muchas veces no se cuenta, con métodos e instrumentos que permitan, cuantificar el impacto vial que con lleva el desarrollo Comercial, Industrial y Residenciales al sistema de la red vía del lugar.

En las sociedades actuales, se realiza una serie de actividades cotidianas relacionadas, unas con las otras; entre estas, cobran un papel relevante: las vinculadas con el tránsito, en la vía pública y su interrelación, la vialidad interna que tiene como función, propiciar acceso e interrelación. La interrelación entre todas las partes de una zona, con lleva la necesidad de plantear un plan de ordenamiento vial de acuerdo con los requerimientos de los usuarios.

Los espacios públicos no son solo públicos en el sentido de ser observados, sino públicos en el sentido de ser abiertos, para ser disfrutados para toda la comunidad.

El tema en el cual, se centra el presente proyecto de graduación por EPS, se circunscribe al área de Urbanismo/Diseño Urbano; el estudio tiene que ver con la estructura y formaciones que cumplan con las vías y los espacios públicos de una ciudad.

Ya que la forma y el espacio urbano a base de criterios físico-estético-funcionales, busca satisfacer las necesidades de las sociedades urbanas, considerando el beneficio de todos los que pertenezcan al área urbana. Y lo cual Tiene como función, planear físicamente los diferentes niveles de análisis como el centro urbano, la religión, el mobiliario urbano y el área urbana.

Para poder ingeniar una ciudad se debe tener en cuenta el equipamiento urbano, las vías de construcción y el centro urbano, de tal forma que se constituyan diferentes niveles de ámbito urbano, los cuales se formaran dando como resultado la estructura interna de la ciudad.

El espacio público incluye la totalidad de los espacios usados libremente en el día a día por el público en general, como las calles, las plazas, los parques y la infraestructura pública. Algunos aspectos de los espacios de propiedad privada, como las fachadas de los edificios o los jardines domésticos, que también contribuyen al espacio público y son por lo tanto consideradas por la teoría del diseño urbano, como imagen urbana o paisaje urbano.

## 2. INTRODUCCIÓN

En el presente proyecto de graduación se desarrolla, un análisis de la problemática urbana que se genera en la cabecera municipal de Jutiapa, en cuanto a su estructura vial y espacios públicos municipales a efecto de plantear un desarrollo a futuro. Actualmente existe una desorganización urbana, lo que ocasiona incomodidades para los pobladores de la Región y turistas que visitan el Municipio de Jutiapa, e incluso para vehículos que circulan en dicha zona. Este documento plantea en forma escrita y gráficas, los aspectos de la investigación y la propuesta de solución a nivel de anteproyecto sobre el desarrollo vial y espacios públicos abiertos.

El Municipio ha progresado en, industria, comercio y banca; Por lo que es necesario, que junto a este desarrollo, se implemente, la infraestructura urbana necesaria; dado que a través de los años, el desarrollo del comercio dentro del Municipio de Jutiapa, ha venido creciendo constantemente, por ser un lugar agrícola y por su bajo Porcentaje de población indígena, sus habitantes se dedican poco a las artesanías populares, aunque elaboran muebles de madera, ladrillo y teja de barro, pirotecnia, artículos de cuero y cerámica.

El municipio cuenta con un buen sistema vial, que lo comunica con la ciudad de Guatemala y departamentos vecinos, incluyendo la Ruta Internacional del Pacífico CA-2 que enlaza con el sistema vial de El Salvador. Así también, el ramal de la vía férrea que parte de Zacapa atraviesa la parte este del departamento hasta la Aldea de Anguiatú, situada en el Municipio de Asunción Mita, donde enlaza con el sistema ferroviario de El Salvador.

En consecuencia el proyecto de graduación, se estructura de una manera general en 6 Capítulos de la forma siguiente:

**En el Capítulo I:** Se dan a conocer las consideraciones generales que permitan manifestar los problemas de los pobladores en crecimiento sobre el sistema de la red vial y espacios públicos.

**En el Capítulo II:** Se presenta una serie de definiciones básicas y necesarias para establecer la naturaleza del proyecto y comprender los términos utilizados para el desarrollo del mismo.

**En el Capítulo III:** Se dan a conocer en qué Región está ubicado la cabecera departamental de Jutiapa, se delimita el circuito interurbano y se exponen su geografía, demografía, aspectos hidrográficos.

**En el Capítulo IV:** Se presenta una breve reseña histórica del transporte y vías de comunicación y contexto legal.

**En el Capítulo V:** Se da un breve análisis y diagnóstico.

**En el Capítulo VI:** Se presenta una propuesta final.

### **3. ANTECEDENTES**

La Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala, por medio del Ejercicio Profesional Supervisado-EPS- tiene como uno de sus objetivos que dentro de la etapa final de la formación profesional de los estudiantes, el que estos se integren a una comunidad en el interior del país por un periodo de seis meses y medio.

Durante este periodo, el estudiante tiene la oportunidad de convivir en la comunidad e identificar el tipo de problema en materia de Arquitectura, Equipamiento, Ordenamiento Urbano, que este dentro de la rama de estudio de la Carrera de Arquitectura. En ese sentido seis meses fueron suficientes, para identificar, en el municipio de Jutiapa, varios problemas existentes, sobre el desarrollo vial y espacios públicos, que aquejan a sus pobladores, debido a su magnitud e importancia de la situación urbanística, ya que genera gran actividad comercial y económica en el sector.

Actualmente la Cabecera Departamental de Jutiapa, ha tenido un crecimiento urbano que trae como consecuencia una pérdida de espacios abiertos, mayor dependencia vehicular, buses urbanos y extraurbanos, ya que puede causar más tránsito, empeoramiento de la contaminación del aire, agua y visual.

Por lo que es necesario se realiza un ordenamiento vial y de los espacios públicos del casco urbano, para evitar congestionamiento vehicular a las horas de mayor afluencia.

El espacio público es un componente fundamental para la organización de la vida colectiva (integración, estructura) y la representación (cultura, política) de la sociedad, que construye su razón de ser en la Cabecera y es uno de los derechos fundamentales en la ciudad.

El espacio público le da sentido y forma a la vida colectiva bajo dos modalidades: la primera, mediante un tipo particular de urbanismo donde lo público define su lógica y razón de ser, y no como en el modelo vigente, para el cual lo público es un “mal necesario”, por tener un costo con bajo retorno o porque se construye después de que se definen las actividades de vivienda, comercio e industria, entre otras. De ahí que el espacio público por excelencia sea la centralidad urbana, lugar desde donde se parte, adonde se llega y desde donde se estructura la ciudad.





**Fotografía N. 1 El Cuartelón de Jutiapa**

“La tierra estaba limpia, no había vegetación, solo se veían piedras y rocas de color amarillo y negro, en las hondonadas, solo se veían chaparros de colochillo, antes Jutiapa se llamaba San Cristóbal de Jutiapa y a sus pobladores se les llamaba los Indios Justicia”.

Fuente: Enciclopedia Multimedia Universal, 1,999.



**Fotografía N. 2 Vista del Parque Central**

Desde su asentamiento en 1,850 ha evolucionado progresivamente en espacios urbanos de población y comercial. La actividad del comercio y transporte se ven reflejadas aquí por medio de índices muy altos, superiores a los de las otras cabeceras departamentales.

**A CONTINUACIÓN SE PRESENTAN ALGUNAS FOTOGRAFÍAS, ANTES Y DESPUÉS; DE LA HISTORIA DEL CASCO URBANO DE LA CABECERA DEPARTAMENTAL DE JUTIAPA, DESDE 1917 AL 2012.**

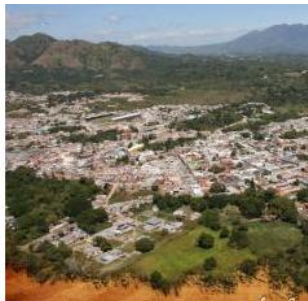
**Fotografías N. 3**



Vista de Jutiapa año: 1917  
Antiguo Valle de Jutiapa



Vista de Jutiapa año: 1959



Vista de Jutiapa año: 2010  
**LA CUNA DEL SOL,  
JUTIAPA**



ANTES 1989      DESPUÉS 2010  
colonia valle del sol



ANTES 1989      DESPUÉS 2010, colonia  
valle del sol

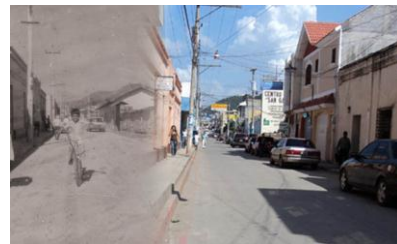


ANTES      DESPUES  
El inicio de la calle 6 de septiembre



ANTES      DESPUES

Calle 6 de septiembre y 3ª avenida de  
la zona 3 de Jutiapa.



ANTES      DESPUES

La calle 6 de septiembre, como era  
antes y como es ahora, entre la 2da. Y  
3ra. Avenida zona 1.



Calzada 15 de Septiembre, cuando no había arriate al centro de la calzada.



El cuartelón año 2010



Calzada 15 de septiembre 1984



Antiguo Parque Central.



El puente viejo, frente al mini complejo, aquí se puede ver al fondo el antiguo rastro municipal.



Parque Central 2012  
Su remodelación fue en el año 2009.



El Cuartelón y el Parque Central

## **4. OBJETIVOS**

### **4.1. GENERAL**

Desarrollar una propuesta, sobre la estructura vial y espacios públicos abiertos que lo conforman, a modo de servir de guía para el desarrollo a futuro del área del Casco Urbano de la Cabecera Departamental de Jutiapa.

### **4.2. ESPECÍFICOS**

- Realizar un estudio por el cual se analice la situación actual, en cuanto a cuestiones de vialidad y espacios públicos, con el propósito de hacer un diagnóstico en el Municipio.
- Elaborar un diagnóstico, sobre la vialidad y los Espacios Públicos.
- Analizar y proponer mejoras del Sistema Vial y Espacios Públicos a la Comunidad.
- Plantear los lineamientos generales para el plan de ordenamiento vial y los espacios públicos del casco urbano del Municipio de Jutiapa.

## **5. DELIMITACIÓN CONCEPTUAL-TEMÁTICA**

El alcance del presente estudio aborda, el tema de ordenamiento vial, y espacios públicos abiertos del Casco Urbano del Municipio de Jutiapa.

La investigación del documento, analiza los criterios, conceptos y teorías que se relacionen, especialmente dentro de la rama Urbanismo, que da una solución al problema planteado y encontrado en el Municipio. Al espacio se contempla el análisis del lugar. Con estudios y análisis adecuadas, relaciones ambientales, circulaciones apropiadas. El documento tomará, como punto de partida, analizando el crecimiento comercial y la vida útil de la propuesta.

### **5.1. DELIMITACIÓN TEMPORAL**

Se plantea una proyección de análisis y estudio de la estructura vial y los espacios públicos, con un periodo de 10 años, a partir del 2012, esto con el fin de que sea factible, realizar dicha planificación y que sean validos los estudios a proyectar, ya que la propuesta van a dar un apoyo a la Municipalidad de Jutiapa.

### **5.2. DELIMITACIÓN GEOGRÁFICA**

El estudio de la problemática, analiza específicamente el casco urbano del Municipio de Jutiapa, en sus aspectos físicos y económicos, ubicados en sus vías principales, calles, avenidas y espacios públicos.

## **6. PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA**

La falta de planificación urbana, espacios públicos, estructuración vial, que actualmente se encuentra en el Municipio, perjudica el Desarrollo Urbano de la Región; el municipio de Jutiapa, en su casco urbano manifiesta los problemas en su desarrollo vial y espacios públicos que son propios de las poblaciones en crecimiento. La ineficiente planificación con la que fue concebido su asentamiento original, es inoperante para los requerimientos de la actualidad. La fundamentación del sistema vial en las vías principales, convergiendo estas en el

propio centro del casco generando así un área congestionada vehicular y peatonalmente, el uso igualitario que se le da a las calles y avenidas independientemente de las condiciones y características diversas que estas tengan, la anarquía y congestión vehicular ocasionada por el apareamiento y crecimiento de focos dispersos para las actividades de transporte extraurbano, del mercado central, hacen que el ambiente en la parte central del Casco urbano sea caótico, Pero no se ha hecho énfasis en dicho tema; ya que se mencionan las actividades que se llevan a cabo en el lugar sin dar una solución a la carencia de espacios públicos, para desarrollarlas adecuadamente. En el municipio de Jutiapa, no existe control urbanístico.

Todo esto es porque no hay un POU un Plan de Ordenamiento Urbano o un plan de desarrollo urbano, que den orden y regulen el área.

## **6.1. PROBLEMÁTICA DEL SISTEMA VIAL**

El sistema vial, por fundamentarse en ejes principales, ocasiona que los flujos Vehiculares de las calles y avenidas que en ellos ocasionen problemas de Congestionamiento, pero en especial, este problema se da en el área en donde se interceptan estos ejes principales.

En el casco urbano de Jutiapa, algunos sectores de las calles se encuentran sucios y sin señalización; por lo que resulta peligroso tanto para peatones como para pasajeros del transporte público y privado y para tripulantes de los vehículos. Por iniciativa municipal se han introducido mejoras en algunas calles y avenidas en el casco urbano.

En las calles y avenidas se observa que hay banquetas o aceras angostas, sin tratamientos en alguno, y en ciertos lugares, plantear el análisis de principales gabaritos.

## **7. JUSTIFICACIÓN**

El transcurrir del tiempo, el crecimiento poblacional y la complejidad de la vida moderna. Se ha visto en la problemática que afecta el Casco Urbano, en cuanto a cuestiones de vialidad y espacios públicos.

Se considera necesario que para el Municipio de Jutiapa, genere una mayor productividad, desarrollo social y mejore su imagen urbana, se debe crear un ordenamiento vial, en la estructura urbana, en la que influyan aspectos de:

- Fluidez en la circulación vehicular y peatonal, evitando congestionamiento calles y avenidas, donde se estacionan actualmente las unidades de transporte.
- Reorganizar las ventas que se crean en las áreas de estacionamiento del transporte colectivo, y evitar la contaminación visual Ambiental y auditiva que se origina en zonas.

Valorizar los hitos principales de la Región , siendo estos importantes para el desarrollo de diferentes actividades, culturales recreativas y sociales, dando una mejor imagen para promover el turismo.

El optimizar el desempeño de las actividades de desarrollo de la municipalidad, es una necesidad visible dentro de la comunidad a causa de la falta de análisis de ordenamiento vial y deficiencia de traza urbana.

Debido a los problemas identificados anteriormente surge la necesidad de elaborar un estudio y propuesta, que cumpla con los requerimientos de infraestructura que favorezcan la actividad de comercialización, orden vial y desarrollo turístico, a su vez que sirva como guía a la Municipalidad de Jutiapa.

## **8. METODOLOGÍA DE INVESTIGACIÓN**

El Método de investigación, parte de formar un modelo teórico en forma sistemática que va de lo general a lo particular.

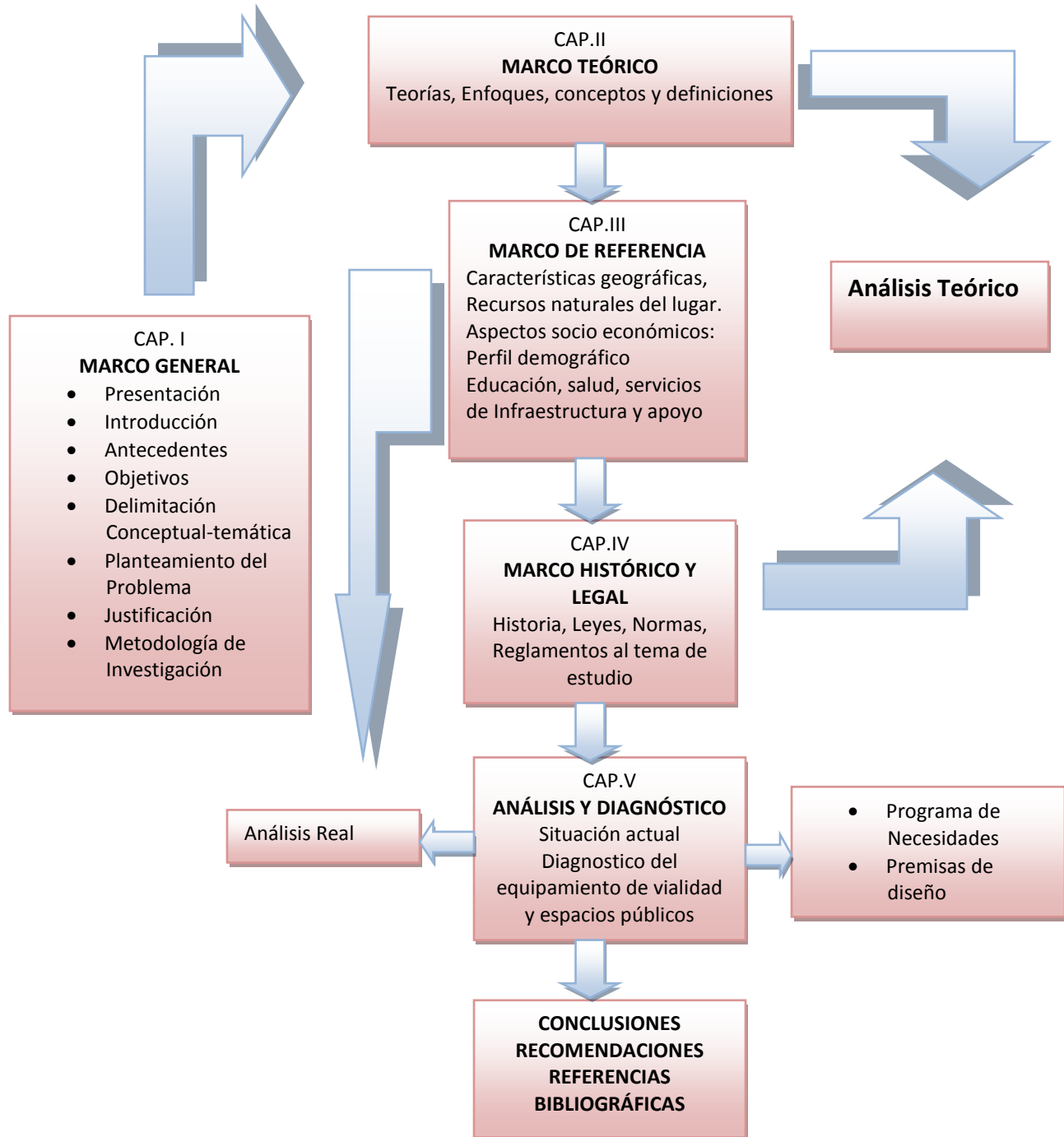
Para poder dar una propuesta Urbanística adecuada, durante la elaboración del estudio y análisis, se tuvo un contacto directo con la comunidad de Jutiapa, durante la realización de las Prácticas Supervisadas (EPS).

Se identifica y analiza el problema, para verificar el grado de complejidad, en la Formulación del Problema; que se detectó a través del EPS.

Es el análisis continuo del Municipio y el entorno inmediato del lugar, donde se estudia, el problema a la vez se toma en cuenta algunos aspectos a realizar, que son:

- **Aspectos Históricos**
- **Aspectos Sociales**
- **Aspectos Económicos**
- **Aspectos Naturales**
- **Aspectos de Infraestructura**
- **Aspectos de Equipamiento**

# METODOLOGÍA





## **LA ESTRUCTURA GENERAL ESTÁ CONFORMADA DE LA SIGUIENTE MANERA:**

Investigación.  
Ordenamiento de datos.  
Prefiguración.  
Figuración.

### **8.1. INVESTIGACIÓN**

Para reconocer las problemáticas detectadas dentro del diagnóstico general realizado e identificarlos, en la investigación de campo en municipio, se analizan y se encierran e influyen las actividades comerciales, sobre la demanda de Mercado Municipal; asimismo todos los factores sobre el sistema de transporte urbano y extraurbano que darán como resultado final la respuesta del anteproyecto.

### **8.2. ORDENAMIENTO DE DATOS**

Esta fase será para evaluar, discutir y proponer alternativas de solución viable para la propuesta de diseño del anteproyecto para la cual se ordena toda la información recabada en la investigación de campo necesaria y toda aquella documentación que se ve estrictamente ligada al tema de estudio sobre las normas, métodos técnicos, consultas y fuentes especializadas que determinarán la respuesta final de este documento.

### **8.3. PREFIGURACIÓN**

Se presenta la elaboración de todos los esquemas gráficos que comprenderá el anteproyecto del equipamiento en servicios de Intercambio y vialidad, (Matrices, diagramas y ordenamientos).

### **8.4. FIGURACIÓN**

Resultado final de todo el estudio de este documento, respuesta al objeto arquitectura. Para poder conocer a fondo las necesidades existentes en dicha comunidad y poder dar una respuesta y solución.

## ➤ SÍNTESIS DE LA INFORMACIÓN

Comprende el cálculo de usuarios, las premisas generales de diseño, que sirva de guía para la propuesta formal del Estudio.

Luego se estudia la parte de la realidad a nivel regional departamental, municipal y urbano de la aldea en donde se evalúan conceptos sociales, económicos, geográficos, físicos y de infraestructura. En este proceso, se enfatiza la problemática actual y futura a la demanda.

En el proceso se hace evidente la necesidad de plantear la proyección futura para solucionar los problemas de cobertura en el municipio.

El proceso se apoya en dos técnicas de investigación:

La primera es con base en observación directa, por medio de Encuesta y entrevistas.

La segunda está constituida por la consulta de fuentes bibliográficas, con el apoyo del asesor de la Región .

## ➤ PREFIGURACIÓN DE LA PROPUESTA

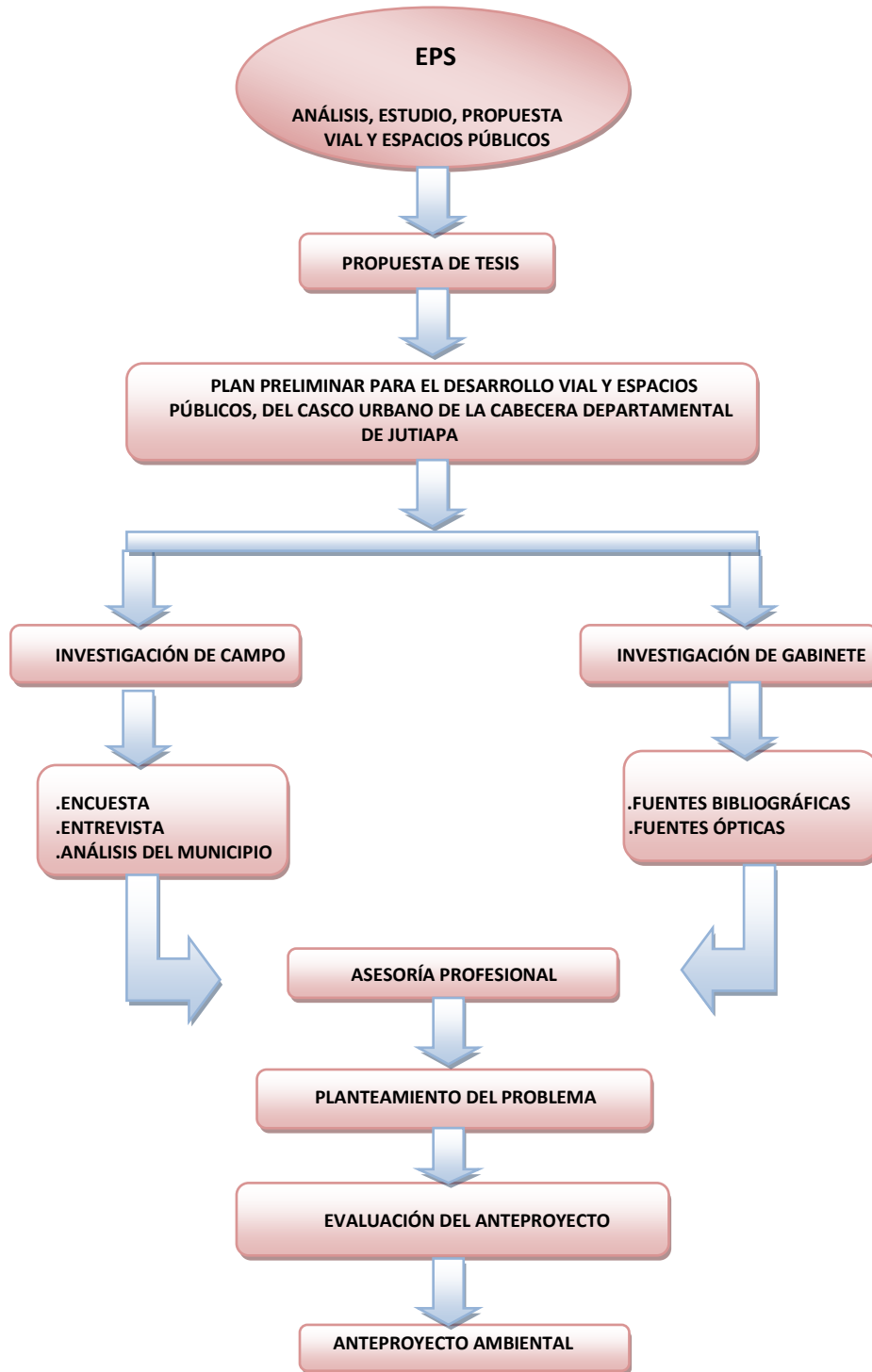
Lo anterior da como resultado la matriz de diagnóstico, por medio de la cual se determina:

- Bajo qué condiciones se necesita realizar un estudio.
- ¿Cuánta información necesito realizar un estudio?
- ¿Qué área de influencia debe considerarse?
- ¿Cuál debe ser mi horizonte, para la proyección del transporte?
- ¿Qué horas pico debe analizarse?
- ¿Qué metodologías debo utilizar, para las proyecciones, niveles de servicio, etc.?
- ¿Qué análisis técnico se necesita?
- ¿Cuál es la forma adecuada, para determinar los impactos al sistema de transporte?
- ¿Cuáles son las mejoras que se deben identificar?
- ¿Deben las mejoras realizarse por etapas?
- ¿Cómo se presentan las conclusiones, recomendaciones y descubrimientos?<sup>1</sup>

---

<sup>1</sup> Vela Morales, Francisco Guillermo, Estudio de Impacto vial, Ciudad de Guatemala, Tesis Facultad de Ingeniería. USAC2,008. Pág. 1.

# DIAGRAMA ESTRUCTURAL DEL ANTEPROYECTO





# Capítulo II

# MARCO TEÓRICO

# **1. MARCO TEÓRICO**

Este Capítulo pretende dar al lector un panorama general de los conceptos y definiciones, que se manejan en éste Proyecto. Los conceptos principales que se usarán en el desarrollo de esta tesis, es importante conocerlos para vincularse en la temática de este documento. Conociendo cada uno de estos conceptos se podrá relacionar y asociar la importancia que conlleva al Proyecto.

Uno de los principales elementos que debe tomar en cuenta para tener un análisis concreto del lugar donde se ubicará, el objeto de estudio, es el conocimiento de su contexto físico, empezando desde su macrolocalización y finaliza en su microlocalización.

Se analizarán los aspectos geográficos y climáticos; así como, los aspectos socioeconómicos relacionados a la Población, Educación, Salud, Infraestructura. Se definirán los lineamientos de diseño, leyes, normas o reglamentos que giren en torno a dicho tema, para definir la base teórica que sustentará la presente propuesta.

## **2. CONCEPTOS Y DEFINICIONES**

### **3. TRANSPORTE**

Acción de llevar de un sitio a otro: acarreo, transporte de mercaderías, traslado o movilización de un sitio a otro de personas, mercancías o animales. El transporte surge desde la antigüedad como una necesidad social de vencer las distancias y el trabajo pesado que puede reducir sus energías interfiriendo en el correcto desarrollo personal y por eso juega un rol importante que va ser un medio de producción.<sup>2</sup>

Dentro de la clasificación del transporte, por sus vías de Acceso en la comunidad de Jutiapa tenemos:

1. transporte aéreo en la Base Militar.
2. transporte terrestre.

#### **3.1. TRANSPORTE TERRESTRE**

En este caso se le dará énfasis al transporte terrestre por carretera, en la Cabecera Departamental de Jutiapa, el cual cuenta con varios sistemas como son los siguientes:

---

<sup>2</sup>Walter Capriel, Terminal de transporte para Quetzaltepeque, Chiquimula. Tesis de grado

USAC. Facultad de Arquitectura, 2005.

### 3.2. AUTOBUSES URBANOS

Son vehículos circunscritos a especificaciones en el área urbana de un poblado. Regularmente son de bajo costo en relación con los autobuses extraurbanos, debido a su corto recorrido, pero es compensado con el tiempo en que estos vehículos circulan diariamente, es decir, su frecuencia. Tienen una capacidad de hasta 60 pasajeros por Unidad.

Empiezan su recorrido, desde las 4 de la mañana, pasando en las calles principales del casco urbano de dicho Departamento, a las aldeas cercanas de Jutiapa.

### 3.3. TAXIS

Son vehículos livianos que tienen un recorrido entre poblaciones cercanas, su capacidad varía según su tamaño y oscila entre 4 y 6 personas.

Esta clase de vehículos son pocos usados por la población, ya que existen los microbuses, para su traslado a los espacios públicos de la comunidad.<sup>3</sup>

### 3.4. AUTOBUSES EXTRAURBANOS

Son vehículos de circulación entre áreas urbanas. Regularmente son de costo un tanto elevado en relación al transporte urbano debido a su recorrido de largas distancias, Esto en compensación con la baja frecuencia en que cada unidad realiza cierto número pequeño de recorridos al día. Cada unidad tiene una capacidad de hasta 60 pasajeros.

Costo del pasaje asimila a Q20.00-Q25.00. Su recorrido es a la Ciudad de Guatemala y a los Municipios del Departamento de Jutiapa.

## 4. VEHÍCULOS

Cualquier medio de transporte que circula sobre la vía pública, entre estos citamos los siguientes:

### 4.1. AUTOMÓVIL

Vehículo automotor, de dos ejes, especialmente equipado y construido para el transporte de personas, con capacidad máxima para cinco -nueve ocupantes.

En dicho lugar se ha incrementado el uso del automóvil, en pasos agigantados; ya que es un medio de transporte de utilidad en la Región .

---

<sup>3</sup> Walter Capriel, Terminal de transporte para Quetzaltepeque, Chiquimula. Tesis de grado USAC. Facultad de Arquitectura, 2005

## 4.2. MICROBUSES

Estos vehículos tienen una capacidad de 15 a 25 pasajeros, según las Dimensiones de cada uno, éstos prestan un servicio tanto urbano como extraurbano. Se circunscriben entre poblaciones cercanas, siendo utilizados constantemente porque sus Recorridos son realizados en menor tiempo en comparación con los buses extraurbanos y urbanos.<sup>4</sup> Tiempo en comparación con los buses extraurbanos y urbanos. Costo del pasaje Q1.00.

La mayoría de personas de la comunidad de Jutiapa utiliza este medio de transporte por lo económico. Cada 3-4 minutos sale dicho transporte. Se estacionan en frente del mercado central.

## 4.3. MOTOCICLETA Y BICICLETAS

Vehículo automotor de dos o tres ruedas operada por maniobra.

En el municipio de Jutiapa del casco urbano, se ha incrementado los automóviles y las motocicletas, ya que producen un gran congestionamiento en horas pico. Este transporte es más usado, que los automóviles, ya que es un acceso rápido al casco urbano de la cabecera Departamental de Jutiapa.

## 4.4. TUC-TUC O BICITAXIS

No existe en el casco urbano de Jutiapa.

# 5. JERARQUÍA VIAL

Es la clasificación de las diferentes vías dentro de la trama vial, según su importancia

## 5.1. VÍA PÚBLICA

Es el sitio o lugar por donde se puede transitar y es de carácter público. Las vías que nos ocuparán son las terrestres y dentro de éstas, aquellas por las que existe rodamiento de vehículos automotores.<sup>4</sup>

---

<sup>4</sup> Enciclopedia Multimedia Universal, 1999.

## 5.2. PASO PEATONAL

Es el espacio público por donde circulan los vehículos, peatones y animales.

## 6. ESTRUCTURA VIAL

Es el conjunto jerarquizado de las arterias viales, cuya función es reducir la interacción del espacio entre el tránsito de personas y vehículos, facilitando su desplazamiento y con esto la comunicación entre las diferentes áreas de actividad comercial-social. Se propone una jerarquía vial de las diferentes arterias de circulación, clasificándolas según su importancia y función en:

### 6.1. VIAL

Cualidad de vial. Conjunto de servicios pertenecientes a las vías públicas.

### 6.2. SISTEMA VIAL

Red integrada por carreteras que intercomunican a un país o a una Región .

Al decir sistema vial, se refiere a su estructura conformante, de una forma jerarquizada, para que sea operativamente eficiente. La estructuración de los sistemas Viales es muy particular dependiendo en lugar en donde uno se encuentre,

Específicamente en el área centroamericana se puede estructurar de la siguiente forma:

Carreteras Centroamericanas C A

Carreteras Nacionales RN

Carreteras Departamentales RD

Caminos rurales.<sup>5</sup>

Dentro de los criterios de la planificación urbana existe lo que se denomina plan regulador o plan director, que no es más que un instrumento de la planificación que Contiene un conjunto de disposiciones relativas al orden del territorio, uso del suelo, como actividades que se destinan al suelo afectado, redes de infraestructura, servicios, normas de edificaciones, medidas de protección, conservación del suelo y demás recursos naturales, defensa, mejoramiento y desarrollo o renovación del medio ambiente natural, del patrimonio histórico y Localización de la infraestructura; comprenden estudios que justifican la elección del modelo territorial.

Los planes, normas y programas que requieran su realización y las bases técnicas y económicas para el desarrollo y ejecución del propio Plan.<sup>5</sup>

---

<sup>5</sup> Ilesca Dávila, Byron Antonio y Calvillo Taracena, Omar Daniel, Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Ordenamiento de las Vías principales en el Centro del Casco Urbano, Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2,006. Cap. II.



### 6.3. TRÁNSITO

El tránsito está referido a los procesos y actividades de circulación y flujo de vehículos por las vías. El comportamiento del tránsito depende de las situaciones y condiciones en que se encuentre el sistema vial respondiendo a lo anterior puede generarse fluidez y congestión vial.

### 6.4. CAOS VIAL

Está referido al colapso o a las fallas que pudiese tener un sistema vial en particular, generando congestiones en los flujos vehiculares, contaminación. Etc.

### 6.5. SEÑALIZACIÓN VIAL

Es parte de un sistema integral de ordenación vial y consiste en la comunicación visual de las reglamentaciones por medio de un código de símbolos e iconos de fácil Interpretación y entendimiento.<sup>6</sup>

### 6.6. VÍAS VEHICULARES

Son aquellas que se utilizan para el rodaje de automotores, tanto livianos como pesados. Véase el apartado de estructuras viales en el Capítulo de análisis y diagnóstico para la ampliación del sistema vial de carreteras centroamericanas, nacionales, Departamentales y caminos rurales.

### 6.7. SEMÁFOROS

Los semáforos son dispositivos de señales que se sitúan en intersecciones viales, pasos de peatones y otros lugares para regular el tránsito de vehículos y el tránsito de peatones

## 7. ORDENAMIENTO

Acción y efecto de ordenar. Ley u ordenanza que da el superior para que se cumpla. Conjunto de normas referentes a un específico.

---

<sup>6</sup> OCÉANO; Enciclopedia Concisa de Guatemala.

## 7.1. ORDENAMIENTO VIAL

Parte integrante de los planes reguladores dentro de la planificación urbana el cual tiene como objetivo disciplinar y darle coherencia a los conductos y a los sistemas viales para garantizar su eficiencia y eficacia en cuanto a las actividades de transportación.

## 8. URBANIZACIÓN

Conjunto de conocimientos y prácticas aplicados a la planificación, desarrollo y remodelación de núcleos urbanos, con que se pretende mejorar la calidad de vida de sus habitantes.

### 8.1. ESPACIOS PÚBLICOS

Espacio público es el conjunto de inmuebles públicos y los elementos arquitectónicos y naturales de los inmuebles privados destinados por su naturaleza, por su uso o afectación, a la satisfacción de necesidades urbanas colectivas que trascienden, por lo tanto, los límites de los intereses privados del habitante.

### 8.2. DESARROLLO URBANO

Expansión progresiva de la superficie de las ciudades y aglomeraciones urbanas. A veces se realiza según un proceso planificado con antelación para disponer, racional y prospectivamente de órganos funcionales.

### 8.3. GESTIÓN URBANA

Comprende las reglamentaciones e instituciones para administrar el espacio urbano; las buenas prácticas de gestión urbana comparten los siguientes factores:

- . Visión integral a largo plazo.
- . Liderazgo integrador.
- . Participación activa de la comunidad
- . Innovación en la solución de los Problemas.<sup>7</sup>

---

<sup>7</sup> IIIesca Dávila, Byron Antonio y Calvillo Taracena, Omar Daniel, Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Ordenamiento de las Vías principales en el Centro del Casco Urbano, Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2,006. Cap. II.

#### 8.4. CAMINOS

Son los canales por los cuales se mueve el observador. Son calles, líneas de tren, canales etc.

#### 8.5. BORDES O FRONTERAS

Son una separación entre dos fases una línea de fachada una plaza, un muro, etc. Son referenciales laterales que pueden interpretarse como barreras más o menos impenetrables o como líneas de sutura entre zonas diferentes.

#### 8.6. DISTRITOS O ZONAS

Son secciones de tamaño mediano a grande, una plaza, un barrio, donde el observador puede penetrar mentalmente e imaginarla desde adentro.

#### 8.7. ORDENAMIENTO URBANO

Conjunto de planes establecidos y trabajos realizados para que una aglomeración cuente con infraestructuras y equipamientos que le permitan asegurar las funciones que le son asignadas.

Establecimiento y aplicación de un programa de realizaciones distribuidas en un periodo de tiempo dado, que resulta de la conjunción de varios fenómenos: expansión demográfica, progresos técnicos, movimientos migratorios, disminución del poder adquisitivo, aumento de las necesidades de la población. Desarrollo de redes de incremento de la motorización.

#### 8.8. PAISAJE URBANO

Es aquel paisaje creado por el hombre para su propia comodidad. La homogeneidad en el tipo de construcciones, materiales, colores, etc. De las edificaciones urbanas produce un paisaje urbano monótono, cansado y poco susceptible de retención en la memoria.

La definición de los espacios exteriores depende de las diversas disposiciones de las fachadas de las edificaciones que los conforman. La calle y la plaza son los elementos básicos de los espacios exteriores.<sup>8</sup>

---

<sup>8</sup> Iñesca Dávila, Byron Antonio y Calvillo Taracena, Omar Daniel, Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Ordenamiento de las Vías principales en el Centro del Casco Urbano, Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2,006. Cap. II.

## 8.9. PLANIFICACIÓN URBANA

El ordenamiento urbano es una metodología de previsión y organización que permite a las autoridades públicas orientar el desarrollo urbano.

## 8.10. REHABILITACIÓN URBANA

Estrategia de gestión urbana para recalificar una ciudad existente a través de múltiples intervenciones destinadas a valorizar su potencial social, económico y funcional a fin de mejorar la calidad de vida de las poblaciones.

Ello exige el mejoramiento de las condiciones físicas, a través de su rehabilitación, infraestructura y espacios públicos, conservando así su identidad y las características del área urbana.

## 8.11. TRAZA URBANA

Es la manera que se encuentra dispuestas las calles, parámetros y espacios abiertos, que conjuntamente conforman un área urbana.<sup>16</sup>

## 8.12. NODOS URBANOS

Son puntos o focos de atracción donde el observador puede entrar o salir como un cruce estratégico de calles o también una construcción que condensa algún uso o un carácter físico particular, una esquina, un patio cerrado, etc.

## 8.13. HITOS URBANOS

Son también focos de atracción y de referencia, pero el observador no entra en ellos y los imagina desde afuera, edificios relevantes, obeliscos, monumentos, montañas etc.<sup>9</sup>

---

<sup>9</sup> OCÉANO; Enciclopedia Concisa de Guatemala.

## 8.14 RENOVACIÓN URBANA

Procedimiento de urbanismo que permite poner en marcha una operación que comprenda la apropiación del suelo dentro de un perímetro definido, la demolición de edificios ( o su restauración ), la evicción de los ocupantes y su instalación en otra vivienda, la recuperación del suelo y la retrocesión de los terrenos.

## 8.15 REVITALIZACIÓN URBANA

La Rehabilitación Urbana es el conjunto de acciones, públicas y privadas, dirigidas a alcanzar el objetivo de la recuperación, reconstrucción y reutilización del espacio en la ciudad consolidada.

## 8.16 TEJIDO URBANO

Los tejidos urbanos determinan unas influencias e interacciones sobre el territorio circundante, cuyo estudio por memorizado llevaría a la realización de un trabajo muy amplio y complejo.

## 8.17 POT

Un Plan de Ordenamiento Territorial o Plan de Ordenación Territorial (también denominado por sus siglas POT) es en el ámbito del urbanismo, una herramienta técnica que poseen los municipios para planificar y ordenar su territorio. Tiene como objetivo integrar la planificación física y socioeconómica, así como el respeto al medio ambiente: estos documentos pueden incluir estudios sobre temas como la población, las etnias, el nivel educativo, así como los lugares donde se presentan fenómenos meteorológicos y tectónicos como lluvias, sequías y derrumbes. Estableciéndose como un instrumento que debe formar parte de las políticas de estado, con el fin de propiciar desarrollos sostenibles, contribuyendo a que los gobiernos orienten la regulación y promoción de ubicación y desarrollo de los asentamientos humanos.<sup>10</sup>

---

<sup>10</sup> Enciclopedia Multimedia Universal, 1,999.

## 8.18 POU

El Plan de Ordenamiento Urbano actúa en los siguientes aspectos básicos:

- . Define los objetivos generales y los lineamientos para la actuación urbanística.
- . Clasifica el suelo para la aplicación del régimen normativo correspondiente.
- . Establece los planes, programas y proyectos para el ordenamiento urbanístico, Definiendo los plazos para su desarrollo y ejecución.
- . Señala las condiciones temporales y de gestión referidas al cumplimiento del Conjunto de previsiones.
- . Explicita los requisitos y disposiciones para la vigencia, revisión y completación Del propio plan.

## 8.19 METODOLOGÍA DE PLANIFICACIÓN URBANA

El conocimiento de esta problemática se caracteriza los aspectos sociales, ambientales y económicos en el contexto urbano y se analizan, en concreto, las dificultades que presentan las ciudades de tamaño mediano para su sostenibilidad.

El análisis de los resultados permite afirmar que para orientar la planificación del desarrollo es necesario construir metodologías más apropiadas para conocer la realidad urbana de las ciudades.

La propuesta de la metodología de planificación urbana, la investigación, la gestión y la evaluación y desarrolla las bases conceptuales y los instrumentos para cada uno de los componentes así: para la investigación define los criterios básicos para la participación comunitaria y propone como instrumento metodológico el Perfil de Desarrollo Sostenible. Para la gestión define las características técnicas y políticas de actuación y propone estrategias para implementar la evaluación diseña un sistema en el que se definen las dimensiones, los componentes, los fenómenos y los indicadores que permitirán evaluar el estado en que se encuentran el área de estudio, que es el casco urbano de Jutiapa y conocer el índice o tendencia de sostenibilidad urbana.<sup>11</sup>

---

<sup>11</sup>Enciclopedia Multimedia Universal, 1,999.



**Capítulo III**  
**MARCO**  
**DE**  
**REFERENCIA**

## 1. INTRODUCCIÓN

Uno de los principales elementos que debe tomar en cuenta para tener un análisis concreto del lugar donde se ubicará, el objeto de estudio, es el conocimiento de su contexto físico, empezando desde su macrolocalización y finaliza en su micro-localización.

Se analizarán los aspectos geográficos y climáticos, así como los aspectos socio-económico relacionados a la Población, educación Salud, Infraestructura. Se definirán los lineamientos de diseño, leyes, normas o reglamentos, que giren en torno a dicho tema, para definir la base teórica, que sustentará la presente propuesta.

Ya que en la actualidad no existe ningún estudio o informe realizado sobre estructuración vial y espacios públicos, en el departamento del casco urbano de Jutiapa, a pesar de que la municipalidad cuenta con una unidad técnica, que sirve para desarrollar trabajos de infraestructura, construcciones de escuela, remodelaciones, etc.

Se considera que en relación con el problema de falta de ordenamiento vial y desorden urbanístico, es el tema de la ocupación territorial. Todo esto genera congestión en calles y avenidas principales, contaminación ambiental, conflicto vehicular y peatonal, Contaminación Visual, Ambiental y Auditiva.

Se ha observado que se han realizado Suministros de sistema de controladores viales, (Señales informáticas, Rótulos de información, Control electrónico). Pavimentación en algunas calles secundarias y calles principales como la calle 15 de septiembre, calle 6 de septiembre y avenidas, Algunos mejoramientos a espacios Urbanos, la construcción del Mercado Cantonal del Barrio Latino y la Remodelación del mercado de la Terminal.

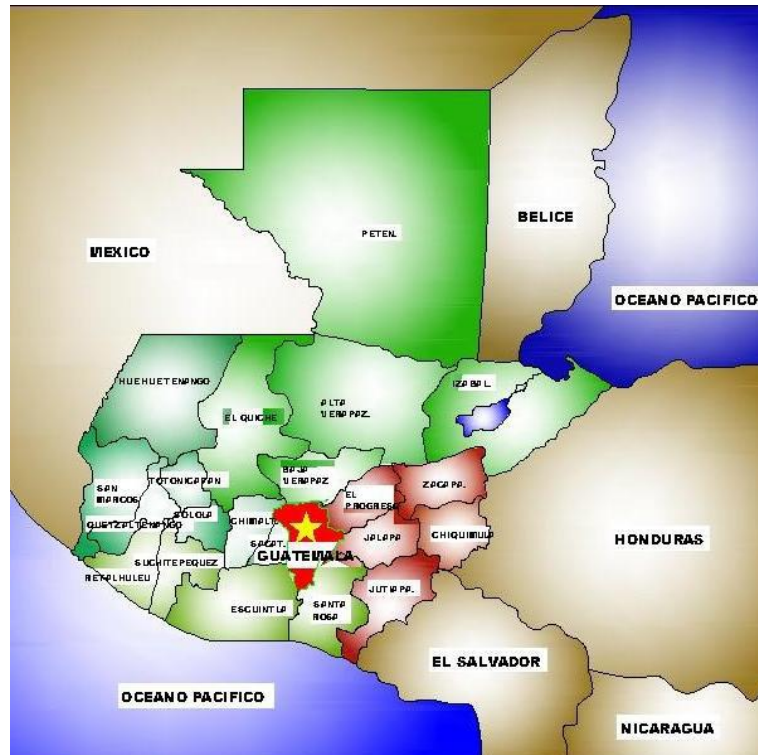
Es por eso, la importancia de la elaboración del diagnóstico, para presentar un estudio, del estado actual de impacto vial y espacios públicos de la Comunidad del casco urbano de Jutiapa.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> <http://www.mijutiapa.com/>



## 2. CONTEXTO



**MAPA 1**  
FUENTE: ELABORACIÓN PROPIA

### **GUATEMALA**

En el Norte de Centroamérica: Su capital es la Ciudad de Guatemala llamada oficialmente Nueva Guatemala de la Asunción. El idioma oficial es el español, asimismo cuenta con 23 idiomas mayas y garífuna, el cual es hablado por la población afrodescendiente. Cuenta con 22 Departamentos, su densidad es de 110 habitantes por kilómetro cuadrado.<sup>13</sup>

---

<sup>13</sup>Enciclopedia Multimedia Universal, 1,999.

## **DEPARTAMENTO DE GUATEMALA**

Único departamento de la Región Metropolitana, su extensión territorial es de 2,126 kilómetros cuadrados limita al Norte con Baja Verapaz y El Progreso, al Sur con Escuintla y Santa Rosa, al Oeste con Sacatepéquez y Chimaltenango y al Este con El Progreso, Jutiapa y Santa Rosa. El departamento se divide en 17 municipios.

Cabecera: Guatemala

Altura: 1,502 m SNM

Extensión: 2,253 km<sup>2</sup>

Coordenadas: 14° 38' 00'' Latitud 90° 31' 00'' Longitud

Población: 2, 538,227 habitantes<sup>14</sup>

### **2. 1. REGIONALIZACIÓN**

La Republica de Guatemala se encuentra en la parte del Istmo Centroamericano, Limita al Oeste y al Norte con México, al Este con Belice y el Golfo de Honduras, al Sureste con Honduras y el Salvador, y al Sur con Océano Pacífico.

El país posee una superficie de 108.889 Kilómetros cuadrados, su capital es la Ciudad de Guatemala, llamada oficialmente Nueva Guatemala de la Asunción, su población indígena. Compone un tercio de la población del país, el idioma oficial es el español, asimismo cuenta con 23 dialectos mayas, los idiomas xinca y garífuna, los cuales son hablados por la población afro descendiente en Izabal.

### **2. 2. LEY PRELIMINAR DE REGIONALIZACIÓN**

En este apartado conoceremos la división, por la cual el territorio nacional se segmenta en áreas para una mejora Administración. Lo que se pretende al generar estas áreas conocidas como regiones, es descentralizar las actividades y las instituciones del Estado. En cada Región se ha identificado al asentamiento humano con mejores características y probabilidades de desarrollo, a modo que éste tenga un foco y un radio de alcance y acción hacia las comunidades que lo circundan. Lo anterior es de particular interés para nuestra investigación, ya que con ello conoceremos en qué Región está ubicado el municipio de Jutiapa, se delimita el circuito interurbano para determinar qué asentamientos o poblaciones ejercen influencia sobre el municipio de Jutiapa.<sup>15</sup>

---

<sup>14</sup>OCÉANO; Enciclopedia Concisa de Guatemala, pág.6.

<sup>15</sup> <http://www.encyclopedia.com/>

## **REGIÓN**

“Ámbito o área de homogeneidad territorial definida partir del dominio particular de una relación de acoplamiento o semejanza...”

### **Decreto No. 70-86 Artículo 2**

Se entenderá por Región la delimitación territorial de uno o más Departamentos que reúnan similares condiciones geográficas, económicas y sociales, con el objeto de efectuar acciones de Gobierno en las que, junto o subsidiariamente con la administración pública, participen sectores organizados de la población.<sup>15</sup>

Lógicamente la generación de estos núcleos se deriva de la jerarquía en el crecimiento urbano, demográfico, posición geográfica, vialidad y su influencia hacia otros puntos, los que se constituyen en núcleos de gravitación alrededor de este espacio geoeconómico.

En este caso en particular, el municipio de Jutiapa, se encuentra en el Departamento de Jutiapa, cuya cabecera departamental es Jutiapa, Jutiapa, que a su vez es la cabecera de la IV Región, conocida como Región sur oriental. Dentro de todo este contexto se permite ubicar las cabeceras de Región dentro de un sistema de escalones que indican definición y complejidad en sus sectores productivos. La siguiente gráfica muestra la proporción territorial de cada Región:

16

**TABLA N. 1**

### **PROPORCIÓN TERRITORIAL DE LAS REGIONES DEL PAÍS**

<b>REGIÓN</b>	<b>PORCENTAJE TERRITORIAL</b>
<b>Región I</b>	1.95 %
<b>Región II</b>	10.85 %
<b>Región III</b>	14.72 %
<b>Región IV</b>	7.56 %
<b>Región V</b>	6.27 %
<b>Región VI</b>	11.23 %
<b>Región VII</b>	14.49 %
<b>Región VIII</b>	32.93 %

<sup>16</sup>Ley preliminar de Regionalización, Decreto No. 70-86 y Censos del Instituto Nacional de Estadística INE



**MAPA 2**

---

<sup>17</sup> Sn. Jutiapa, Guatemala, [http://www.zonu.com/mapas\\_guatemala/m\\_jutiapa.htm](http://www.zonu.com/mapas_guatemala/m_jutiapa.htm). Mayo. 2009.

**TABLA N. 2**

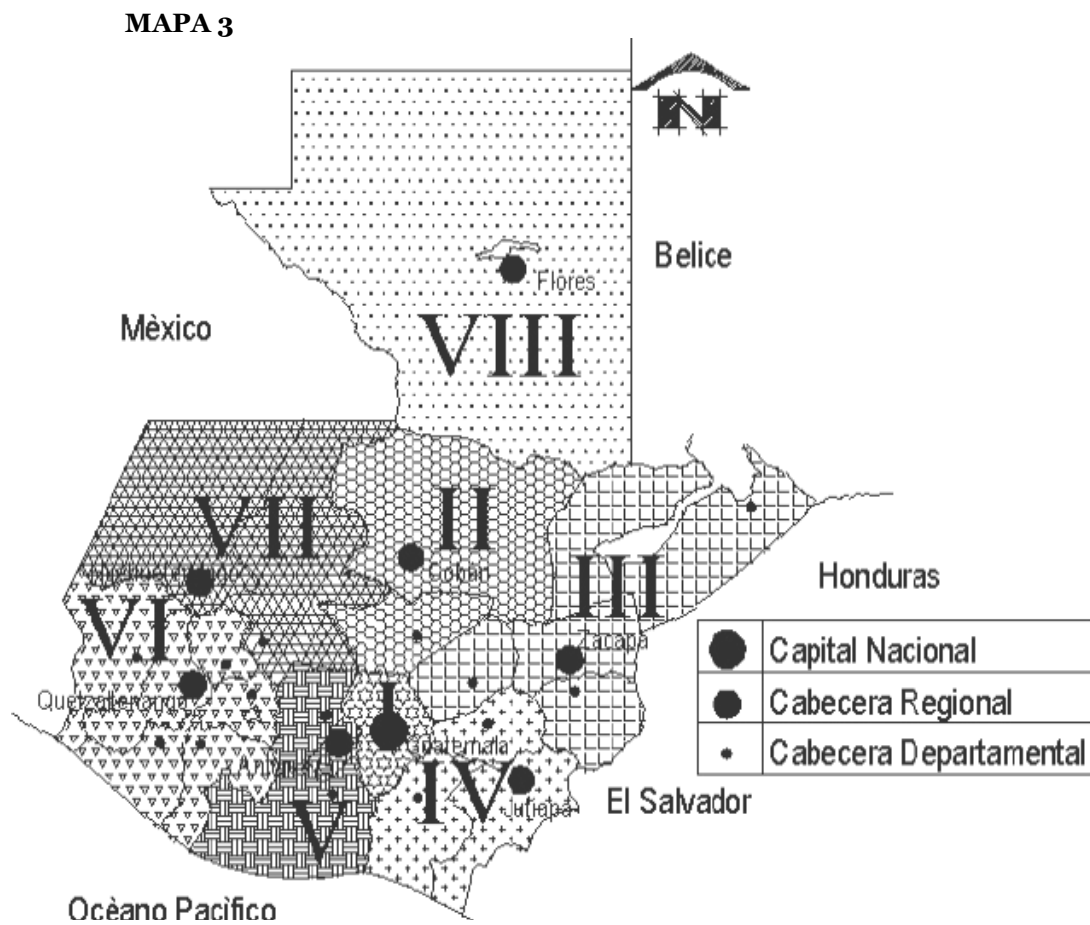
REGIONES	N.	CABECERA	DEPARTAMENTOS	EXTENSIÓN-KM. <sup>2</sup>	DISTANCIA-KILÓMETROS
<b>METROPOLITANA</b>	<b>1</b>	<b>GUATEMALA</b>	<b>GUATEMALA</b>	<b>2125</b>	<b>--</b>
<b>NORTE</b>	<b>2</b>	<b>COBÁN</b>	<b>ALTA Y BAJA VERAPAZ</b>	<b>11390</b>	<b>212</b>
<b>NOR-ORIENTE</b>	<b>3</b>	<b>ZACAPA</b>	<b>ZACAPA, CHIQUIMULA PROGRESO</b>	<b>16425</b>	<b>148</b>
<b>SUR-ORIENTE</b>	<b>4</b>	<b>JUTIAPA</b>	<b>JUTIAPA, JALAPA SANTA ROSA</b>	<b>5237</b>	<b>115</b>
<b>CENTRAL</b>	<b>5</b>	<b>ANTIGUA</b>	<b>Sacatepéquez ESCUINTLA, CHIMALTENANGO</b>	<b>6226</b>	<b>28</b>
<b>SUR-OCCIDENTE</b>	<b>6</b>	<b>QUETZALTENANGO</b>	<b>QUETZALTENANGO, SOLOLÁ SUCHITEPÉQUEZ SAN MARCOS, TOTONICAPÁN RETAHULEU</b>	<b>12230</b>	<b>206</b>
<b>NOR-OCCIDENTE</b>	<b>7</b>	<b>QUICHÉ</b>	<b>QUICHÉ, HUEHUETENANGO</b>	<b>15776</b>	<b>263</b>
<b>PETÉN</b>	<b>8</b>	<b>PETÉN</b>	<b>PETÉN</b>	<b>26854</b>	<b>486</b>

---

<sup>18</sup> Ley preliminar de Regionalización, Decreto No. 70-86 y Censos del Instituto Nacional de Estadística INE.

El cuadro anterior, muestra la regionalización que registra el país, dividiéndolo en 8 regiones para su mejor administración, cada una de estas regiones posee su cabecera de Región como es conocida, la cual tiene características particulares que hacen que sea un foco de influencia hacia los territorios aledaños. Nuestro interés se centrará en la Región IV o Sur Oriental, la cual está integrada por los Departamentos de Santa Rosa, Jalapa y Jutiapa, a su vez la cabecera regional es la ciudad de Jutiapa.<sup>19</sup>

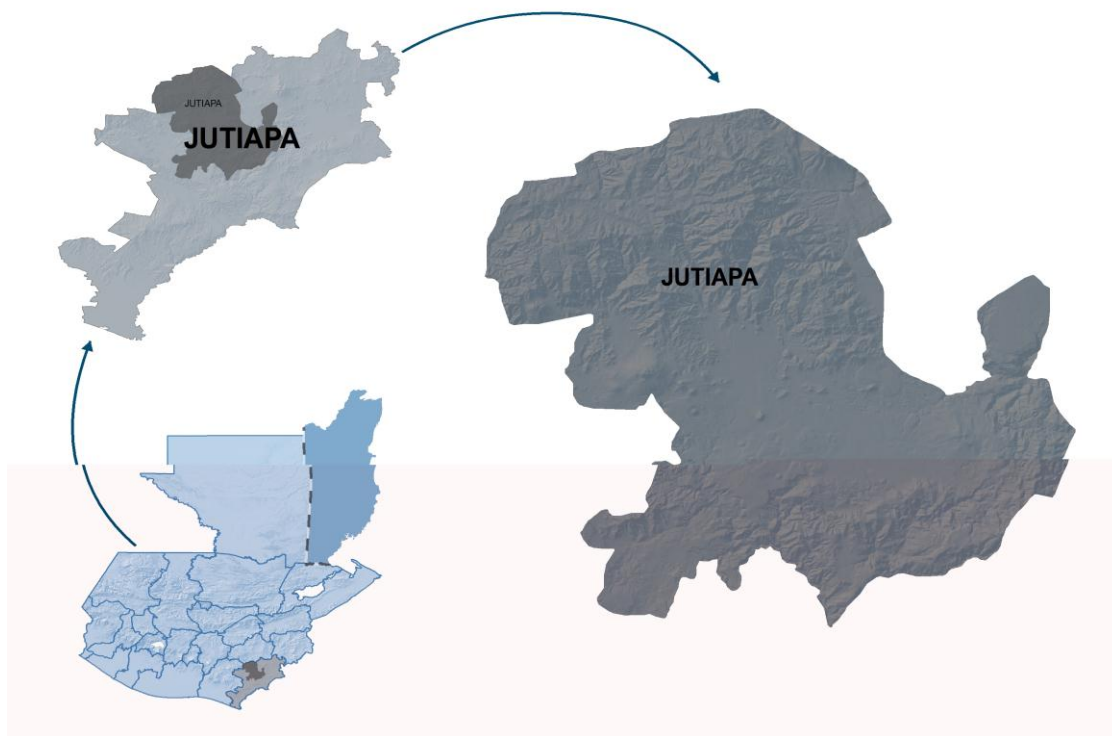
**MAPA DE LA CONFORMACIÓN REGIONAL DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**



<sup>19</sup> IIIesca Dávila, Byron Antonio y Calvillo Taracena, Omar Daniel, Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Ordenamiento de las Vías principales en el Centro del Casco Urbano, Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2,006. Cap. II.

## 2. 3. DEPARTAMENTO DE JUTIAPA

Jutiapa se encuentra localizado a 118 kilómetros de la ciudad capital, viajando por la carretera Interamericana, Se ubica en la latitud  $14^{\circ} 16' 58''$  y longitud  $89^{\circ} 53' 33''$ . Tiene una extensión territorial de 3,219 kilómetros cuadrados, de los cuales 631 kilómetros cuadrados son de vocación agrícola, 897 kilómetros cuadrados de pasto y 1,310 kilómetros Cuadrados de vocación forestal. La topografía del terreno es inclinada y pedregosa. 39% de su suelo tiene relieve semiplano, 27% es Pedregoso y el 3% son suelos pesados e impenetrables.



MAPA 5  
Ubicación del municipio de Jutiapa, Jutiapa.

**CENTROS POBLADOS:** el municipio está conformado por un pueblo (Jutiapa, cabecera municipal), 26 aldeas y 142 caseríos, 6 fincas y 6 parajes los cuales, por su ubicación geográfica y características se han agrupado en 5 microrregiones constituidas cada una por 4 cantones.<sup>20</sup>

<sup>20</sup>Sn. Jutiapa, Guatemala, [http://www.zonu.com/mapas\\_guatemala/m\\_jutiapa.htm](http://www.zonu.com/mapas_guatemala/m_jutiapa.htm). Mayo. 2009.

## 2. 4. UBICACIÓN GEOGRÁFICA



MAPA 6  
MAPA DEL DEPARTAMENTO DE JUTIAPA



Jutiapa, es un Municipio y Cabecera del Departamento de Jutiapa y Jutiapa Departamento de Guatemala, ubicado en el extremo oriente de la república. El Municipio tiene un área de 620 Kilómetros cuadrados, limita al Norte con el Municipio de Monjas (Jalapa); El Progreso y Santa Catarina Mita (Jutiapa); al Este con Asunción Mita, Yupiltepeque y El Adelanto (Jutiapa); y al Oeste con Quezada (Jutiapa) y Casillas (Santa Rosa).<sup>21</sup>

La ciudad de Jutiapa se encuentra situada en una meseta muy plana, que se extiende en su mayor longitud de oriente a poniente, siendo de Norte a Sur, este Municipio está bañado por los ríos: El Salado y el De La Virgen, el comercio se ha desarrollado grandemente, convirtiéndola en una ciudad comercial, La cabecera está situada a 895 metros sobre el nivel del mar, el nombre se deriva, según el dicho de los indígenas, de la palabra Enjutar, expresión con que ellos distinguen la manera de fabricar ollas y cántaros de barro, dedicación primitiva que les ha proporcionado medios de subsistencia.

La elevación sobre el nivel del mar oscila entre los 150(Pasaco) a 1,325msnm (San José Acatempa); entre latitudes Norte 13°40´-14°35´ y longitud Oeste de 89°30´-90°20´. Tiene una extensión Territorial de 3,219km<sup>2</sup>, lo que equivale al 2.96% del territorio nacional.<sup>22</sup>

## **2. 5. INGRESOS**

Entre sus principales vías de comunicación se encuentran la Carretera Interamericana CA-1, que por el Oeste proviene de Cuilapa, Santa Rosa, y unos 7 kilómetros y medio al Noroeste enlaza con la Ruta Internacional 2 (o CA-2), la cual hacia el Norte conduce a la Cabecera Municipal de El Progreso (Jutiapa). Del citado entronque por la CA-2. 20 Kilómetros al Este se llega a Asunción Mita, y 20 kilómetros hacia el sur se llega a la Aldea San Cristóbal Frontera, con el Salvador. De Jutiapa por la ruta nacional 23, a 21 kilómetros hacia sureste se llega a Jerez, también con la frontera a El Salvador. Estas carreteras se le adjudican la tipología de carreteras de vialidad primaria. El transporte que pasa por estas vías es de tipo extraurbano (buses, microbuses, taxis) que se complementan con el transporte informal y no calificado otros.

---

<sup>21</sup>Sn. Jutiapa, Guatemala, [http://www.zonu.com/mapas\\_guatemala/m\\_jutiapa.htm](http://www.zonu.com/mapas_guatemala/m_jutiapa.htm). Mayo. 2009.

<sup>22</sup>De conformidad al IGN, 2, 000

La cabecera departamental cuenta el siguiente equipamiento: el Parque “Rosendo Santa Cruz”, la Iglesia Parroquial de san Cristóbal, los edificios públicos, como: La Gobernación Departamental, el Antiguo Cuartelón, que sirvió para el funcionamiento del Instituto “Adolfo V. Hall”; muy cerca se encuentra el edificio de La Municipalidad; el edificio de lo que en otro tiempo fue la Administración de Rentas Internas, hoy se conoce como la Superintendencia Tributaria SAT, BANRURAL. Este municipio lo integran: una ciudad, 26 aldeas, 142 caseríos, 6 Fincas y 6 Parajes.<sup>23</sup>

CATEGORÍA	CANTIDAD DE LUGARES POBLADOS	POBLACIÓN POR CATEGORÍA
<b>Ciudad</b>	<b>01</b>	<b>13,590</b>
<b>Pueblos</b>	15	42,571
<b>Villas</b>	01	14,425
<b>Colonias</b>	08	2,899
<b>Aldeas</b>	228	156,729
<b>Caseríos</b>	491	134,765
<b>Fincas</b>	75	7,320
<b>Parajes</b>	05	334
<b>Asentamiento</b>	01	746
<b>Otra categoría</b>	20	5,706
<b>Pob. dispersa</b>	--	10,000
	846	389,085

**TABLA 3**

<sup>23</sup> Fuente: INE 2002

## **2.6. TAMAÑO**

El Municipio de Jutiapa tiene un área de 620 kilómetros cuadrados, y se encuentra a una altura de 895 metros sobre el nivel del mar.

## 2. 7. CLIMA, SUELO, PRINCIPALES ACCIDENTES

**CLIMA:** Su clima es templado, en los meses de Octubre a Febrero, se desatan fuertes vientos, hay zonas de tierra caliente y algunos Municipios de clima frío, la temperatura es de 20° centígrados (promedio anual) algunas aldeas y caseríos del Municipio son de clima frío.

**SUELO:** El suelo esta regado por muchos ríos y riachuelos, los cuales lo hacen producir grandes cantidades de granos

De diversas clases, que abastecen la capital y otros Departamentos de la Republica. Se encuentra limitada en barrancos tanto por el Norte como por el Sur, por lo que se puede decir que no tiene más de dos entradas, la del Este y la del Oeste, el Municipio de Jutiapa es de territorio Quebrado, Montañoso y Volcánico.<sup>24</sup>

### ASPECTOS FÍSICOS AMBIENTALES, DEL DEPARTAMENTO DE JUTIAPA

ASPECTO FÍSICO Y AMBIENTALES	DATOS GENERALES
Temperatura Media	23°C
Temperatura Máxima	29.9 °C
Temperatura Mínima	16.7°C <sub>38</sub>
Vientos Predominantes	NO A SE
Velocidad de Vientos	2.7 k/h
Porcentaje de Humedad	76.1%
Precipitación Pluvial Anual	1883.6mm.
Topografía	La mayoría de pendiente casi plana (del 5 al 10%) a excepción de las cuencas de ríos y áreas de los volcanes.
Vegetación	Especies encinos, cipreses y plantas parásitas, plantas epífitas de la familia Orchidaceae y Bromeliaceae. Vegetación arbustiva de tipo seco, sobre zonas pedregosa (matorral

**TABLA 4**

<sup>24</sup> <http://www.mijutiapa.com>

### **3. REGIONALIZACIÓN SUBDEPARTAMENTAL**

El territorio departamental está dividido en 4 mancomunidades que establecen la subregionalización: la mancomunidad del centro integrada por San José Acatempa, Quezada y Jutiapa, Mancomunidad de Pacífico la conforman los municipios de Comapa, Conguaco, Jalpatagua, Pasaco y Moyuta, Mancomunidad del Cono Sur por Yupiltepeque, Jerez, Zapotitlán, El Adelanto y Atescatempa y la Mancomunidad del Lago de Guija por Asunción Mita, El Progreso, Agua Blanca y Santa Catarina Mita.

La agrupación de los Municipios se caracteriza por potencial productivo, producción agrícola, recursos naturales y biodiversidad, áreas de recarga hídrica, cultura, población, rural, indígena, vulnerabilidad, riesgo y desarrollo humano.

### **4. ACCIDENTES GEOGRÁFICOS VOLCANES:**

- El Amado en el Municipio de Jutiapa
- El Culma
- El Táhual

#### **4.1. PRODUCTOS AGRÍCOLAS Y PECUARIOS**

- Maíz, Frijol, Arroz, Maicillo, Lentejas
- Ganado Vacuno, Caballar y Porcino
- Aves de Corral
- Caña de Azúcar
- Tabaco
- Licores
- Calzado

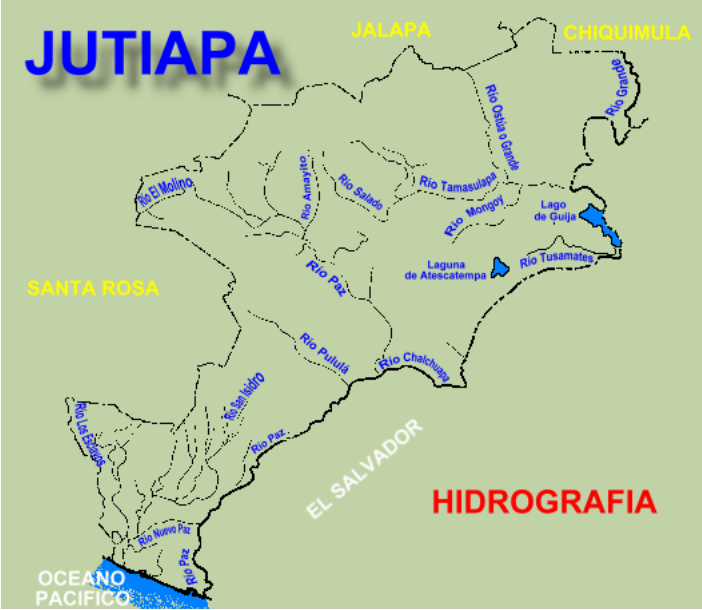
#### **4.2. ASPECTOS HIDROGRÁFICOS**

El Municipio de Jutiapa está regado por los siguientes ríos:

EL RÍO DE PAZ: Nace en el Municipio de Quezada, y recorre los Municipios de: Jalpatagua, Comapa, Zapotitlán, Conguaco, y Moyuta,

Sirviendo de línea divisora entre Guatemala y El Salvador.

EL SALADO Y EL ATESCATEMPA: En el Municipio de Atescatempa.<sup>25</sup>

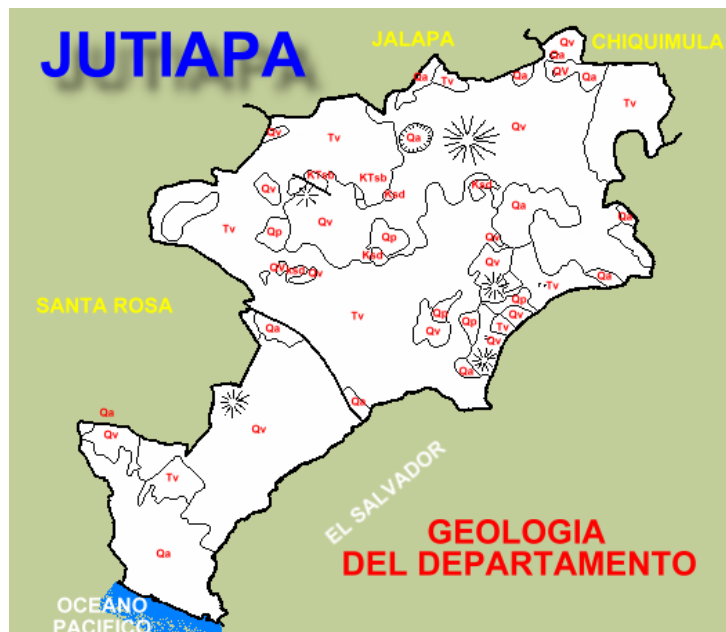


<sup>25</sup> (SEGEPLAN), Plan de Desarrollo Departamental de Jutiapa, 2,011-2021

### 4.3. GEOLOGÍA

La geología se refiere a los orígenes de los suelos, la era de inicio de su formación, y además se pueden identificar las fallas sísmicas y los volcanes que se encuentran en cada Departamento. En Jutiapa se pueden encontrar en pequeñas partes de su territorio, carbonatos neocomianos - campanianos que incluye formaciones Cobán, Ixcoy, Campur, Sierra Madre y grupo Yojoa (Ksd); los Aluviones Cuaternarios (Qa); rocas volcánicas sin dividir, predominantemente Mio-Plioceno, incluye Tobas, Coladas de lava, material lahárico y sedimentos volcánicos del período Terciario (Tv); Rocas volcánicas, incluye coladas de lava, material lahárico tobas y edificios volcánicos del período Cuaternario (Qv); Rellenos

y cubiertas gruesas de cenizas pómez de origen diverso (Qp). Además se encuentran fallas geológicas, siendo la más importante la falla de Jalpatagua, así como varios conos volcánicos.



Gráfica 14. Mapa de la geología del Departamento de Jutiapa, República de Guatemala.

### USO ACTUAL DE LA TIERRA

El uso actual de la tierra se refiere a la utilidad que en este Departamento se le da a la misma, con fines de explotación, por medio de cultivos, pastoreo de ganado, urbanización, conservación de suelos, bosques naturales, bosques implantados, etc. De esta manera se tiene la oportunidad de determinar cuál es la producción de este

Departamento y como se desarrolla su economía. Guatemala posee distintas zonas de vida con gran variedad de especies animales y vegetales, que le dan un colorido único, debido a los diferentes tipos de suelo y climas que posee. El uso actual que se le da a la tierra varía para cada Departamento, así como los diferentes tipos de cultivo que en el área rural está produciendo el agricultor, y el uso de la tecnología moderna poco a poco va adquiriendo importancia para obtener mejores frutos. En el Departamento de Jutiapa predominan los pastos naturales, aptos para la crianza de ganado, así también, los cultivos anuales como el maíz, frijol, y los bosques abiertos que se dan en sus partes montañosas.



Gráfica 15. Del uso actual de la tierra del Departamento de Jutiapa, República de Guatemala

#### 4.4. RECURSOS NATURALES

**EL POTENCIAL DE LOS SUELOS**, indica que Jutiapa, tiene capacidad para actividades, agrícolas, ganaderas, y Forestales. Siendo el medio principal de vida los cultivos de consumo.

**NACIMIENTO DE AGUA TIBIA**, nace en Amayito y distribuye agua entubada, a toda la cabecera municipal y algunas aldeas.<sup>26</sup>

<sup>26</sup> <http://www.mijutiapa.com/>

**RÍO DE AMAYO INGENIO**, se encuentran los filtros de agua, que se distribuye a toda el área urbana y algunas aldeas vecinas.

**CERRO DE LA CRUZ**, sirve de pulmón a la población urbana de Jutiapa.<sup>27</sup>

#### **4.5. DEMOGRAFÍA**

Según proyecciones del Instituto Nacional de Estadística (INE), la población del municipio para el 2010 es de 131,312 habitantes, de los cuales, 60,455 personas son de sexo masculino equivalente al 46.04% y 70,857 mujeres que representan el 53.96% restante de la población, teniéndose una densidad poblacional de 211 habitantes por Km<sup>2</sup>. Además, la proporción del grupo étnico-lingüístico a la que pertenecen, es de 91% para la población ladina, mientras que sólo un 9% (11,118 personas) se identifican como no ladinos, de las cuales las principales agrupaciones étnicas son Xinxa, K'iché, Kaqchiqel, y Q'eqchí. (INE 2002)

Otro dato importante es la distribución total de habitantes por edades, que según censo poblacional INE 2010, mostró una alta proporción de población infantil, principalmente en edad escolar (43.49%) así mismo, una mayoría de población económicamente activa (48.57%) que se convierte en un potencial para el desarrollo del municipio; además, el 76% de la población se ubicaba en el área rural, mientras que únicamente el 24% está en el área urbana; situación que refleja altamente el índice de ruralidad y denota una alta necesidad de atención en esta área del municipio, donde se encuentra la mayor cantidad de pobreza y carencia de servicios básicos principalmente.<sup>27</sup>

---

<sup>27</sup> [www.ine.gob.gt/](http://www.ine.gob.gt/) Instituto nacional de estadística de la república de Guatemala.



**Tabla 5: Población por sexo según grupos de edad y área geográfica. Jutiapa, Jutiapa.**

Concepto	Población			Grupos de edad					Área	
	Total	Sexo		0-4	5-14	15-59	60-64	65 +	Urbana	Rural
		H	M							
Habitantes	131,312	60,455	70,857	20,808	36,301	63,777	3,076	7,350	33,576	97,735
Porcentaje	100.00	46.04	53.96	15.85	27.64	48.57	2.34	5.60	26	74

Fuente: Proyecciones INE 2010.

La mayoría de las fuentes de ingreso se enfoca al uso del suelo para la Crianza de ganado, hay partes bastantes fértiles donde se produce Café de muy buena calidad, así como caña de azúcar, maíz, frijol, Tabaco, papa, maicillo y lenteja. Debido al incremento de la ganadería y La magnífica calidad de pastos, se produce queso y mantequilla para Surtir no sólo al mercado local, sino del interior del país. En cuanto a Su producción artesanal se concreta a la elaboración de cerámica Tradicional, sombreros y trenzas de palma, candelas, productos de cuero, teja y ladrillo de barro.<sup>28</sup>

## 5. ASPECTOS ECONÓMICOS

Concentra su comercio específicamente en la cabecera municipal, en donde convergen la mayoría de los productores; por su ubicación geográfica tiene su flujo comercial a los departamentos de Chiquimula, Santa Rosa y Jalapa y la Republica de Honduras y el Salvador.

En Jutiapa existen micro; pequeñas y medianas empresas, cuya actividad principal está basada en el comercio de productos, bienes, comida, y hotelería, se cuenta con empresas nacionales de las cadenas de los supermercados, despensa familiar, comida rápida como Pollo Campero y Dominós Pizza, estos dos últimos, en la Cabecera Departamental. Mayoritariamente está enmarcado en la producción artesanal y manufacturera, en la elaboración de calzado y talabartería<sup>15</sup>

La mayor concentración de los locales, se encuentra en el Casco Urbano, donde se concentra el comercio tiendas y servicios.<sup>29</sup>

<sup>28</sup> [www.ine.gob.gt/](http://www.ine.gob.gt/) Instituto nacional de estadística de la república de Guatemala.

<sup>29</sup> Investigación realizada en la Municipalidad de Jutiapa, Jutiapa.

## **5.1. SERVICIOS FINANCIEROS**

Son amplios, habiendo Agencia Bancaria de: Banrural, GyT, Continental, Agro Mercantil, Banco de los Trabajadores, Banco Industrial, Antigua Inmobiliario, Crédito Hipotecario, y Reformador, también se cuenta con la Cooperativa Guayacán ROL. Y Micote, quienes brindan créditos para la población del área Rural.<sup>30</sup>

Cuentan con la Terminal de Mercado Municipal, en los cuales se realiza todo tipo de comercio, ya muchos de ellos ya no se dan abasto, para albergar gran cantidad de personas que van a vender su producto.

## **5.2. ASPECTOS DE INFRAESTRUCTURA**

Entre sus principales vías de comunicación se encuentra la carretera Interamericana a.C.-1 que por el oeste proviene de Cuilapa, Santa Rosa, y unos 7 kilómetros y medio al noroeste enlaza con la ruta nacional 2 o (a.C.-2), la cual hacia el Norte conduce a la cabecera municipal de El Progreso (Jutiapa). Del citado entronque por la CA-2, 20 kilómetros al este se llega a Asunción Mita y 20 kilómetros hacia el Sur se llega a la aldea San Cristóbal Frontera, con El Salvador. De Jutiapa por la ruta nacional 23, a 21 kilómetros hacia el sureste se llega a Jerez, también en la frontera con El Salvador. Además hay rutas departamentales y veredas que comunican con los poblados rurales y municipios vecinos.

Que proporciona una posición de estrategia para el intercambio comercial y un desarrollo industrial de Hotelería, Industria y Turístico. El Municipio de Jutiapa, cuenta con una Terminal de buses, considerando para el flujo de transporte no reúne las condiciones apropiadas, para converger la red de transporte nacional e internacional.

SERVICIOS DE COMUNICACIÓN, se dispone los servicios de: Telefonía Celular, domiciliar y publica, Internet por Línea Fija y modem inalámbrico, centros de computación, que brindan servicios de Internet, también existe el servicio por cable distribuidos por empresas privadas de cable satelital, o por antenas parabólicas de la empresa.<sup>31</sup>

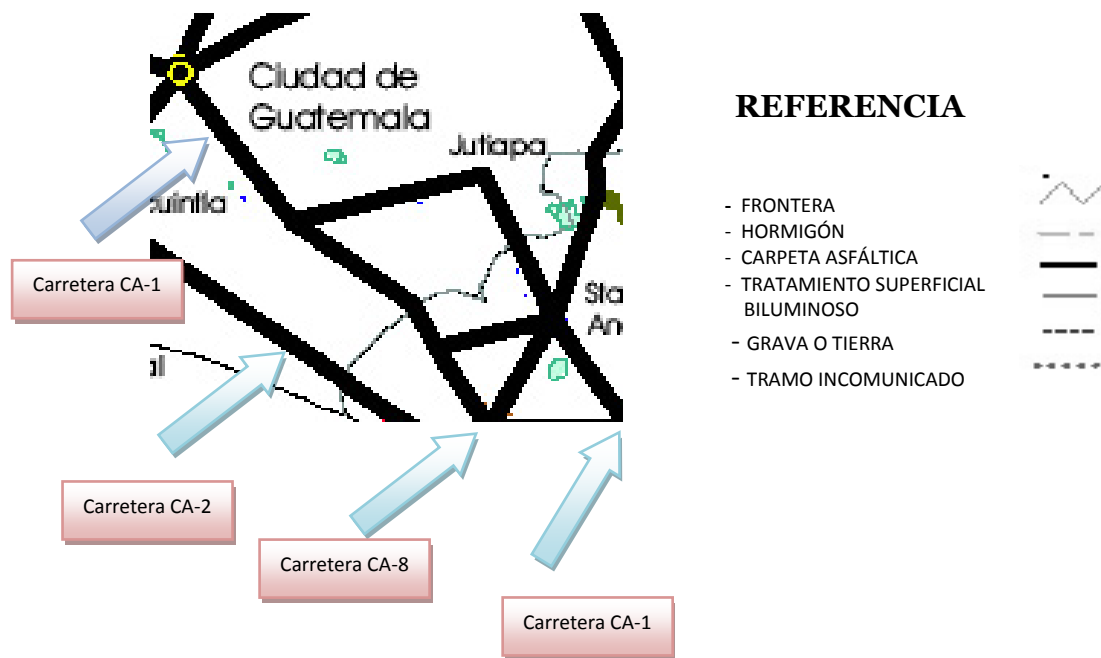
---

<sup>30</sup> No se cuenta con un registro estadístico que determin8a la cantidad de micro, pequeña y medianas empresas, sin embargo no reciben la asesoría y asistencia necesaria para fortalecer el ramo empresarial.

<sup>31</sup> Investigación realizada en la Municipalidad de Jutiapa, Jutiapa.



Gráfica 16. Mapa de la estructura vial a nivel regional



Gráfica 16. Mapa de la Red Vial Regional, Sur Oriente según su tipo de superficie



Gráfica 17. Mapa de la Red Vial Regional, Sur Oriente, según el tipo de terreno por el que recorren



**Capítulo IV**  
**MARCO HISTÓRICO**  
**Y LEGAL**

# **1. CONTEXTO HISTÓRICO**

## **1.1. INTRODUCCIÓN**

El estudio que presentamos a continuación es una reseña histórica del área oriental del país en cuanto a los aspectos que fueron conformando lo que actualmente conocemos geo políticamente como: Región Sur Oriental (Departamentos de Jalapa, Santa Rosa y Jutiapa) Departamento de Jutiapa y Municipio de El Progreso, Jutiapa, dicha reseña abarca desde las poblaciones precolombinas que se asentaron en el lugar hasta que se conforma la Región Sur Oriental, Jutiapa adquiere su carácter de Departamento y El Progreso el de municipio según sendos acuerdos gubernativos.

## **2. CRECIMIENTO HISTÓRICO DEL MUNICIPIO DE JUTIAPA**

### **Historia, cultura e identidad**

Durante la colonia, el departamento de Jutiapa perteneció a la provincia de Chiquimula de la Sierra, jurisdicción a la cual siguió adscrito tras la primera delimitación interna del Estado de Guatemala en 1825. Posteriormente, en 1839 se realizó una reorganización administrativa de donde surgió el nuevo departamento de Mita, pero en 1849 se subdividió en los distritos de Santa Rosa, Jalapa y Jutiapa, este último se creó oficialmente en 1852.

El municipio de Jutiapa, fue conocido durante el período hispánico como San Cristóbal Jutiapa, luego por disposición del Ejecutivo el 8 de mayo de 1852 se convirtió en villa y el 15 de septiembre de 1878, se le dio el título de ciudad, ratificado en el acuerdo del 6 de septiembre de 1921. Ahí prevalecían algunos importantes señoríos indígenas que alcanzaron un considerable nivel de desarrollo, los cuales pertenecían a las naciones pupuluca, pipil y xinca y con las principales poblaciones Mictlán y Pacxá, ésta última es conocida en la actualidad como Pasaco.

Etimológicamente la palabra Jutiapa significa “en el río de los Jutes”, que se deriva de Jute y Apán. También se supone que la palabra Jutiapa, procede de la palabra mejicana “Xotiapán”, río de las flores de “ xochil ”, flor y “ Apán “, río.

Mientras que hay algunas opiniones que indican que el nombre proviene de “Enjutar”, término usado por los fabricantes de utensilios de barro, industria que aún ejercen los naturales. (Memoria de labores, SALUD 2010)

El municipio de Jutiapa, es la cabecera departamental y está localizada en una meseta muy plana que se extiende en su mayor longitud de Este a Oeste, siendo de Norte a Sur bastante estrecha, principalmente en el centro, que es donde se encuentra el parque, la iglesia parroquial, los edificios públicos y los principales centros comerciales. Esta cabecera se encuentra limitada por barrancos tanto por el Norte como por el Sur, por lo que puede decirse que no tiene más que dos entradas, la del Este y la del Oeste.

Una de las tradiciones más importantes del municipio es la feria titular, que se celebra del 22 al 24 de julio en honor al patrón San Cristóbal, donde se desarrollan actividades sociales, culturales, religiosas y deportivas. Además, desde hace ya XX años, se realiza la exposición ganadera de la Región celebrada del 10 al 16 de noviembre. Como parte de la cultura e identidad del municipio los días domingos y festivos corridas de toros, jaripeos, peleas de gallo, carreras de cinta y juegos de azar, también se realiza la famosa danza de Tope de Mayo la cual en Jutiapa se encuentra el Cerro Colorado también conocido como Cerro de la Cruz, donde cada 3 de mayo se celebra el día de la Cruz por todos los fieles católicos y actualmente es considerado el pulmón de Jutiapa, calle comercial 15 de septiembre, Iglesia Parroquial San Cristóbal.

Además, entre los sitios culturales, en la actualidad se encuentra la Casa de la Cultura, Casa de la comunidad Xinca, centros comerciales, centros educativos, antiguo Cuartelón y la Biblioteca de la UMA.<sup>32</sup>

---

<sup>32</sup>DMP; Diagnóstico-Plan de desarrollo Municipal. Jutiapa, Jutiapa.

### **3. BREVE RESEÑA DEL TRANSPORTE Y VÍAS DE COMUNICACIÓN**

#### **3.1 INTRODUCCIÓN**

El estudio que se presenta a continuación es una reseña histórica del área oriental del país en cuanto a los aspectos que fueron conformando lo que actualmente conocemos geo políticamente como: Región Sur Oriental (Departamentos de Jalapa, Santa Rosa y Jutiapa) Departamento de Jutiapa y Municipio de Jutiapa, dicha reseña abarca desde las poblaciones precolombinas que se asentaron en el lugar hasta que se conforma la Región Sur Oriental, Jutiapa adquiere su carácter de Departamento.

Anterior mente mencionado, se analiza al transporte y las vías de comunicación (ambos de carácter terrestre), con el fin de poder observar su evolución a lo largo del tiempo. Cabe resaltar que en este análisis los aspectos mencionados son tratados a nivel nacional, dando cierto énfasis a nivel regional (Región Oriental del país, Cabecera Departamental de Jutiapa).

Es de suma importancia conocer la historia nacional, ya que en efecto existe bibliografía al respecto pero es muy poca, como poca es la comunidad académica y profesional (vinculada a los ramos de la construcción como la ingeniería civil y la arquitectura) que tiene conocimientos al respecto. Además, es prudente crear una plataforma histórica que sustente nuestra propuesta para la Cabecera Departamental de Jutiapa.

#### **3.2. ÉPOCA PRECOLOMBINA**

La Región al Sur del Río Motagua, comprende los actuales Departamentos de Jalapa, Jutiapa y Chiquimula. Además de la información que corresponde a la cuenca del Motagua, la mayor parte de los datos arqueológicos proviene de los Departamentos de Jalapa y Jutiapa.<sup>33</sup>

---

<sup>33</sup>Mejía Ramírez, José Renato, Terminal de buses extraurbanos y propuesta de reordenamiento de las vías principales en el centro del casco urbano del municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2006. Cap. IV.



En el Departamento de Jutiapa se han hecho pocas investigaciones, las cuales se limitan al reconocimiento de Shook en los años 1940; la investigación de John W. Fox, hecha en Pinula Viejo en 1981; la descripción del sitio El Chagüite realizada por Robert Wauchope y Margaret N. Bond en 1989; y el recorrido que hizo Alain Ichon, en 1986, por todo el Departamento. Según Ichon, en algún período considerable, como lo indica la existencia de 99 sitios, grandes y pequeños, con montículos de por lo menos dos metros de altura. Sin embargo, queda por establecer la fecha de estos vestigios para lograr una reconstrucción aproximada.

En el Departamento de Jalapa, Ichon clasificó 42 sitios como preclásicos, lo cual indica que durante este período hubo una ocupación relativamente densa, en especial en algunos de dichos sitios están asociados con esculturas apoya su fechamiento preclásico.

En cambio, en Jutiapa, el Preclásico solamente está representado por recolecciones superficiales de tiestos, en especial del sitio Rancho Vista Hermosa, adyacente al centro arqueológico Asunción Mita. A criterio nuestro, el área de lo que hoy es el municipio de El Progreso, Jutiapa, estaba en lo que estas investigaciones nombran como la Región de Asunción Mita, ya que éste era un epicentro importante en el área a todo nivel y por lo tanto el Valle de Achuapa (Valle en donde se asienta el municipio de El Progreso) estaba inscrito en su radio de influencia.

Durante el Período Clásico, la población de Jalapa se trasladó en su mayoría a las planicies de Monjas y a una parte de San Pedro Pinula. Los sitios de este período, que incluyen Llano Grande, Paso de Tobón y Los Amates, están asociados con canchas de juego de pelota, en las que se han encontrado esculturas como marcadores. Ichon opina que las esculturas muestran influencia del Altiplano y de la Costa Sur de Guatemala.

En relación con Jutiapa sólo se tienen datos de dos sitios excavados, Papalhuapa y Asunción Mita, los cuales datan del Clásico Tardío. El primero fue descubierto por un grupo de ingenieros guatemaltecos, en 1926, cuando se trazaba la línea del ferrocarril entre Zacapa y la frontera con El Salvador. En el mismo año se excavó el sitio por Carlos Azurdia, quien reportó que tenía una superficie de dos o tres manzanas, y que estaba dentro de la aldea Papalhuapa; ésta, a su vez, se ubica en las faldas de un volcán extinto. En esa temporada, Azurdia excavó varias estructuras construidas de lajas.<sup>34</sup>

---

<sup>34</sup> Mejía Ramírez, José Renato, Terminal de buses extraurbanos y propuesta de reordenamiento de las vías principales en el centro del casco urbano del municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2006. Cap. IV.

La Región en donde en la actualidad se ubica el Municipio de El Progreso, Jutiapa, era conocida desde épocas prehispánicas, ya que una importante ruta de comercio pasaba en sus cercanías. Así mismo hay vestigios de la explotación de obsidiana en diferentes yacimientos ubicados en el perímetro en cuestión, mismo mineral que se comerciaba con otras regiones a través de la ruta descrita anteriormente, ruta que intercomunicaba a México con Costa Rica.<sup>35</sup>

### 3.3. DESDE LA REPÚBLICA FEDERAL HASTA 1898

Durante el período hispánico, Jutiapa perteneció a la provincia de Chiquimula de la Sierra y posteriormente al Departamento de Mita, hasta que fue creado como Departamento por acuerdo del Ejecutivo del 8 de mayo de 1852, teniendo como cabecera la villa de Jutiapa, a la que se le conoció como San Cristóbal, Jutiapa, la cual había adquirido esta categoría en el año de 1847, hasta que se le dio el Título de Ciudad por decreto gubernativo No. 219 del 15 de septiembre de 1921. Posteriormente, debido a que el Departamento de Jutiapa era tan grande, por acuerdo del Ejecutivo No. 107 del 24

De noviembre de 1873, su territorio fue dividido, creándose el Departamento de Jalapa. La Constitución de 1825 dividió el Estado de Guatemala en 7 Departamentos y nuevamente el 12 de septiembre de 1839, a raíz de los sucesos de los Altos, se reconocieron como Departamentos a Guatemala, Sacatepéquez, Chimaltenango, Escuintla, Mita, Chiquimula y Verapaz.

Jutiapa quedó comprendida en el Departamento de Mita, pero el 23 de febrero de 1849, este departamento se dividió en tres distritos: Jutiapa, Santa Rosa y Jalapa. Los mismos se suprimieron en 1850, volviendo a sus antiguas jurisdicciones, hasta que se creó el Departamento de Jutiapa en 1852. El Departamento de Jutiapa fue escenario de varios acontecimientos históricos, así como de algunas batallas que se libraron en su suelo, entre ellas la suscitada a principio de siglo, donde fueron rechazados los ataques de las tropas del general Regalado. Jutiapa, desde los inicios de la época independiente en el siglo XIX, ha sido una zona conflictiva por ser fronteriza, en primer lugar con el Estado de El Salvador y luego con la República del mismo nombre. que defendieron el territorio a costa de sus vidas. Tenemos que fue creado como tal por acuerdo gubernativo del 6 de octubre de 1884 y confirmado por acuerdo del Ejecutivo del 18 de noviembre de 1886.<sup>36</sup>

---

<sup>35</sup>Historia General de Guatemala, Asociación de Amigos del País, Tomo 3, Desde el siglo XVIII hasta la Independencia, Comercio, Cabezas Carcache, Horacio.

<sup>36</sup>Mejía Ramírez, José Renato, Terminal de buses extraurbanos y propuesta de reordenamiento de las vías principales en el centro del casco urbano del municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2006. Cap. IV.

El gobierno de Estados Unidos aportó, en 1930, la primera ayuda económica para efectuar estudios topográficos sobre la Carretera Interamericana. También en 1930, el gobierno aplicó el primer impuesto sobre el consumo de gasolina; y tanto para aumentar ingresos como para disponer de mano de obra, en esta década se recurrió en gran medida a la Ley de Vialidad, la que obligaba a todos los hombres de 18 a 60 años a trabajar en los caminos durante dos semanas, o a pagar dos quetzales, uno por cada semana.

Durante el gobierno del General Jorge Ubico la red vial fue ampliada considerablemente, de modo que, con los beneficios consiguientes, se conectaron casi todas las cabeceras municipales, pero todavía sin llenar los requerimientos necesarios para obtener un buen transporte automotor. Por otra parte, en 1935 se construyó el primer pavimento asfáltico desde la capital a Amatitlán y, en esa misma década, se pavimentó el tramo de Asunción Mita a San Cristóbal, en la frontera con El Salvador, tramo en el cual se construyó el puente sobre el Río Tamazulapa, cerrando así el circuito vial de lo que actualmente es la Carretera CA-1 en el oriente del país, dicho tramo es uno de los que conecta al municipio de El Progreso, Jutiapa con la Ciudad de Guatemala.<sup>37</sup>

#### 3.4. ÉPOCA CONTEMPORÁNEA: DE 1944 A LA ACTUALIDAD

La construcción de carreteras se incrementó en forma sustancial desde 1944 hasta 1980. A partir de entonces declinó casi abruptamente hasta 1985, cuando se inició una tendencia de repunte.

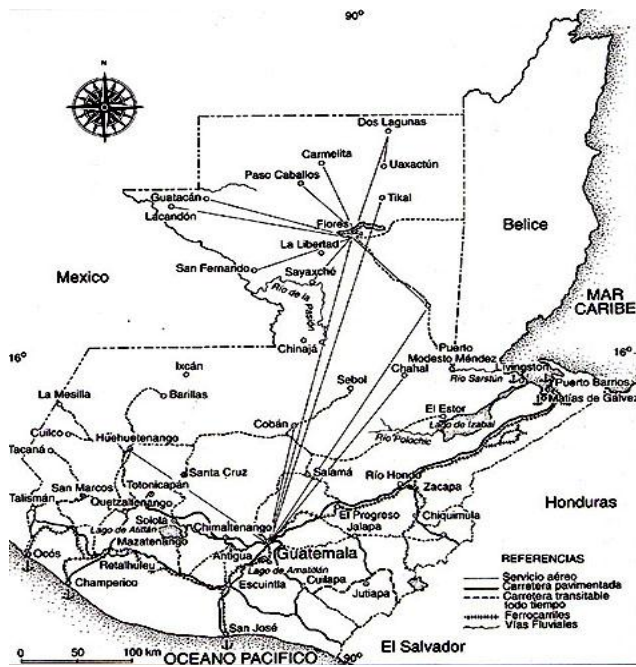
De 1958 a 1960, Guatemala suscribió varios convenios centroamericanos relacionados con el transporte, los cuales han incidido en el desarrollo de sus carreteras y en el de los servicios correspondientes. El Convenio de Importación Temporal de Vehículos permite que los países reciban en franquicia, hasta por un mes, a los vehículos privados o de carga. El Acuerdo de Circulación por Carretera es un manual básico de circulación para toda la Región y el de Señales Viales, entre otras disposiciones, norma sus formas, colores, símbolos y colocación. Por medio del Tratado Multilateral, los países otorgaron el tratamiento nacional para los servicios de transporte automotor de pasajeros y carga, con lo cual se estableció un mercado de libre competencia para los servicios con origen y destino entre ellos.

En el interior del país aumentó notablemente el volumen de servicios urbanos y extraurbanos, prestados por transportistas de pasajeros y de carga. En 1951, Guatemala tenía una flota de alrededor de 4,600 camiones y 1,900 autobuses que, a finales del período, llegó a más o menos 72,000 vehículos de carga de varios tipos y 8,000 autobuses y microbuses.<sup>38</sup>

---

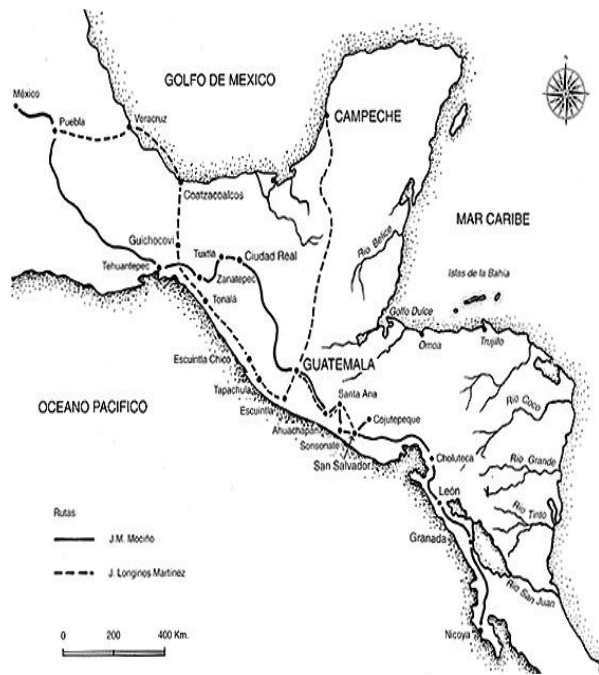
<sup>37</sup> Mejía Ramírez, José Renato, Terminal de buses extraurbanos y propuesta de reordenamiento de las vías principales en el centro del casco urbano del municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2006. Cap. IV.

<sup>38</sup> Historia General de Guatemala, Asociación de Amigos del País, Tomo 5, Época Contemporánea: 1898- 1944, Transporte, Comercio y Servicios Públicos, Pérez Riera, Rafael.



MAPAS 12

En 1963 ya existían los tres ejes principales de carreteras que atraviesan el país, de los cuales dos son de oriente a poniente y uno de Norte a sur. Uno de los primeros fue la carretera Interamericana CA-1, que tiene una longitud de 519 kilómetros y cuya construcción se inició en 1944 y se terminó en 1969. Se extiende desde La Mesilla, en la frontera con México, hasta San Cristóbal, en la frontera con El Salvador. El financiamiento de los trabajos técnicos y de la construcción fue proporcionado en dos terceras partes por el gobierno de Estados Unidos. La carretera CA-2 recorre las planicies del Pacífico, al pie de las montañas centrales, y tiene una longitud de 350 kilómetros. Esta ruta se completó en 1962, constituye el otro eje este-oeste, y va desde ciudad Tecún Umán (antes Ayutla) y El Carmen, en la frontera con México, hasta Ciudad Pedro de Alvarado, en la frontera con El Salvador.<sup>39</sup>



<sup>39</sup> Mejía Ramírez, José Renato, Terminal de buses extraurbanos y propuesta de reordenamiento de las vías principales en el centro del casco urbano del municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC2006. Cap. IV

## **4. CONTEXTO LEGAL**

### **4.1. INTRODUCCIÓN**

Se presentan a continuación las leyes y disposiciones relacionadas con el transporte urbano, con la vialidad a nivel nacional y áreas de influencia urbana, con las normativas que son parte de los convenios de los cuales es signataria.

Es importante tener, siempre presente estas disposiciones legales a modo de procurar su cumplimiento y evitar infracciones.

En Ejercicio de la Autonomía que la Constitución Política de la República garantiza al municipio (Según Artículo 253, Autonomía Municipal, Régimen Municipal, Capítulo VII y Artículo 3, Autonomía, del Código Municipal<sup>13</sup>), dice que este dispone de sus recursos patrimoniales, atiende los servicios públicos locales, el ordenamiento territorial de su jurisdicción,

Su fortalecimiento económico y la emisión de sus ordenanzas y reglamentos y que Las corporaciones municipales deberán procurar el fortalecimiento económico para así poder realizar las obras y prestar los servicios que les sean necesarios (Artículo 255, Recursos Económicos del municipio.

Para todo proyecto, obra industria o cualquier otra actividad que por sus características puedan producir deterioro a los recursos naturales renovables o no al ambiente o introducir modificaciones nocivas o notorias.

### **4.2. REGLAMENTO DE CONSTRUCCIÓN DE LA MUNICIPALIDAD DE JUTIAPA**

#### **ARTÍCULO 9**

Dice que quedan exentos de la obtención de licencia, las obras estatales cuando su planificación y ejecución estén a cargo de una dependencia estatal.

#### **ARTÍCULO 27**

Se establece un ancho mínimo de aceras en calles y avenidas de un metro (1.00 mt) lineal y la Municipalidad podrá definir los anchos de aceras en cada zona del municipio sin disminuir el mínimo. <sup>40</sup>

---

<sup>40</sup> Reglamento de Construcción de la Municipalidad de Jutiapa. Punto sexto del Acta, 27 de noviembre de 1,998.

### **EL ARTÍCULO 29**

Establece que toda edificación construida fuera de la alineación municipal, definida en éste reglamento será considerada como invasión a la vía pública por lo que el propietario estará obligado a demoler la parte construida dentro de un plazo prudencial fijado por la Municipalidad, por lo que quedan prohibidos todos los tipos de voladizos que den hacia la Acera municipal, ya que estos obstruyen el paso peatonal.<sup>41</sup>

### **ARTÍCULO 23**

Para los efectos del presente reglamento, se definen los siguientes términos:  
Alineación, municipio en el plano horizontal se refiere a los límites de la propiedad privada y la propiedad municipal destinado a caminamientos, aceras, calles, avenidas, parques, plazas y en general las áreas de uso público, considerándose como la proyección de un plano vertical, que se extiende hacia arriba o abajo a partir de la intersección con la superficie horizontal del terreno.

### **ARTÍCULO 24**

Únicamente la municipalidad puede efectuar el ordenamiento urbano en cuanto a determinación de alineaciones, líneas de fachadas ochavos rasantes en todas áreas peatonales o vehiculares de uso público.

### **ARTÍCULO 25**

La Municipalidad hará los estudios necesarios de modo que en las zonas urbanas que así se establezcan las líneas de fachadas debe estar alejada de la alineación municipal, a unas distancia fijada según el sector que se trata y la necesidad de proveer áreas de jardinzación, estacionamiento de vehículos evacuaciones publicas ensanchamiento futuro de calles, avenidas. Etc.

### **ARTÍCULO 26**

Toda edificación de uso público, industrial, comercial o agropecuario que se construye o se modifique y que así lo amerite debe contar con un área propia destinada exclusivamente a estacionamiento vehicular de los usuarios, área que será determinante por la municipalidad en base al uso y cantidad de usuario.

---

<sup>41</sup>[www.muniguate.com/](http://www.muniguate.com/)

## **5. BASE LEGAL DEL REORDENAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN VIAL**

### **5.1 DECRETO NÚMERO 132-96 LEY DE TRÁNSITO Y REGLAMENTO DE TRÁNSITO. ACUERDO GUBERNATIVO NÚMERO 273-98**

Como base legal para las propuestas del desarrollo vial y la señalización vial para el Casco Urbano del Municipio de Jutiapa, Jutiapa, se tomó en cuenta la ley de Tránsito y Reglamento de Tránsito del acuerdo gubernativo número 273-98, de los cuales se extrajeron los artículos de dicho documento para implementarlos en las propuestas presentadas. A continuación los artículos que fundamentan las propuestas para dar una solución adecuada al sistema vial de la comunidad.

#### **VÍA PÚBLICA**

##### **ARTÍCULO 26.**

**ESTACIONAMIENTOS.** El estacionamiento de vehículos en la vía pública se hará conforme las disposiciones de la autoridad de tránsito correspondiente.

##### **ARTÍCULO 28**

**SEÑALIZACIÓN Y SEMAFORIZACIÓN.** Las Señales, Signos y semaforización para normar el tránsito, se establecerán respetando los tratados y convenciones internacionales.<sup>46</sup>

##### **UTILIZACIÓN DE CALZADAS Y CARRILES.**

##### **ARTÍCULO 99.**

**CLASIFICACIÓN DE LAS VÍAS PÚBLICAS.** Las vías públicas se clasifican en orden jerárquico descendente, por sus condiciones de localización, Geometría y de superficie, en:

###### a). Urbanas

- Autopistas
- Vías rápidas
- Arterias principales
- Arterias secundarias
- Vías locales
- Vías residenciales de circulación controlada
- Caminos.

b) Extraurbanos:

- Autopista
- Vías rápidas
- Carreteras principales
- Carreteras secundarias
- Caminos

**ARTÍCULO 103.**

**UTILIZACIÓN DE LOS CARRILES ESPECIALES.** La utilización de carriles o vías especiales, como las vías exclusivas para buses, o tránsito lento y otros, siempre deben ser utilizadas, si existieren, por los vehículos para los que están definidos en la señalización vertical y horizontal.<sup>42</sup>

**ARTÍCULO 111.**

**SEÑALIZACIÓN RESPECTO A LA VELOCIDAD.** La autoridad correspondiente fijará, empleando la señalización necesaria, las limitaciones de velocidad específicas que corresponda a las características de los tramos de la vía.

**ARTÍCULO 112**

**VELOCIDADES MÁXIMAS EN ÁREA URBANA.** En ámbitos urbanos se establecen las siguientes velocidades máximas.

- a. Vías rápidas, 80 kilómetros por hora.
- b. En arterias principales, 60 kilómetros por hora.
- c. En arterias secundarias, 50 kilómetros por hora.
- d. En caminos y vías locales, 40 kilómetros por hora.

Para vehículos pesados y aquellos que lleven remolques, se reducirá en 10 kilómetros por hora las velocidades máximas establecidas en los incisos anteriores.

**ARTÍCULO 106**

**UTILIZACIÓN DE LAS CALZADAS.** En las vías públicas divididas en dos calzadas y dos sentidos de circulaciones por medianas, camellones, bordillos o dispositivos análogos, los vehículos deben utilizar la calzada de la derecha, en relación con el sentido de su marcha.

---

<sup>42</sup>[www.muniguate.com](http://www.muniguate.com)



**VELOCIDAD.**  
**ARTÍCULO 110.**

**MODERACIÓN DE LA VELOCIDAD.** Es circular a velocidad moderada y, si fuera preciso, si detendrá el vehículo, cuando las circunstancias lo exijan, especialmente en los siguientes casos:

a) al aproximarse a paso de peatones (pasos de cebras) o lugares de concentración de personas como mercados, escuelas e iglesias.

**ESPECIFICACIONES PARA EL PAVIMENTO EN  
URBANIZACIONES DE  
INTERÉS SOCIAL**

**ARTÍCULO 160**

En lo referente al pavimento del ancho de rodadura de las calles y parqueos, todas las urbanizaciones se regirán por las directrices técnicas, normas y especificaciones que establezca la Dirección de Mantenimiento y Ejecución de Obras de la Municipalidad de Guatemala.

**6.LEY PRELIMINAR DE URBANISMO**  
**DECRETO NÚMERO 583**  
**EL PRESIDENTE DE LA REPÚBLICA,**

**ARTÍCULO 5**

Las municipalidades procederán:

- a) A estudiar el plan regulador, para lo cual recopilarán la información básica y llevarán a cabo las investigaciones y estudios que sean necesarios
- b) A estudiar la instrumentación del proyecto urbanístico, para determinar:
  - 1) La forma de financiación
  - 2) Las etapas de realización
  - 3) La reglamentación y zonificación necesarias
- c) Preparar el programa de rehabilitación urbano y delimitación de barrios insalubres
- d) Resolver, en lo posible, sobre los problemas especiales que puedan derivarse del Aplicación del plan regulador.<sup>43</sup>

---

<sup>43</sup> [vu.muniguate.com/?id=2](http://vu.muniguate.com/?id=2)

## **ARTÍCULO 7**

Las municipalidades de la República deberán delimitar sus respectivas áreas de influencia urbana, las cuales encerrarán la ciudad o población y los terrenos que la rodean susceptibles de incorporarse a su sector urbano; sobre dichas áreas las municipalidades ejercerán control urbanístico. Para los efectos del párrafo anterior, las municipalidades de las poblaciones y cabeceras departamentales que no puedan sufragar independientemente esos gastos, de acuerdo con las indicadas dependencias, se asesorarán de la Dirección General de Obras Públicas para que la determinación del área de influencia se ajuste a los principios técnicos de la materia y a las condiciones y necesidades de su jurisdicción.

## **ARTÍCULO 9**

Para los efectos del desarrollo urbanístico de las ciudades, las municipalidades de las cabeceras departamentales y de las poblaciones de más de 10,000 habitantes deberán por sí mismas o por contrato, realizar de conformidad con las recomendaciones del caso, los estudios para implantar en sus áreas de influencia urbana, un plan regulador adecuado que contemple lo siguiente:

- a) El sistema vial
- b) Los servicios públicos
- c) Los sistemas de tránsito y transportación
- d) El sistema recreativo y de espacios abiertos
- e) Los edificios públicos y servicios comunales
- f) Las zonas residenciales
- g) Las zonas comerciales
- h) Las zonas industriales
- i) Las zonas de servidumbre de reserva
- j) Cualesquiera otros aspectos que sea conveniente determinar.

Estos estudios deberán quedar terminados en un plazo de tres años contados a partir de la promulgación de esta Ley.<sup>44</sup>

---

<sup>44</sup> [vu.muniguante.com/?id=2](http://vu.muniguante.com/?id=2)

## **7. LEY DE PARCELAMIENTOS URBANOS**

### **ARTÍCULO 1**

Parcelamiento urbano es la división de una o varias fincas, con el fin de formar otras de áreas menores. Tal operación debe ajustarse a las leyes y reglamentos de urbanismo y a los planos reguladores que cada municipalidad ponga en vigor de conformidad con la autonomía de su régimen.

### **ARTÍCULO 4**

Las personas comprendidas en el Artículo 2 de esta ley deberán solicitar autorización a la municipalidad jurisdiccional, donde se encuentre el o los inmuebles destinados a ser parcelados.

A toda solicitud de autorización deberán acompañar lo siguiente:

- a) Certificación de fecha reciente expedida por el Registro General de la Propiedad Inmueble correspondiente, haciendo constar la primera y última inscripción de dominio, desmembraciones, gravámenes, anotaciones y limitaciones del inmueble o inmuebles que se pretenda parcelar
- b) Testimonio de la escritura pública que establezca la personería con que actúa el solicitante, en su caso;
- c) Promesa formal de garantizar la construcción o el pago de las obras de urbanización y demás que establezcan los reglamentos o disposiciones de la municipalidad respectiva
- d) Planos del parcelamiento urbano que contenga la distribución de los lotes, vías públicas y áreas de uso común y de servicios públicos, debidamente acotadas y en curvas a nivel, así como localización del parcelamiento en relación con la cabecera municipal de que se trate, marcando las vías de acceso y su ajuste a los planos reguladores. Los planos que se presenten deberán ceñirse a las condiciones y requisitos que establezcan los reglamentos o disposiciones de la Municipalidad autorizante. Los planos deberán ser certificados por ingeniero colegiado.

Una vez cumplidos los requisitos anteriores, la municipalidad correspondiente acordará la autorización para llevar a cabo el parcelamiento, pero la venta de las fracciones de terreno se sujetará a nueva autorización.

### **ARTÍCULO 5**

Las ventas de fracciones de terreno sólo podrán efectuarse con la previa autorización municipal, y para ello se comprobará antes de entregarlas:

- a) Que las obras de urbanización que figuran en los planos aprobados al concederse la autorización para el parcelamiento, se han realizado o que por lo menos se han ejecutado los trabajos de introducción de energía eléctrica, agua potable y drenajes para cada lote y pavimento de las calles. En su defecto, deberá prestarse garantía suficiente a juicio de la municipalidad, de su realización o bien contratar con ésta la ejecución de los mismos.

## **ARTÍCULO 10**

La persona a cuyo cargo corre el parcelamiento podrá hipotecar, con autorización del propietario del terreno en su caso, el total o parte del parcelamiento, con el propósito de adquirir fondos para utilizarlos en urbanización o de prestar la garantía exigida por la municipalidad.

## **CAPÍTULO V**

### **INTERVENCIÓN DE LOS PARCELAMIENTOS**

#### **ARTÍCULO 17**

Los parcelamientos en que no se cumpla con las obligaciones y requisitos que esta ley, sus reglamentos y ordenanzas municipales establecen, serán intervenidos por la municipalidad jurisdiccional. La intervención se mantendrá inicialmente por un período de tres meses a contar de la resolución municipal que así lo establezca, pero si transcurridos éstos el parcelador no ha cumplido con sus obligaciones, la intervención continuará hasta terminar todos los trabajos de urbanización y demás requeridos legalmente.

En ambos casos se procederá en la siguiente forma:

a) La intervención se verificará por medio del Instituto de Fomento Municipal, el Crédito Hipotecario Nacional o cualquiera otra institución bancaria nacional, con la cual, para el efecto, hubiere celebrado convenio la municipalidad correspondiente. La institución bancaria a cuyo cargo corra la intervención, previa formulación del balance respectivo, manejará los fondos del parcelamiento y hará los cobros por cuenta del parcelador actuando como fideicomisario. Todo pago hecho directamente a un parcelador intervenido se reputará como no efectuado, sujetándose el que lo reciba a las sanciones establecidas por esta ley, sin perjuicio de las responsabilidades civiles y penales en que incurra.

b) Para los efectos de la intervención, el interventor destinará las cuotas recaudadas en la forma siguiente: 60% al pago de las obras de urbanización; 25% al pago del terreno en que se efectúe el parcelamiento y el 15% al pago de comisiones y otros gastos derivados de la intervención. Si el parcelador es el propietario del terreno o éste se encuentra totalmente pagado en su valor o si en el curso de la intervención se terminara de pagar, el 25% correspondiente se agregará a la amortización de los gastos de urbanización.

c) La municipalidad jurisdiccional, por administración o por contrato, realizará todas las obras de urbanización a que estuviere obligado el parcelador, girando contra la cuenta bancaria constituida por los fondos recaudados durante la intervención. Los trabajos de urbanización deberán iniciarse cuando la institución interventora haya recaudado el 30% del costo de los mismos.

d) Al concluir los trabajos de urbanización en el parcelamiento y si no hubiere saldo pendiente de pago, la institución interventora, con autorización de la

municipalidad jurisdiccional procederá a levantar la intervención, deduciendo de la cuenta respectiva los honorarios correspondientes y devolviendo al parcelado el saldo que le correspondiere recobrando éste sus derechos como tal

e) En caso de que el parcelado no tenga otra clase de ingresos sino únicamente aquellos provenientes del parcelamiento, comprobará este extremo para el efecto de que se disminuyan proporcionalmente los porcentajes a que se refiere el inciso b, del presente artículo y que mensualmente le sea entregada para su subsistencia una suma que no excederá del 10% de lo

Recaudado, según el caso.

f) La municipalidad al intervenir un parcelamiento urbano, estimará los ingresos a percibirse, resultantes de las sumas adeudadas y de las parcelas no vendidas, para determinar si el parcelamiento puede costear los trabajos de urbanización. En caso negativo podrá exigir al parcelador el pago correspondiente por la vía económico coactivo.

## **CAPÍTULO VIII**

### **DISPOSICIONES TRÁNSITORIAS**

#### **ARTÍCULO 24**

En los parcelamientos urbanos ya emprendidos al entrar en vigor esta ley, la municipalidad respectiva establecerá si el parcelador ha cumplido con los compromisos de urbanización contraídos con la misma o con los compradores de parcelas, y en caso contrario se le obligará a realizar los trabajos a que se comprometió, pudiéndose proceder conforme al Artículo 17 de esta ley. Si se comprobare que el parcelador no adquirió tales compromisos así como en los casos de parcelamientos ya realizados y agotados que no se hubieren urbanizado por cualquier causa, la municipalidad respectiva ejecutará los trabajos inmediatamente en la forma que establezcan los reglamentos correspondientes cuando así se lo pidan cinco compradores por lo menos.<sup>45</sup>

#### **ARTÍCULO 35**

En los parcelamientos urbanos actuales, en donde no se haya instalado el agua potable y en tanto se procede a las obras indispensables de urbanización de conformidad con esta ley la municipalidad respectiva estará obligada a hacer una instalación provisional de chorros públicos en una proporción no menor de un chorro por cada diez parcelas. No se aplicará esta disposición cuando el parcelador tenga la obligación de introducir tal servicio, en cuyo caso la municipalidad tomará las medidas pertinentes a fin de que éste cumpla con dicha obligación.

---

<sup>45</sup> [www.unesco.org/.../guatemala/guatemala\\_reglamento](http://www.unesco.org/.../guatemala/guatemala_reglamento)

## **8. LA REPÚBLICA DE GUATEMALA**

### **Decreto Número No. 68-86**

## **LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE**

### **ARTÍCULO 6**

El suelo, subsuelo y límites de aguas nacionales no podrán servir de reservorio de desperdicios contaminantes del medio ambiente o radioactivos. Aquellos materiales y productos contaminantes que estén prohibido su utilización en su país de origen no podrán ser introducidos al territorio nacional, salvo para uso científico, tecnológico o comercial, pero en todo caso necesitan autorización de conformidad con las leyes que rijan la materia.

### **ARTÍCULO 7**

Se prohíbe la introducción al país, por cualquier vía, de excrementos humanos o animales, basuras domiciliarias o municipales y sus derivados, cienos o lodos cloacales, tratados o no, así como desechos tóxicos provenientes de procesos industriales, que contengan sustancias que puedan infectar, contaminar y/o degradar al medio ambiente y poner en peligro la vida y la salud de los habitantes, incluyendo entre el las mezclas o combinaciones químicas, restos de metales pesados, residuos de materiales radioactivos, ácidos y álcalis no determinados, bacterias, virus, huevos, larvas, esporas y hongos zoo y fitopatógenos.<sup>51</sup>

### **ARTÍCULO 8**

Para todo proyecto, obra, industria o cualquier otra actividad que por sus características pueda producir deterioro a los recursos naturales renovables o no, al ambiente, o introducir modificaciones nocivas o notarias al paisaje y a los recursos culturales del patrimonio nacional, será necesario previamente a su desarrollo un estudio de evaluación del impacto ambiental, realizado por técnicos en la materia y aprobado por la Comisión del Medio Ambiente.<sup>46</sup>

## **TÍTULO II**

### **DISPOSICIONES PRELIMINARES**

#### **CAPÍTULO ÚNICO**

#### **DEL OBJETO DE LA LEY**

---

<sup>46</sup> [www.unesco.org/.../guatemala/guatemala\\_reglamento](http://www.unesco.org/.../guatemala/guatemala_reglamento)

## **ARTÍCULO 12**

Son objetivos específicos de la ley, los siguientes:

- b. La prevención, regulación y control de cualesquiera de las causas o actividades que origine deterioro del medio ambiente y contaminación de los sistemas ecológicos, y excepcionalmente, la prohibición en casos que afecten la calidad de vida y el bien común, calificados así, previos dictámenes científicos y técnicos emitidos por organismos competentes.
  
- e. La creación de toda clase de incentivos y estímulos para fomentar programas e iniciativas que se encaminen a la protección, mejoramiento y restauración del medio ambiente.

## **TÍTULO III**

### **DE LOS SISTEMAS Y ELEMENTOS AMBIENTALES**

#### **CAPÍTULO I**

##### **DEL SISTEMA ATMOSFÉRICO**

## **ARTÍCULO 14**

Para prevenir la contaminación atmosférica y mantener la calidad del aire, el Gobierno, por medio de la presente ley, emitirá los reglamentos correspondientes y dictará las disposiciones que sean necesarias para:

## **ARTÍCULO 14**

Para prevenir la contaminación atmosférica y mantener la calidad del aire, el Gobierno, por medio de la presente ley, emitirá los reglamentos correspondientes y dictará las disposiciones que sean necesarias para:

- a. Promover el empleo de métodos adecuados para reducir las emisiones contaminantes.
- b. Promover en el ámbito nacional e internacional las acciones necesarias para proteger la calidad de la atmósfera.
- c. Regular las sustancias contaminantes que provoquen alteraciones inconvenientes de la atmósfera.
- d. Regular la existencia de lugares que provoquen emanaciones.
- e. Regular la contaminación producida por el consumo de los diferentes energéticos.<sup>47</sup>

---

<sup>47</sup> [www.unesco.org/.../guatemala/guatemala\\_reglamento](http://www.unesco.org/.../guatemala/guatemala_reglamento)

- f. Establecer estaciones o redes de muestreo para detectar y localizar las fuentes de contaminación atmosférica.
- g. Investigar y controlar cualquier otra causa o fuente de contaminación atmosférica.

## **TÍTULO V**

### **CAPÍTULO ÚNICO**

#### **INFRACCIONES, SANCIONES Y RECURSOS**

##### **ARTÍCULO 30**

Se concede acción popular para denunciar ante la autoridad, todo hecho, acto u omisión que genere contaminación y deterioro o pérdida de recursos naturales o que afecte los niveles de calidad de vida.

Si en la localidad no existiera representante de la Comisión Nacional de Protección de Medio Ambiente, la denuncia se podrá hacer ante la autoridad municipal, la que la remitirá para su atención y trámite a la mencionada Comisión.

##### **ARTÍCULO 34**

Previo a imponer la sanción correspondiente, los infractores serán citados y oídos por la Comisión Nacional del Medio Ambiente. Estas sanciones las aplicará la Comisión siguiendo el procedimiento de los incidentes, señalada en la Ley de Organismo Judicial.

##### **ARTÍCULO 37**

Toda persona que se considere afectada por los hechos degradantes al ambiente, podrá acudir a la Comisión Nacional del Medio Ambiente a efecto que se investiguen tales hechos y se proceda conforme esta ley.<sup>48</sup>

---

<sup>48</sup> [www.unesco.org/.../guatemala/guatemala\\_reglamento](http://www.unesco.org/.../guatemala/guatemala_reglamento)



**9. DECRETO N. 9-2012**  
**LEY DE VIVIENDA**  
**TÍTULO I**  
**DISPOSICIONES GENERALES**

**ARTÍCULO 1**

**Objeto.** La presente ley tiene por objeto regular y fomentar las acciones del estado, desarrollando coherentemente el sector vivienda, sus servicios y financieras, que permitan a la familia guatemalteca el acceso a una vivienda digna, adecuada y saludable, con equipamientos y servicios.

**ARTÍCULO 4**

**Principios Generales.** Para los efectos de la presente ley, el estado y los habitantes de la Republica deben sujetarse a los principios de carácter público y de interés social:

- a) El derecho a una vivienda digna, adecuada y saludable, como derecho humano fundamental, cuyo ejercicio el Estado debe garantizar.
- b) La solución de la vivienda debe promoverse dentro de un marco de desarrollo integral y sostenible, es decir que involucre aspectos económicos, sociales, financieros, técnicos, jurídicos y ambientales.
- c) Los programas y proyectos de vivienda que se impulsen, deben de garantizar el desarrollo sostenible, económico y ambiental de los procesos de producción habitacional, sus servicios, equipamiento comunitario y el ordenamiento territorial con el propósito de preservar los recursos con visión de futuro.
- d) El desarrollo de planes, programas y proyectos de vivienda enmarcados en las políticas de ordenamiento territorial , dotación de infraestructura, equipamiento básico y adecuados espacios públicos, así como la disponibilidad , frecuencia y continuidad en los servicios.<sup>49</sup>

---

<sup>49</sup>[www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

- e) La densificación de las áreas urbanas a través de la construcción en altura utilizando de manera más intensiva las áreas subutilizadas, maximizando los servicios básicos existentes y disminuyendo los graves problemas que ocasiona la expansión horizontal desordenada.
- f) La participación de la ciudadanía en la priorización, formulación, ejecución, administración y fiscalización de programas y proyectos habitacionales, servicios y su equipamiento.
- h) El estado, a través de sus instituciones, deberá:

.Garantizar a todas las personas guatemaltecas el derecho a la tenencia de vivienda digna, adecuada y saludable, en sus diversas modalidades.

.Proporcionar a las personas residentes en asentamientos humanos precarios la opción de tener una vivienda digna, adecuada y saludable, de conformidad con los fines establecidos en la presente ley.

.Priorizar programas y proyectos diseñados y ejecutados para atender a los sectores menos favorecidos, a través de sistemas financieros accesibles, sencillos, oportunos y favorables.

.Propiciar sistemas accesibles de financiación para adquisición de vivienda a todas las personas guatemaltecas en condiciones de pobreza.

. Velar en conjunto con las familias guatemaltecas, por el desarrollo habitacional en armonía con la preservación racional y eficaz de la tierra, los recursos naturales y el medio ambiente, con el propósito de garantizar su sostenibilidad y sustentabilidad.

## ARTÍCULO 6

**Derecho a vivienda digna, adecuada y saludable.** Los guatemaltecos tienen derecho a una vivienda digna, adecuada y saludable, con seguridad jurídica, disponibilidad de infraestructura, servicios básicos y proximidad a equipamiento comunitarios, lo cual constituye un derecho humano fundamental, sin distinción de etnia, edad, sexo o condición social o económica, siendo responsabilidad del estado promover y facilitar su ejercicio, con especial protección para la niñez, madres solteras y personas de la tercera edad.<sup>50</sup>

---

<sup>50</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

## ARTÍCULO 7

**Definiciones, para los fines y efectos de aplicación de esta ley,** se tendrán en consideraciones las siguientes definiciones:

- a) **Asentamiento humano precario:** Es el conjunto de familias en condiciones de pobreza extrema que habitan en áreas con deficiencias en vivienda, servicio equipamiento y que se encuentran asentados en terrenos no aptos.
- b) **Autoconstrucción de vivienda:** Es el proceso de construcción o edificación de la vivienda realizada directamente por sus propios usuarios, en forma total o parcial, individual, familiar o colectiva.
- c) **Autoproducción de vivienda de interés social:** Es el proceso de gestión de suelo, construcción y distribución de vivienda, bajo el control directo de las personas usuarias de forma individual o colectiva, la cual puede desarrollarse mediante la contratación de terceras personas.
- d) **Concertación:** Son los acuerdos alcanzados con el consentimiento generalizado de las personas o grupos en torno a temáticas relacionadas con la vivienda digna, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento.
- e) **Desarrollo:** Es el proceso de interacción de las personas sobre su hábitat, a través de la aplicación de recursos humanos, materiales y financieros, que tiene como característica la satisfacción de las necesidades humanas y el mejoramiento de la calidad de vida, haciendo un uso sostenible de los recursos naturales para que las futuras generaciones puedan hacer uso de ellos.
- f) **Desarrollo humano:** Es el proceso por el que una sociedad mejora las condiciones de vida de la población, a través de un incremento de los bienes con los que puede cubrir sus necesidad básicas y complementarias y de la creación de un entorno en el que se respeten los derechos humanos de todos ellos.
- g) **Desarrollo integral:** Es la realización de programas y proyectos que deben ser técnica y económicamente eficiente y factibles, articulados en un marco de desarrollo urbano, dotados con servicios básicos, equipamiento comunitario y localización adecuada de fuentes de empleo.
- h) **Desarrollo regional:** Es el proceso de crecimiento social y económico de determinadas unidades geográficas para garantizar la funcionalidad rural-urbana y el mejoramiento de la calidad de vida de la población, la preservación del medio ambiente y la conservación y reproducción de los recursos naturales.<sup>51</sup>

---

<sup>51</sup>[www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

- i) **Desarrollo urbano:** Es la adecuación y orientación ordenada y planificada de proceso de urbanización y ocupación del espacio en sus aspectos y demográfica, mejorando la calidad de vida de la población, la conservación del medio ambiente y el mantenimiento de las ciudades en condiciones de funcionalidad.
- j) **Ente rector:** Es la dependencia pública encargada del sector vivienda, responsable de velar por el cumplimiento de la presente ley.
- k) **Equipamiento social:** Es la infraestructura y edificación conformada para prestar los servicios que generan los satisfactores urbanos en educación, salud, recreación, deportes, seguridad, cultura y guarderías.
  
- m) **Ordenamiento territorial en materia de vivienda:** Es el proceso de regulación del uso y ocupación del suelo, mediante el cual se estudia y se promueve que el territorio sea utilizado en forma eficiente, para un desarrollo habitacional digno y equilibrado, en función de sus características biofísicas, ambientales, socioeconómicas, culturales, político-administrativas e institucionales.
  
- p) **Producción social de vivienda:** Es el proceso de producción de vivienda que se realiza bajo el control de auto productores y auto constructores, y que se orienta prioritariamente a atender las necesidades habitacionales de la población de bajos ingresos.
- r) **Sector vivienda:** Es el conjunto de organismos e instituciones publicas centralizadas, descentralizadas, autónomas, municipalidades, instituciones privadas, organizaciones no gubernamentales, cooperativas de vivienda, organizaciones comunitarias y de pobladores, cuya competencia u objeto es la gestión de procesos que permitan el acceso a la vivienda digna y saludable, o realicen actividades dentro de la temática del ordenamiento territorial en materia de vivienda.
- s) **Servicios básicos:** Es la infraestructura necesaria para complementar la habitabilidad de una vivienda adecuada, digna y saludable.
- t) **Subsidio comunitario:** Es el aporte otorgado por el Estado a una comunidad organizada en situación de pobreza extrema, destinado a la instalación de un proceso productivo comunitario de materiales para vivienda y servicios.<sup>52</sup>

---

<sup>52</sup>[www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

- u) **Subsidio directo:** Es el aporte otorgado por el estado a personas o familias en situación de pobreza extrema, destinado a proporcionar capacidad económica familiar poder adquirir terreno con servicios, construcción o adquisición de vivienda digna, o mejoramiento cualitativo de una solución habitacional.
- v) **Uso del suelo:** Es la actividad que se desarrolla en cualquier área del suelo rural o urbano con líneas habitacionales, de equipamiento y servicios.
- w) **Vivienda digna, adecuada y saludable:** Es aquella que funciona como espacio de seguro y agente de salud para garantizar la apropiada calidad de vida a sus habitantes, protegiéndolos de la intemperie y cubriendo satisfactoriamente sus necesidades básicas que deberán contar como mínimo:
- . Los espacios habitaciones funcionales, higiénicos y confortables suficientes en proporción al número de las personas que los habitan, con posibilidades de futuras ampliaciones.
  - .El valor estético de un diseño formal de calidad adecuado para desarrollar la salud y actitud física y mental de sus habitantes, a la vez de proteger el ecosistema.
  - . La seguridad estructural en su edificación, la adecuación al clima con criterios de sostenibilidad ambiental, eficiencia energética y prevención para enfrentar factores de riesgo a desastres.
  - . Los servicios de agua potable, energía eléctrica, evacuación de aguas residuales y desechos sólidos que contribuyan a disminuir los vectores de enfermedades, garantizando a la vez que la evacuación de los desechos se realicen sosteniblemente para no contaminar el ecosistema.
  - . La ubicación, orientación, adecuación, adaptación o integración con armonía visual paisajística a las características del entorno contextual ambiental, que incluye lo cultural, lo patrimonial, lo natural y lo urbano.
  - . La accesibilidad para tener en un radio de acción adecuado, el equipamiento básico de espacios públicos con diseños de calidad en: vialidad, salud, educación, recreación, deporte, comercio, transporte y servicios.
  - . La facilidad para un adecuado uso, manejo y mantenimiento de la misma y su entorno.
  - . La garantía de que la tecnología utilizada, los materiales de construcción y sistemas constructivos se producen con respeto y protección de la salud humana y el ambiente.<sup>53</sup>

---

<sup>53</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

TÍTULO II  
SISTEMA INSTITUCIONAL  
CAPÍTULO 1  
SECTOR VIVIENDA Y CONSEJO NACIONAL PARA LA VIVIENDA

**ARTÍCULO 8**

**Sector vivienda, ordenamiento territorial en materia de vivienda, equipamiento y servicios.** El sector vivienda, su ordenamiento territorial, equipamiento y servicios, está constituido por el conjunto de instituciones públicas y privadas, incluyendo las organizaciones de la sociedad civil legalmente constituidas, que por designación, delegación o representación asumirán conforme a las disposiciones de esta ley, de acuerdo a sus competencias o atribuciones.

**ARTÍCULO 9**

**Consejo Nacional para la Vivienda.** Se crea el Consejo Nacional para la Vivienda, en adelante llamado Consejo Nacional para la Vivienda o CONAVI. Este se constituye en una instancia consultora y asesora del ente rector, y tendrá como función ser un órgano deliberativo, consultivo y asesor, con las responsabilidades de proponer, concertar y dar seguimiento a las políticas, estrategias y planes, emitir opiniones, hacer propuestas e impulsar iniciativas en cuanto a la ejecución de programas, proyectos y acciones de los desarrollos habitacionales y su ordenamiento territorial, de sus servicios y equipamiento. Sus acciones deberán estar integradas entre sí, para la planificación, formulación e instrumentación conjunta e integral.

**ARTÍCULO 11**

**Opinión técnica.** El Consejo Nacional para la Vivienda- CONAVI-, cuando lo considere oportuno, solicitara opinión técnica y apoyo a las universidades del país, profesionales expertos en temas de vivienda, y de las instituciones públicas de donde se requiera la experiencia.<sup>54</sup>

---

<sup>54</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

**ARTÍCULO 13**

**Atribuciones.** El Consejo Nacional para la Vivienda –CONAVI-, tiene las siguientes atribuciones:

a) Ser agentes de concertación y de conducción de iniciativas departamentales, municipales y locales, proponiendo políticas, estrategias, planes, programas y proyectos en el ámbito del respectivo departamento o Región.

b) Proponer mecanismos de auditoría y seguimiento de la política nacional de vivienda y de los planes aprobados relativos a la vivienda digna, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento comunitario.

c) Proponer la planificación estratégica y sus mecanismos de seguimiento en los municipios y departamentos, definiendo procedimientos de coordinación y articulación con las demás entidades involucradas en el proceso de generación de la vivienda, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento, generando acuerdos estratégicos en las mismas.

f) Proponer directrices para la ejecución de la política nacional de vivienda, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento.

h) Conocer y opinar acerca de los informes y estudios que se elaboren sobre el avance y cumplimiento de las metas de los planes del ente rector en materia de vivienda. Su ordenamiento, servicios y equipamiento.

i) Proponer mecanismos que faciliten el acceso y legalización del suelo para fines habitacionales.

## TÍTULO II ENTE RECTOR

### ARTÍCULO 14

**Ente rector.** El ente rector ejercerá la función de promotor y facilitador del desarrollo y equipamiento de las viviendas, por medio de las unidades administrativas que se definan para el efecto. El ente rector deberá contemplar dentro de su presupuesto los recursos necesarios para el eficaz y eficiente funcionamiento del Consejo Nacional para la Vivienda.<sup>55</sup>

---

<sup>55</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

## **ARTÍCULO 15**

**Participación del ente rector en el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y Rural.** El ente rector se organizara internamente para integrarse con sus delegados en el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y Rural. Además, deberá coordinarse con los Consejos Departamentales de Desarrollo Urbano y rural para presentar permanentemente las pautas y orientaciones técnicas en las temáticas de vivienda, ordenamiento territorial en materia de vivienda, servicios y equipamiento.

### TÍTULO III

### GESTIÓN HABITACIONAL

### CAPÍTULO I

### PLANIFICACIÓN HABITACIONAL Y ORDENAMIENTO TERRITORIAL EN MATERIA DE VIVIENDA

## **ARTÍCULO 25**

**Planos Programas y Proyectos.** Todos los planes programas y proyectos de vivienda y asentamientos humanos que elabore, apruebe o ejecute cualquier persona, Institución Pública o Privada, deben adecuarse a lo dispuesto en presente ley, demás leyes y reglamentos aplicables para el caso de las municipalidades que no cuenten con reglamentos de planificación habitacional específicos, podrán utilizar las normas y procedimientos que el ente rector emita para el efecto.<sup>56</sup>

## **ARTÍCULO 27**

**Principios del ordenamiento territorial.** Para la elaboración de los planes de ordenamiento territorial, en relación al desarrollo habitacional a que se refiere el Código Municipal, y tomando en cuenta la protección de los recursos naturales, culturales y la prevención de desastres, deberá observarse lo siguiente:

---

<sup>56</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).



a) La identificación del espacio territorial con las características adecuadas de habitabilidad, con los usos del suelo más convenientes, de acuerdo a las potencialidades de las diferentes áreas del territorio nacional.

c) La localización de los principales asentamientos humanos y planificación del desarrollo urbano y rural que permita construir un Estado democrático y de paz, para lograr un desarrollo sostenible con equidad, a través de un proceso dinámico y amplio de participación y corresponsabilidad social en el desarrollo de propuestas, incidencia, verificación y evaluación de la eficacia, eficiencia, transparencia y probidad de la gestión pública efectuada por el Estado y las municipalidades.

d) El impacto que tiene la dinámica habitacional en el desarrollo urbano y rural de los centros poblados, el papel y funciones que desempeñan las viviendas en los procesos de urbanización.

e) La planificación de la provisión de servicios públicos, equipamiento, el sistema vial y transporte.

## **ARTÍCULO 29**

**Desarrollos de parcelamientos para viviendas.** Las personas interesadas en desarrollar proyectos de urbanización o de viviendas, deben cumplir con las disposiciones en materia de ordenamiento territorial emitidas por la municipalidad respectiva, las contenidas en la presente ley y en otras leyes y reglamentos aplicables.

El ente rector deberá revisar y promover las modificaciones necesarias a leyes y reglamentos vigentes sobre vivienda y ordenamiento territorial relacionadas con vivienda, servicios y equipamiento.<sup>57</sup>

---

<sup>57</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

### **ARTÍCULO 33**

**Dotación de los servicios básicos.** El ente rector velara en coordinación con las municipalidades para que:

- a) Exista una adecuada planificación territorial para la dotación de los servicios básicos en zonas habitacionales.
  
- b) Todos los proyectos habitacionales nuevos y existentes, cuenten con servicios necesarios para cubrir la demanda en concordancia con el ambiente, preservando los recursos naturales con visión de futuro.
  
- c) Promover financiamiento para la dotación y mantenimiento de los servicios básicos.
  
- d) Impulsar la investigación, monitoreo y evaluación de la operación de los servicios básicos.

El ente rector deberá revisar y promover las modificaciones necesarias a leyes y reglamentos vigentes sobre vivienda y ordenamiento territorial relacionadas con vivienda, servicios y equipamiento.

### **ARTÍCULO 36**

**Vigilancia de la aplicación normativa.** El ente rector, con base en el modelo normativo que para el efecto formule, promoverá que las autoridades competentes expidan, apliquen y mantengan en vigor y permanentemente actualizadas, disposiciones legales, normas oficiales, códigos de procesos de edificación y reglamentos de construcción que contengan los requisitos técnicos que garanticen la seguridad estructural, habilidad, la eficiencia y sustentabilidad de toda vivienda con su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento. Aquellas localidades que no cuenten con las disposiciones previstas en el párrafo anterior, podrán tomar como referente el modelo del ente rector.<sup>58</sup>

---

<sup>58</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

## **ARTÍCULO 36**

**Fuentes de financiamiento.** Las fuentes de financiamiento del FOPAVI están constituidas así:

e) Los recursos provenientes de préstamos y empréstitos, nacionales o internacionales para vivienda, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento.

h) Otras fuentes de recursos que permitan financiar programas de vivienda, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento.

## TÍTULO V SANCIONES CAPÍTULO ÚNICO

## **ARTÍCULO 69.**

Los y las funcionarias publicas que intervengan en programas de vivienda, su ordenamiento territorial, servicios y equipamiento, que utilicen indebidamente su posición para beneficiarse o favorecer a terceras personas en los procesos de producción y adquisición de viviendas, construcción de obras de infraestructura o en operaciones inmobiliarias, subsidios, financiamiento o cualquiera de los sistemas financieros que ponga a disposición el ente rector, serán sancionados siguiendo el debido proceso, conforme a lo establecido en la legislación acerca de las responsabilidades administrativas, civiles y penales correspondientes.<sup>59</sup>

---

<sup>59</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

## **10. DECRETA N. 4-89**

### **LEY DE ÁREA PROTEGIDA**

#### **ARTÍCULO 21.**

IMPACTO AMBIENTAL DE RUTAS. Cuando por cualquier razón las áreas protegidas tengan o deba construirse caminos, ya sea para el transporte interno del área protegida o para transporte de uso general, éstos deben ser construidos solamente si se logra un estudio de impacto ambiental favorable, presentado por el ente o empresa interesada en la construcción y aprobado por la Comisión Nacional del Medio Ambiente y por el CONAP. Cuando la construcción sea realizada por el concesionario, éste será el responsable de su construcción, modificaciones y mantenimiento, al menos por el tiempo que dure la concesión, salvo si en el contrato se especifica lo contrario. En el caso de las áreas públicas, las rutas serán construidas y mantenidas por el Ministerio de Comunicaciones, Transporte y Obras Públicas.<sup>60</sup>

### **MARGO LEGAL RESULTADO DE ACUERDOS INTERNACIONALES Y ARMONIZACIÓN ENTRE LOS PAÍSES DEL ÁREA CENTRO AMERICANA (INTERNACIONAL)**

Según el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana (Tegucigalpa, 10 de junio de 1958), “las empresas que en los países signatarios se dediquen a prestar servicios ínter centroamericanos de transporte de pasajeros y mercancías recibirán trato nacional en los territorios de los otros Estados”.

Los vehículos terrestres matriculados en uno de los Estados firmantes gozarán en el territorio de los otros Estados, durante su permanencia temporal, del mismo Tratamiento que los matriculados en el país de visita. Además, el Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos por Carretera San Salvador, 8 de noviembre de 1956) estipula que “cada uno de los Estados Contratantes admitirá en franquicia temporal, sin ninguna garantía financiera del pago de derechos y gravamen de importación, a los vehículos matriculados en el territorio de cualquiera de los Estados Contratantes, siempre que satisfagan las condiciones de este Acuerdo y que sean introducidos temporalmente por personas que residen en cualquiera de los Estados Contratantes”.<sup>61</sup>

---

<sup>60</sup> [www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/](http://www.segeplan.gob.gt/.../Vivienda/).

<sup>61</sup> Estudio Centro Americano de Transporte, ECAT, Secretaria de Integración Económica de Centro América, Informe Final, Parte 1, Apéndice 6/2. BCEOM, Enero de 2001-4-15



# Capítulo V

# ANÁLISIS Y DIAGNÓSTICO

## **1. ESTRUCTURAS VIALES**

### **1.1. INTRODUCCIÓN**

Las actividades económicas son de extrema importancia para el desarrollo de toda comunidad. Para ello, en cada comunidad deben de existir las condiciones óptimas o por lo menos las condiciones mínimas a nivel infraestructural, que faciliten el intercambio comercial y la ágil locomoción de personas u objetos, es decir debe existir una estructura vial que cumpla las funciones de comunicación entre distintas regiones y que facilite los espacios públicos de las actividades de los pobladores. A su vez, esta infraestructura debe contar con parámetros que establezcan su clasificación a nivel de importancia y que denoten su jerarquía. Así como las poblaciones están jerarquizadas.

### **1.2 REDES DE CARRETERAS**

Jutiapa cuenta con un buen sistema vial que lo comunica con la Capital, con el resto de los Departamentos y con los demás países de Centroamérica. La Carretera CA-1, ingresa al Departamento por la comunidad de El Molino proveniente de Cuilapa (Departamento de Santa Rosa) pasa por los municipios de San José Acatempa y Quesada para enfilarse a la cabecera departamental (Jutiapa, Jutiapa), continúa su recorrido y pasa por los municipios de El Progreso y Asunción Mita para dirigirse a la comunidad de San Cristóbal, puesto fronterizo con la República de El Salvador. Departamentalmente tiene una longitud de 97 Km. Terminal La Carretera CA-2, ingresa al territorio departamental en las inmediaciones de la comunidad de Pasaco proveniente de Taxisco (Departamento de Santa Rosa) y se enfila a Ciudad Pedro de Alvarado (puesto fronterizo con la República de El Salvador).

Departamentalmente tiene un longitud de 40 Km. La Carretera CA-8, ingresa al Departamento por la comunidad de San Francisco Los Hoyos proveniente de Oratorio (Departamento de Santa Rosa) y se dirige hacia el municipio de Jalpatagua para luego desfogar en la comunidad de Valle Nuevo (puesto fronterizo con la República de El Salvador). Departamentalmente tiene una longitud de 36 Km.

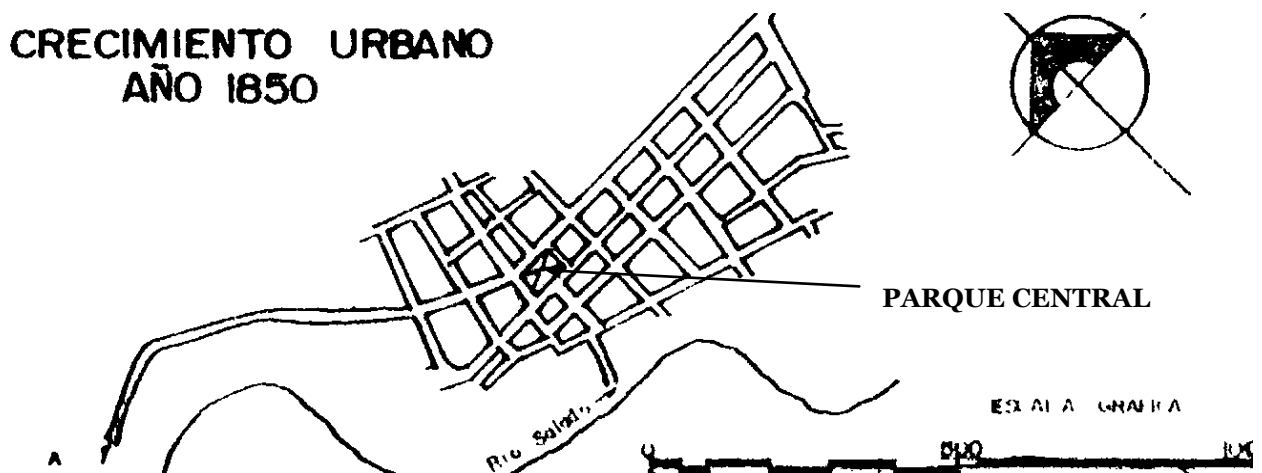
## 2. GRÁFICAS DEL CRECIMIENTO URBANO

El asentamiento de la ciudad fue alrededor del año 1,850 iniciándose en el área de la actual zona 1.

En la época colonial se llamaba San Cristóbal Xutiapa, en 1847 fue designado Municipio con categoría de Villa, el 15 de septiembre de 1878 por decreto gubernativo N.219 fue elevado a categoría de ciudad y el 6 de septiembre fue ratificada esa categoría y nombrada cabecera departamental.

A raíz de la colonia se dio la ausencia total de indígenas en el oriente de la republica.

El medio ambiente en esa época tenía pureza por su uso natural. A pesar del cambio urbanístico que sufrieron las ciudades existentes, el medio ambiente mantenía su equilibrio. A los espacios donde se realizaban las actividades comerciales se les comenzó a llamar campos de feria, por lo que su origen se dio precisamente por su comercio.<sup>62</sup> Ver Gráfica 1



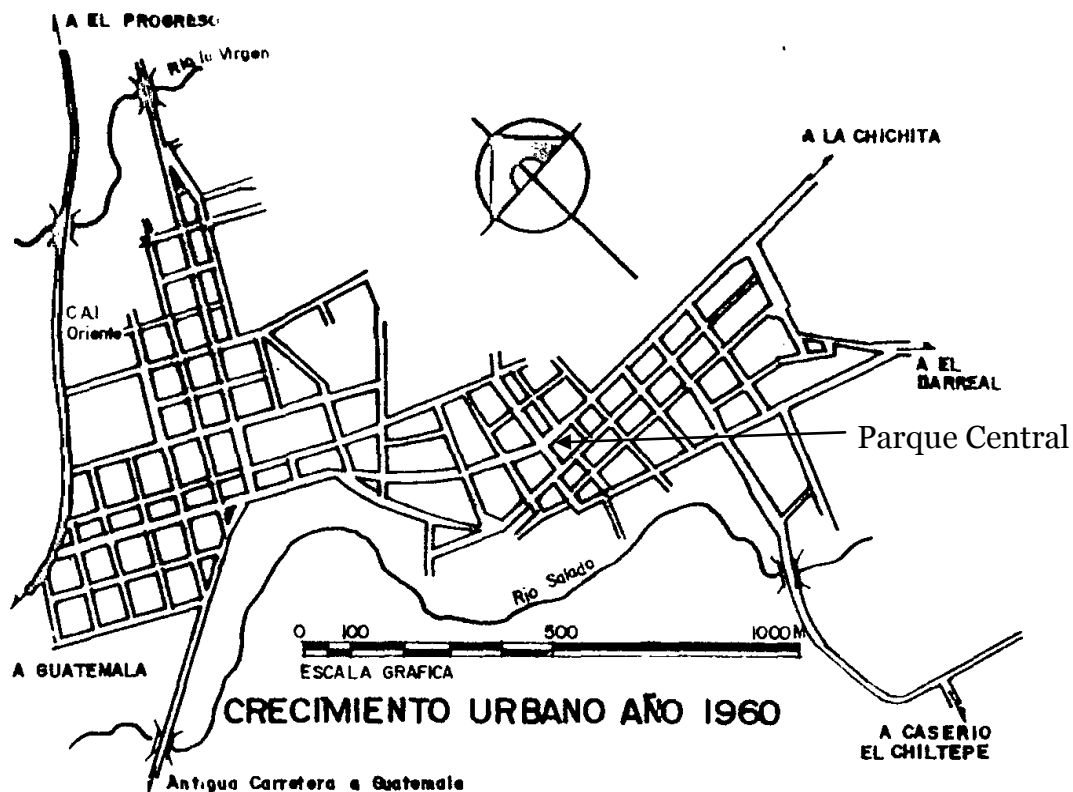
Gráfica 1  
**ASENTAMIENTO DEL CASCO URBANO  
CABECERA DEPARTAMENTAL DE JUTIAPA.**

<sup>62</sup> Sagastume Grajeda, Gesine Verónica. Parque Urbano en la Ciudad de Jutiapa. Enero, 1994. Facultad de Arquitectura, USAC. Pág. 19-20.

Para esta fecha se registra un segundo movimiento de crecimiento, siendo esta fecha aproximada la que da su origen como Municipio. El crecimiento fue **Nor Oeste** buscando la carretera Internacional CA-01, 5 años más tarde en 1,965 se inauguro el mercado y Terminal de buses de esa ciudad.

En países pequeños especialmente en América Latina, constituyen áreas dedicadas al desarrollo anual de actividades sociales, culturales recreativas y de comercio en pequeña escala, con motivos al santo católico asignado por España a cada pueblo después de la conquista de América. En esta época el deporte era el juego de pelota en un espacio rectangular con graderíos a los costados. El medio ambiente tenía pureza por su uso natural.

En la época colonial del asentamiento español, donde las construcciones se tomaron bajo una cultura nueva, la cuadrícula con una plaza mayor central, con edificaciones gubernamentales, comerciales y religiosas. A los espacios donde se realizaban las actividades comerciales se les comenzó a llamar “campos de feria” por lo que su origen se dio precisamente por su comercio. Ver Gráfica 2



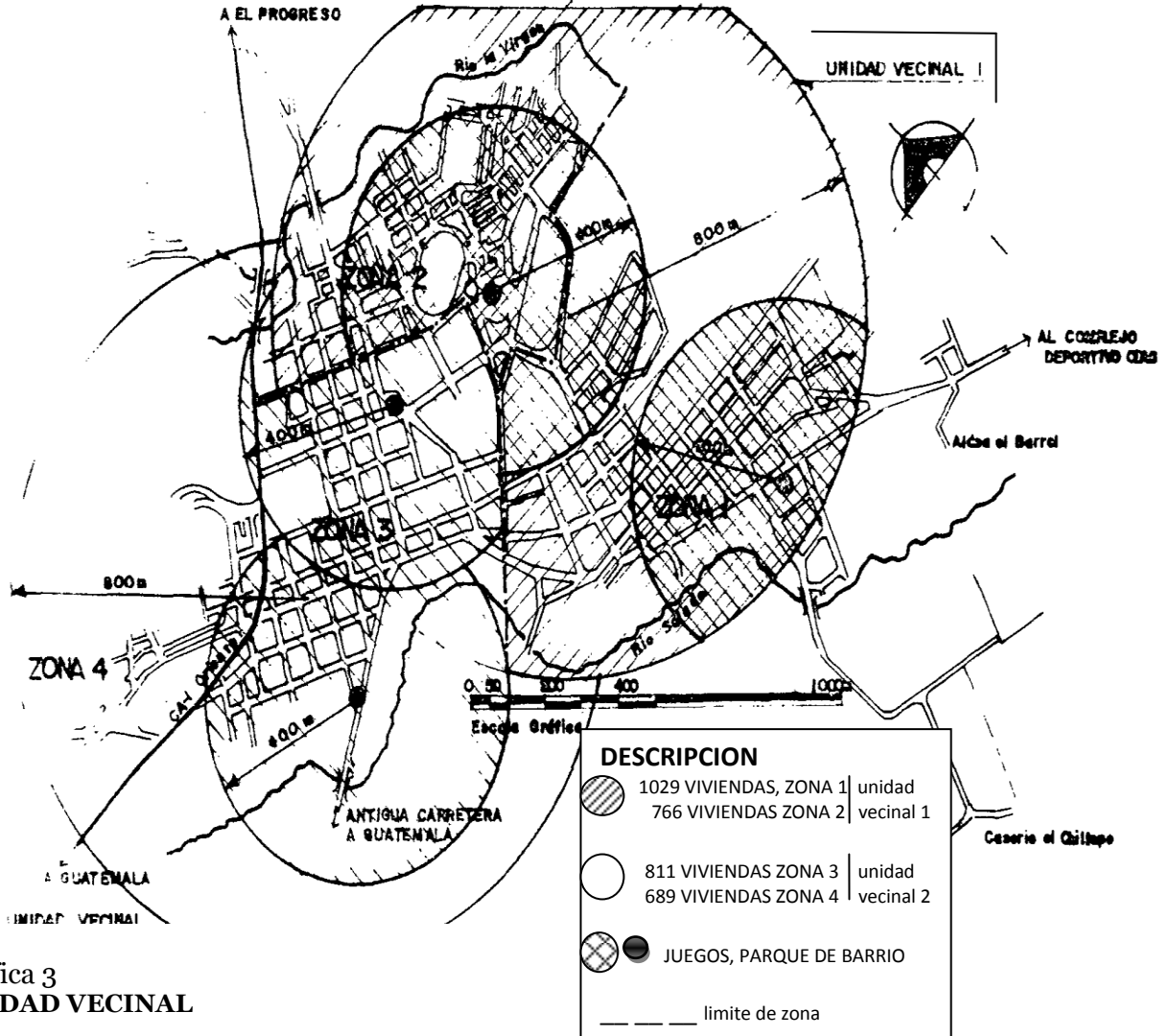
Gráfica 2  
HISTORIA DEL ASENTAMIENTO AÑOS 1850 Y 1960, EL CRECIMIENTO URBANO DE 1991.



## 2.1. DIVISIÓN DE LA CIUDAD DE JUTIAPA EN UNIDADES VECINALES

Para dividir el casco urbano en vecinales, es de importancia conocer sus zonas postales, localizar sus barrios, saber cuál es su equipamiento comunitario, su red vial principal y sobre todas a las áreas disponibles que pertenezcan a la municipalidad. Una unidad vecinal ideal, es la que sus servicios, como la guardería escuela y juegos no excede de 800 metros de radio y los juegos a su vez, dentro de la unidad vecinal los 400 metros. Se observa en la Gráfica 3.

**Unidad vecinal:** es un conjunto de bloques de viviendas, zona residencial de dimensiones reducidas, delimitada por calles o por un cinturón verde, dotado de servicios y equipamiento que le garantizan la autonomía.<sup>63</sup>



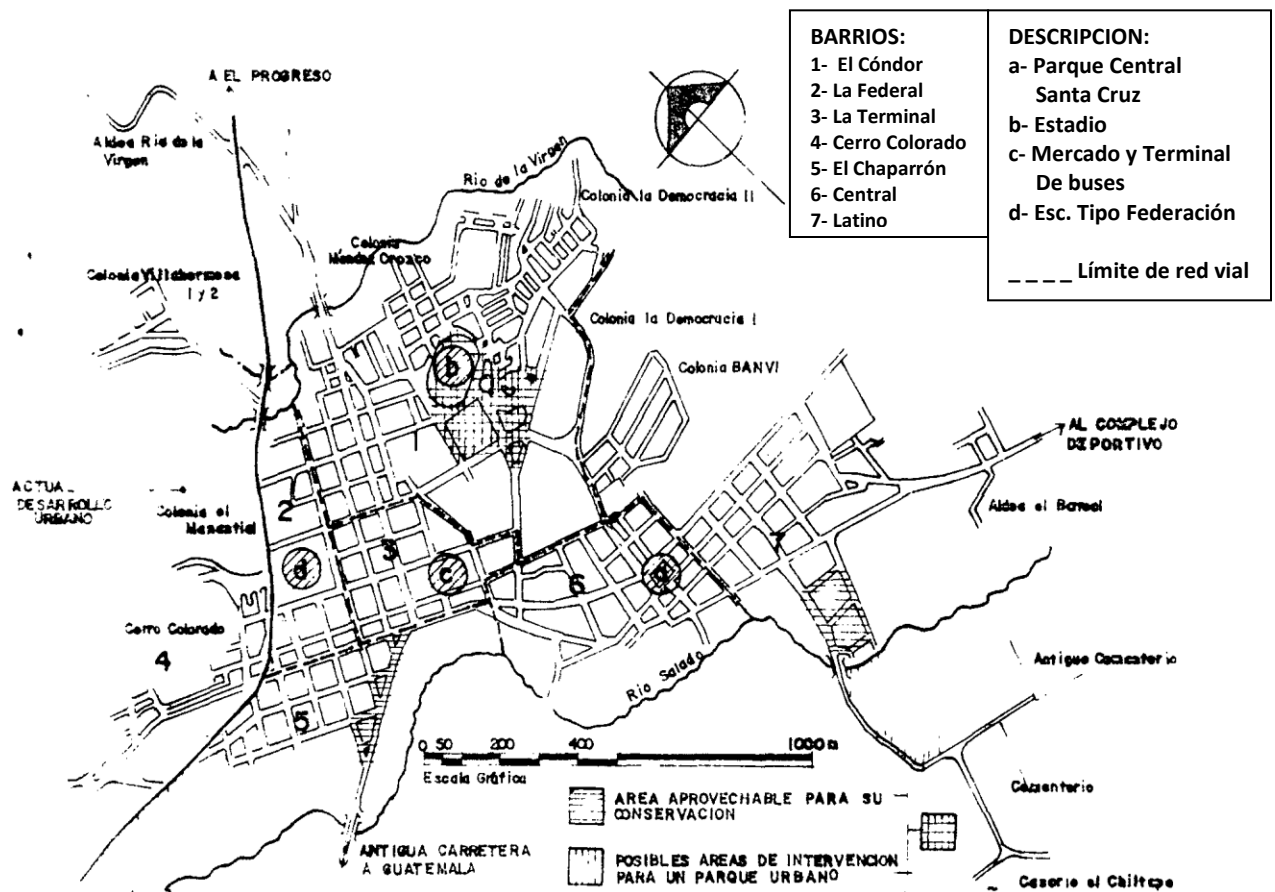
Gráfica 3  
UNIDAD VECINAL

<sup>63</sup>Sagastume Grajeda, Gesine Verónica. Parque Urbano en la Ciudad de Jutiapa. Enero, 1994. Facultad de Arquitectura, USAC. pág. 24.

## 2.2. LOCALIZACIÓN DE BARRIOS, CRECIMIENTO URBANO AÑO 1991 ÁREAS DE CONSERVACIÓN E INTERVENCIÓN

En la Gráfica 4, se muestra las áreas que son significativas para su conservación, ya que no hay muchas áreas ociosas aprovechables, como se aprecia en la Gráfica 5.

En la Gráfica 4, se observa los barrios que son: 1-El cóndor, 2-La Federal, 3-La Terminal, 4-Cerro Colorado, 5-El Chaparrón, 6-Central, 7-Latino. Poco a poco con los años se construyó algunas colonias. Descripción seria: a-Parque Central (Rosendo Santa Cruz), B- estadio, c- Mercado y Terminal de buses, d- Escuela tipo federación.<sup>64</sup>

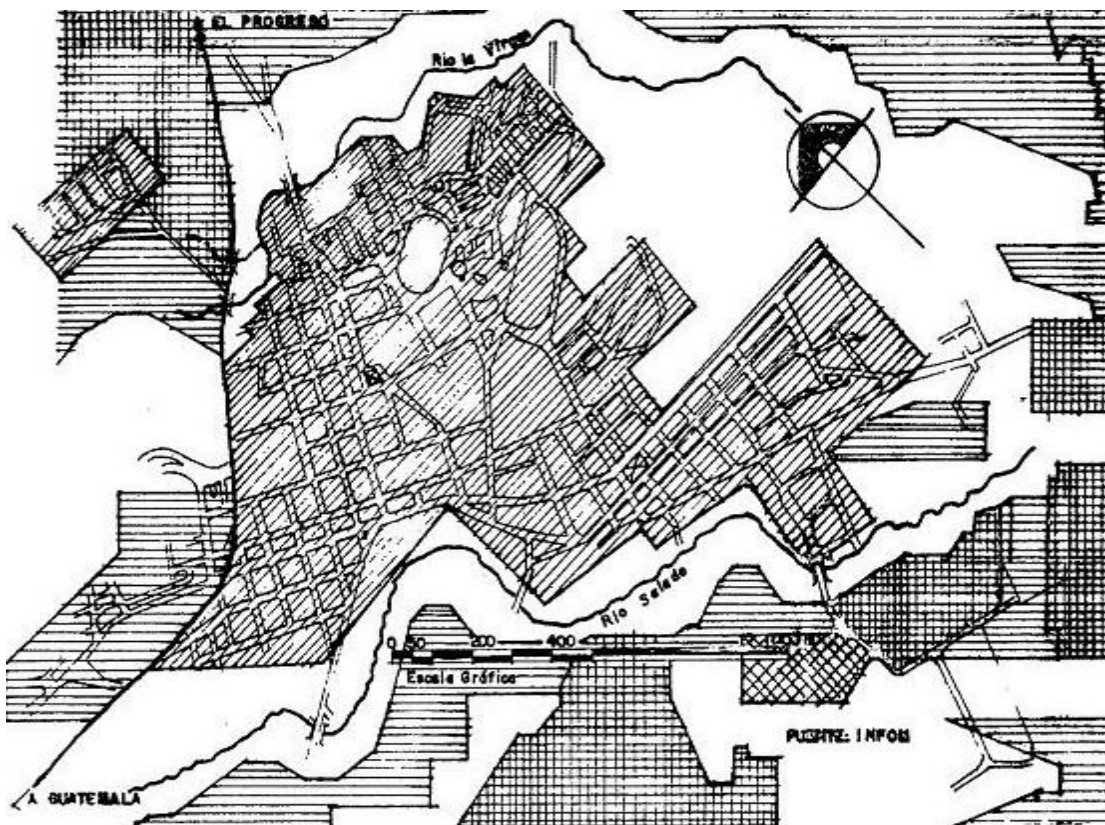


Gráfica 4  
LOCALIZACIÓN DE BARRIOS AÑO 1991




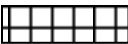
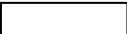
<sup>64</sup> Sagastume Grajeda, Gesine Verónica. Parque Urbano en la Ciudad de Jutiapa. Enero, 1994. Facultad de Arquitectura, USAC. pág. 24

En la Gráfica 5, se ve reflejado fuertemente el incremento en el índice de construcción o remodelación de viviendas, debido al terremoto de 1976, a partir de esta fecha se inicia la construcción de nuevas viviendas formales. Se señala que la Cabecera Departamental ha desarrollado un crecimiento impresionante observado en la aceleración de la economía, esto se refleja en el creciente aumento del comercio y el transporte.<sup>65</sup>

### 2.3. USO POTENCIAL DEL SUELO URBANO Y TERRENOS PERIFÉRICOS



#### SIMBOLOGÍA

	SUELO URBANO		SUELO AGRÍCOLA
	SUELO USO GANADERO		SUELO USO AGRÍCOLA
	SUELO OCIOSO Y EXPANSIÓN URBANA		

Gráfica 5

<sup>65</sup> Sagastume Grajeda, Gesine Verónica. Parque Urbano en la Ciudad de Jutiapa. Enero, 1994. Facultad de Arquitectura, USAC. Pág. 24.

## 2.4. PARQUE VEHICULAR EN LA CABECERA DEPARTAMENTAL DE JUTIAPA

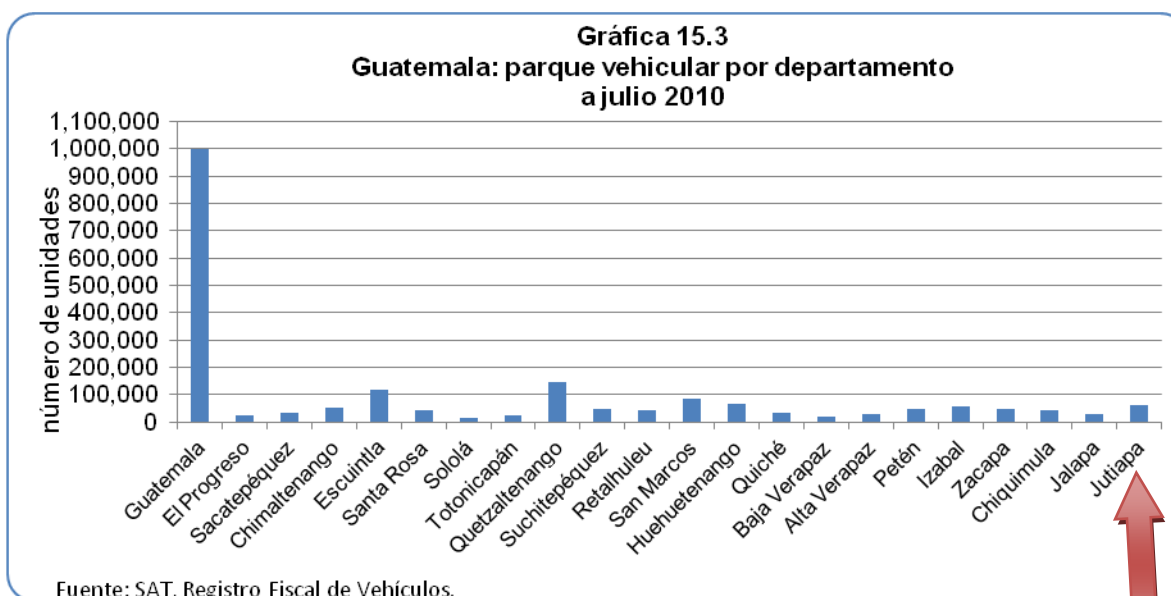
DEPARTAMENTO	2005	2006	2007	2008	2009	2010
JUTIAPA	25,346	32,336	40,755	48,313	54,227	59,203

Fuente: SAT, Registro Fiscal de Vehículos.

### CRECIMIENTO VEHICULAR

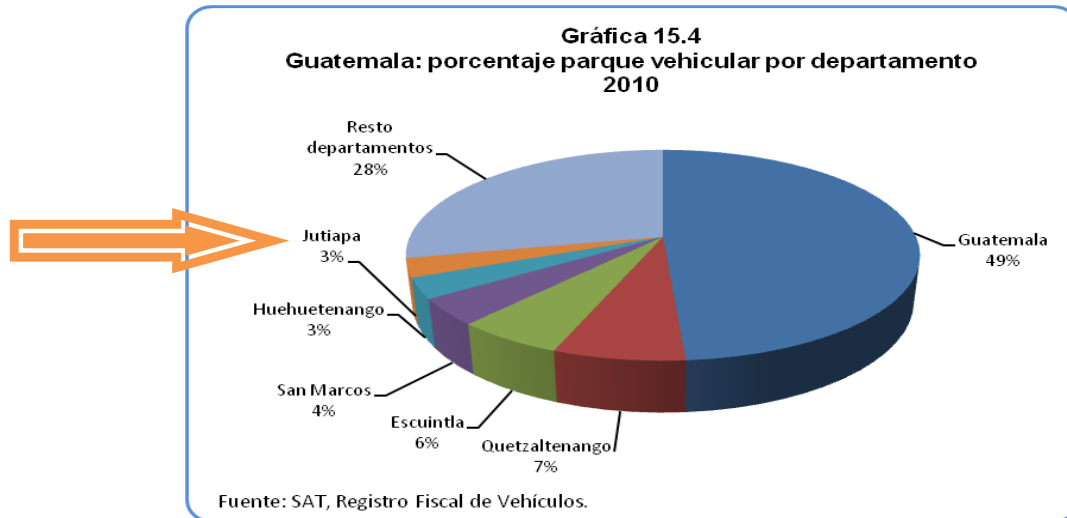
DEPARTAMENTO	CRECIMIENTO	UNIDADES POR KM <sup>2</sup>	PERSONAS POR VEHICULO	UNIDADES POR KM. POR CARRETERA
JUTIAPA	4,976	18	7	88

Fuente: SAT, Registro Fiscal de Vehículos.

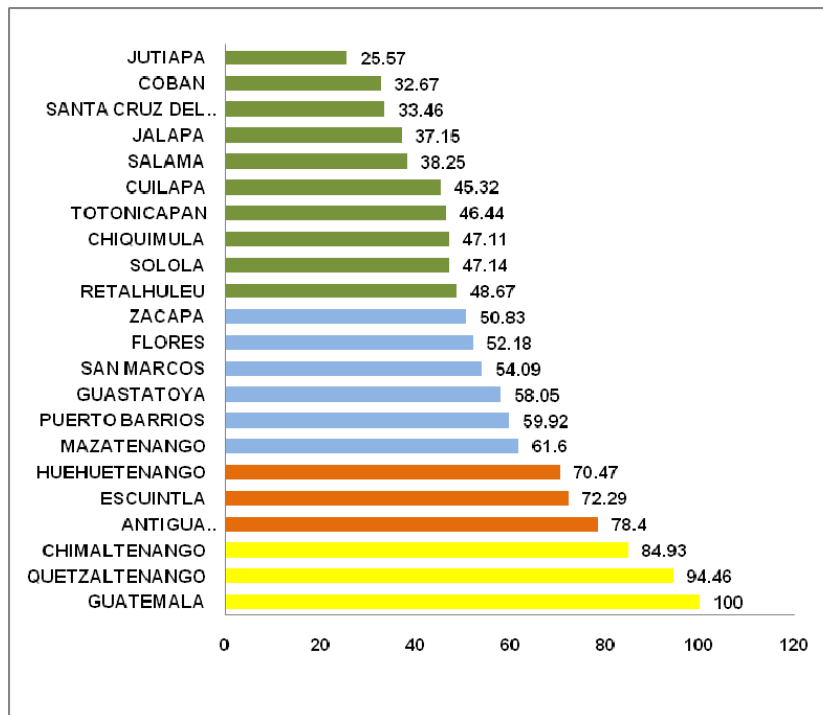


En donde se indica la flecha es el departamento que analizamos.

## PORCENTAJE PARQUE VEHICULAR POR DEPARTAMENTO

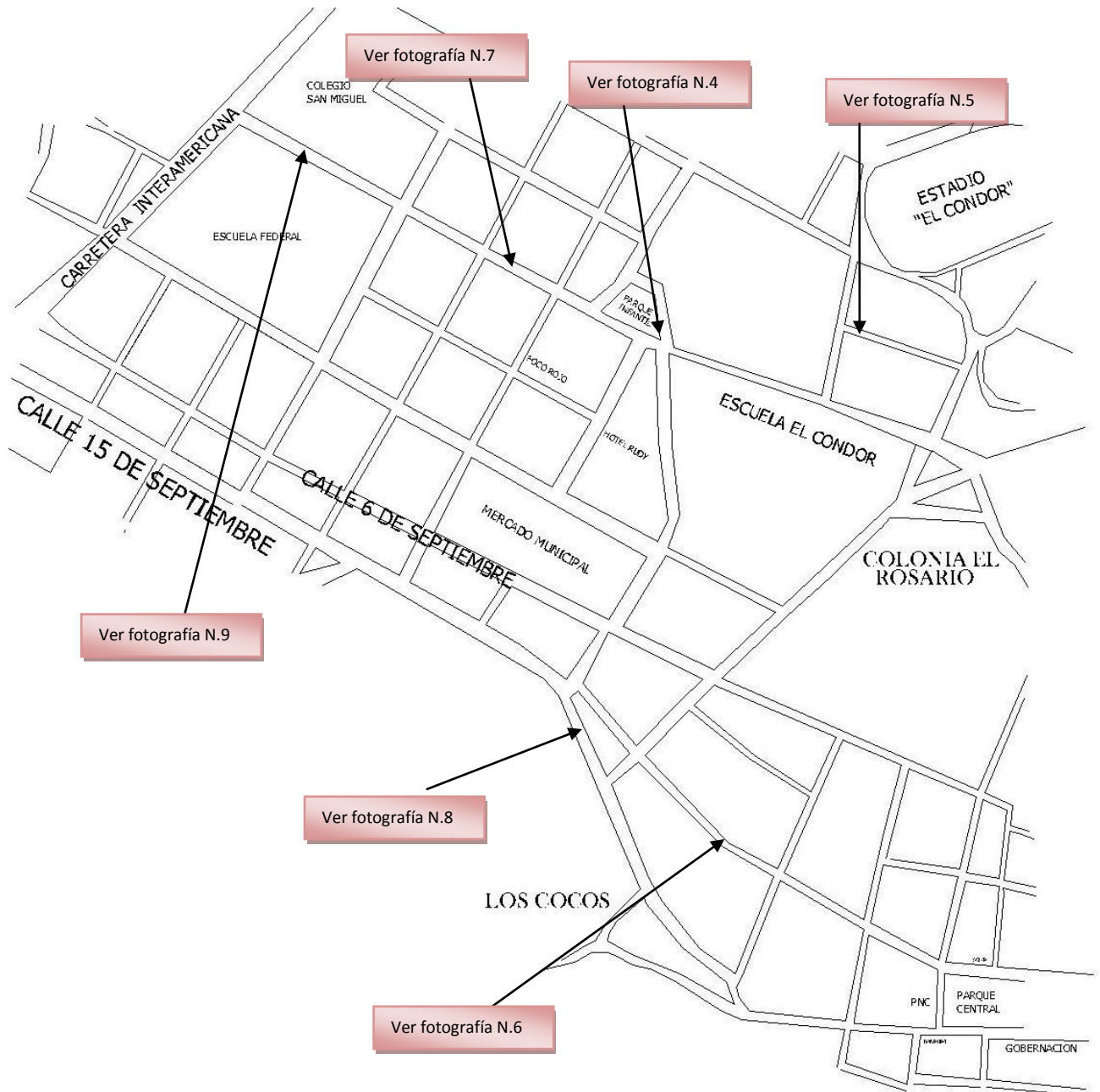


## CABECERAS DEPARTAMENTALES SEGÚN GRADO DE URBANIZACIÓN AÑO 2002



Fuente: Elaborado por José Florentín Martínez López con los resultados del XI Censo Nacional de Población. Año 2002. Guatemala. INE.

### 3. ANÁLISIS FOTOGRÁFICAS: EN ALGUNOS SECTORES SE INDICA LAS CALLES SUCIAS Y SIN SEÑALIZACIÓN



**VER A CONTINUACIÓN LAS FOTOGRAFÍAS, QUE SE INDICARON EN LA GRÁFICA ANTERIOR DEL CASCO URBANO.**

**EN ALGUNOS SECTORES, SE ENCUENTRAN LA CALLES SUCIAS**

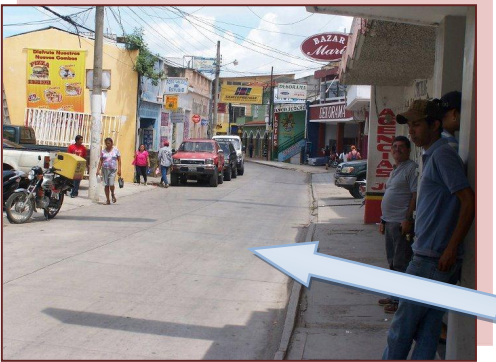


**Fotografía N.4 En el parque infantil (Jardincito Infantil)**



**Fotografía N.5 Enfrente del antiguo campo de la feria.**

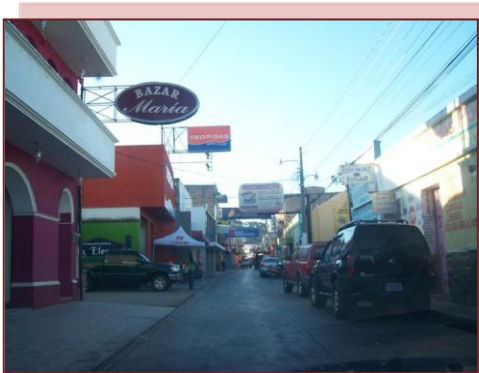
**EN ALGUNOS SECTORES, NO EXISTE SEÑALIZACIÓN**



**Fotografía N.6 Calle 15, zona 1**



**Fotografía N.7 Calle El cóndor.**



**Fotografía N.8 Calle principal de la Municipalidad.**



**Fotografía N.9 Enfrente de la escuela San Miguel.**

#### **4. ESPACIOS PÚBLICOS**

La cabecera municipal está adoquinada y pavimentada en sus calles. En algunos sectores de las calles son de terracería y muchas colonias están adoquinadas, haciendo un promedio del 50% de sus vías pavimentadas.

El mayor problema es que no cuentan con el financiamiento necesario para poder desarrollar los proyectos de infraestructura, por lo que a la mayoría de caminos no se le da el mantenimiento requerido por parte de las instituciones encargadas para ello, tales como COVIAL y la Dirección General de Caminos, además de que por parte de la municipalidad no existe coordinación interinstitucional.

La Municipalidad, Guate compras y la ley de contrataciones del estado, no cumple con los procedimientos establecidos para la adjudicación de proyectos, por lo que cuando se la adjudican a una empresa privada, costos están sobre valorados y en cuanto a su calidad no cumplen con los estándares internacionales y los proyectos tienen menos años de vida útil, por lo que provocan en cada ciclo de duración un aumento de gastos del erario público. En Jutiapa no existe un control urbanístico y ordenamiento territorial que se adecue al crecimiento y desarrollo actual del municipio.

#### **INFRAESTRUCTURA VIAL, NIVEL MUNICIPAL:**

Porcentaje Calles de Terracería 70%

Porcentaje calles Asfaltadas 30%

#### **INFRAESTRUCTURA VIAL, NIVEL URBANO:**

Porcentaje calles de Terracería 30%

Porcentaje calles Adoquinadas 37.5%

Porcentaje calles Pavimentadas 37.5%



## 4.1. SERVICIOS PÚBLICOS

Los servicios de drenajes, y agua potable se encuentran habilitados ya en la mayor parte de la ciudad. La tendencia topográfica es hacia los ríos: EL SALADO, el De LA VIRGEN y el DE PAZ, que la limitan. La ciudad cuenta con drenajes en un 85% agua entubada en un 90%. En esta actualmente se busca habilitar un nuevo pozo, debido a que la presión existente en algunas partes del casco urbano ya no es suficiente, y la demanda es cada vez mayor.

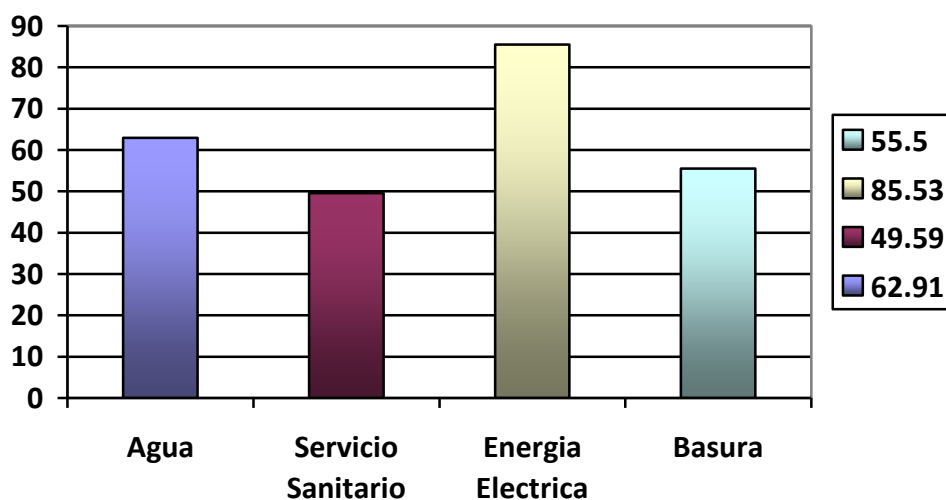
En lo que a electricidad y alumbrado público se refiere, el servicio es prestado por DEORSA, y la ciudad tiene una cobertura del 100%, aunque el suministro presenta problemas de caídas de tensión eventualmente. El servicio de telefonía se ha visto ampliado aceleradamente en los últimos años, existiendo capacidad del servicio para casi todo el casco urbano, este servicio se ha visto equilibrado de igual forma por la introducción de telefonía celular al área.

### EXTRACCIÓN DE BASURA:

Este servicio de recolección de basura, se presta en la cabecera Municipal, el tren de aseo es a través de un camión que recoge los desechos sólidos del 70% de hogares y del Mercado Municipal, los cuales son ubicados en La Aldea Sanistán, que lo realiza la Municipalidad. En la localidad no existe ninguna normativa sobre la gestión y manejo de basuras. No existe una planta de tratamiento en la cabecera departamental de Jutiapa.<sup>66</sup>

Gráfica No. 1

Cobertura de servicios de agua, servicio sanitario, energía eléctrica y basura



<sup>66</sup>IX Censo de población y VI de habitación, INE 2002.

## 4.2. EQUIPAMIENTO URBANO

La ciudad cuenta con una completa infraestructura y organización administrativa, en donde operan varios servicios básicos.

Actualmente Jutiapa cuenta con varios hoteles, áreas comerciales, restaurantes, centros de intercambio Comercial, áreas de desarrollo urbanístico o de viviendas, templos religiosos, Mercado Municipal, parques, y estaciones de servicio de buses extraurbanos.

**Se señala que uno de los indicadores que genera el mayor conflicto vial, es el equipamiento urbano.** Ya que en la producción el elemento principal del proceso de trabajo es el objeto sobre el cual se trabaja. El régimen de propiedad del suelo urbano es un proceso dinámico de apropiación y segregación que se traduce en determinada configuración de la forma y articulación del sistema urbano que cumple una función específica. Sin embargo, al suelo urbano no se le otorga la misma relevancia en el proceso de desarrollo que se le concede a la tierra rural.

En la actualidad la mayor cantidad del suelo urbano es utilizado para viviendas; existen algunas viviendas localizadas en las vías principales del casco urbano que han sido modificadas a manera de locales comerciales, oficinas de trámites, etc. Se observa en la siguiente fotografía.



**Fotografía N.10 Viviendas localizadas en las vías principales, que han Sido modificadas a locales comerciales.**

La sociedad como consecuencia de su constante desarrollo, ha venido creando los diferentes elementos de equipamiento urbano. Por tal razón la sociedad Jutiapaneca goza de los servicios indispensables, siendo los más importantes los que se citan a continuación.

a. SERVICIOS ESTATALES

Gobernación, Tribunales de Justicia, Correos y Telégrafos, Electrificación, Centros Educativos, Policías, Zona Militar número diez, Zona vial de Caminos y el Complejo Deportivo.

b. SERVICIOS MUNICIPALES

Municipalidad, Mercado Municipal, Terminal de Buses, Rastros, Estación de Bomberos y Cementerios, El mini complejo, La casa de Cultura.

c. SERVICIOS DE ENTIDAD AUTÓNOMAS

Seguridad Social, Servicios de Agencias Bancarias, Centros de Salud privados, Extensiones Universitarias, Bibliotecas, Cooperativas.

d. SERVICIOS PRIVADOS

Centros Sociales, Centros Educativos, Academias, Extensiones Universitarias, Turicentros, Hoteles, Asociaciones de Beneficencia y otros.

El comercio privado es prospero y abundante, al mismo tiempo se desparrama sobre los **ejes de circulación**. La actividad del transporte se ve reflejada en un constante circular de personas de un destino a otro para lo cual usan dos tipos de servicios de transporte: Extraurbano (buses o microbuses) para llegar a la ciudad y el Urbano (taxis o microbuses) para circular en la misma.

Los desechos sólidos no tienen ningún tratamiento específico y depositado en barrancos de los límites entre El Progreso y Jutiapa. Los desechos de drenajes son conducidos por el sistema hacia los ríos La recreación pública se limita a las instalaciones de El Parque Recreativo Municipal, el cual es el único lugar para este fin. Por aparte están áreas en el interior de Escuelas o Institutos, pequeñas canchas polideportivas. Existe también el Estadio Municipal, para eventos deportivos pagados en su mayoría.<sup>67</sup>

El mercado es el único del municipio y las instalaciones se han visto abarrotadas y son insuficientes para su función. Actualmente no cubre con los requerimientos mínimos, ya que su capacidad y expectativas de servicio original fueron rebasadas.

---

<sup>67</sup> Monterroso Álvarez, Hugo Adolfo, Mercado Sectorial con apoyo de Terminal de paso para la Ciudad de Jutiapa. Julio, 2003. Facultad de Arquitectura, USAC. pág. 29

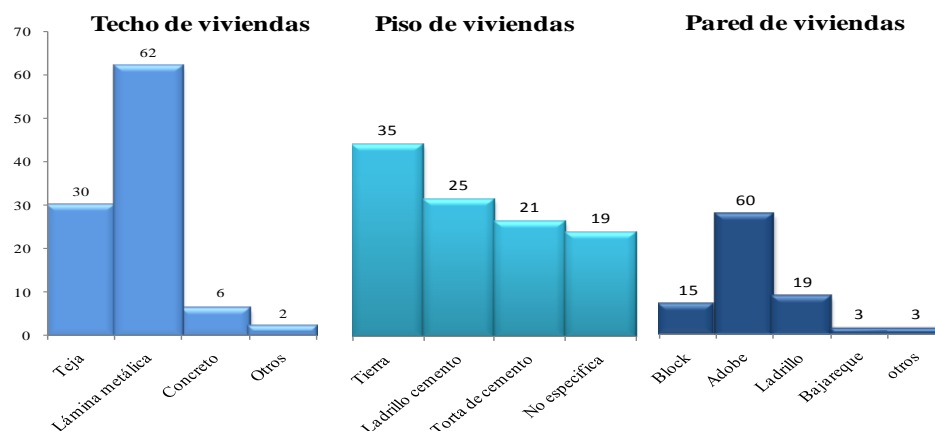
Sobre el conflicto, No se respetó el uso actual de las áreas, creando pequeñas ventas de productos en vías de ingreso y egreso, corredores interiores, exteriores, banquetas, e incluso creando nuevas áreas sobre las calles como venta de frituras y tortillas, lo que da inconvenientes de funcionalidad tanto para los usuarios como para los propios agentes del mercado. El mercado ya se encuentra saturado por la cantidad de comercio que se ha desarrollado informalmente. Se puede decir que la demanda de espacios y el Crecimiento comercial han sido tan rápidos y tan desorganizados, que casi de inmediato se inició la ocupación de las calles aledañas por parte de los Comerciantes, generando así, un conflicto de organización urbana. El conflicto vial genera un congestionamiento vehicular ya que no tienen la infraestructura vial adecuada, para recibir la gran cantidad de vehículos por el área del mercado.

### 4.3. SERVICIOS BÁSICOS

**VIVIENDA:** El municipio cuenta con 25,037 viviendas, según censo INE 2002, siendo en un 94.58% tipo formal; cuyos materiales de construcción de pared, piso y techo se pueden apreciar en el gráfico. Entre los materiales utilizados para la construcción de paredes el 97% de las vivienda son de ladrillo, block, adobe, bajareque y el 3% restante contempla los materiales de concreto, madera, lámina, lepa y otros. En el material del piso de hogares el 81% son de ladrillo de cemento, trota de cemento y tierra; con el tipo de techo los que más predominan son teja, lámina de zinc y paja en el 98% de hogares.<sup>68</sup>

Gráfica No. 2

#### MATERIALES DE CONSTRUCCIÓN DE VIVIENDAS, JUTIAPA, JUTIAPA



Fuente: IX Censo de población y VI de habitación, INE 2002.

<sup>68</sup>Ley preliminar de Regionalización, Decreto No. 70-86 y Censos del Instituto Nacional de Estadística INE.

## **5. CONFLICTO VIAL EN LAS ÁREAS DE MAYOR VIVIENDA**

Debido a la mala planificación de la utilización del suelo del área urbana del municipio, el sistema de transporte (buses, carros, motos, camiones etc.) a nivel general está creando una problemática en el centro del casco urbano, en donde se hace evidente el impacto que provocan los sistemas de transporte con el crecimiento que tiene este en el municipio, por lo que todas las unidades de transporte utilizan como zona específica para estacionamiento de las diferentes unidades, las calles y avenidas sin importar los riesgos a los que son expuestos los peatones en general, ocasionando una serie de conflictos y problemas urbanos, falta de seguridad y confort para los usuarios y los agentes del servicio, con sus inevitables consecuencias de congestión vehicular y peatonal. La falta de soporte estructural de planificación y desarrollo urbano crea problemática sobre los siguientes aspectos relevantes:

- Inseguridad general, porque no existe ningún tipo de mando para regular la seguridad del usuario y el ordenamiento de estos transportistas.
- Espacio Arquitectónico específico que dé soporte a las actividades mencionadas.
- Que haya congestión vial todos los días de la semana y con mayor frecuencia en las horas pico.
- Deterioro de las calles con mayor frecuencia
- Contaminación generada por estas actividades que se constituye como un efecto negativo.

**5.1. TRANSPORTE:** La movilidad de transporte, según información proporcionada en el Taller de Mapeo Participativo, es dada por bus y microbús que circulan dentro del municipio, para las comunidades rurales hay transporte de buses y pick-up para la mayoría de comunidades.

El servicio de transporte es extraurbano y urbano. Cuenta con una línea de buses “Castañaza”, que presta el servicio a la población con unidades de buses y microbuses para toda la población. Convergen en esta localidad buses, camiones y trailers provenientes de la ciudad capital, Santa Rosa, Jalapa, Chiquimula, Zacapa, Petén, Puerto Barrios Izabal, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

## **5.2. MICROBUSES:**

Estas unidades particulares de transporte son utilizados por los vecinos de la ciudad de Jutiapa, para movilizarse hacia los Municipios de:

- Quezada
- El Progreso, Jutiapa
- Asunción Mita

Así mismo, con las aldeas:

- . El Chiltepe
- . El Barreal
- . Jícaro Grande
- . Amayito

Su estacionamiento se localiza en la Terminal del mercado, en la calle 6 de Septiembre.

## **5.3. CAMIONES:**

Se usan camiones particulares para el traslado de productos diversos de las zonas de producción a los mercados dentro y fuera del departamento de Jutiapa.

## **5.4. TAXIS:**

El servicio de taxis es de uso eventual por parte de los vecinos, lo utilizan para; casos de emergencia o porque en determinado momento sea el único medio de llegar a un punto deseado dentro de la ciudad, municipios, caseríos y aldeas cercanas.

## **IMPACTO VIAL**

No existe una jerarquización planificada de las vías que facilita la circulación fluida del tránsito de la ciudad ya que genera Insuficiencia de planes de gestión ambiental que controlen y regulen la contaminación ambiental producida por el transporte en general.

### 5.4.1. SISTEMA VIAL DE JUTIAPA

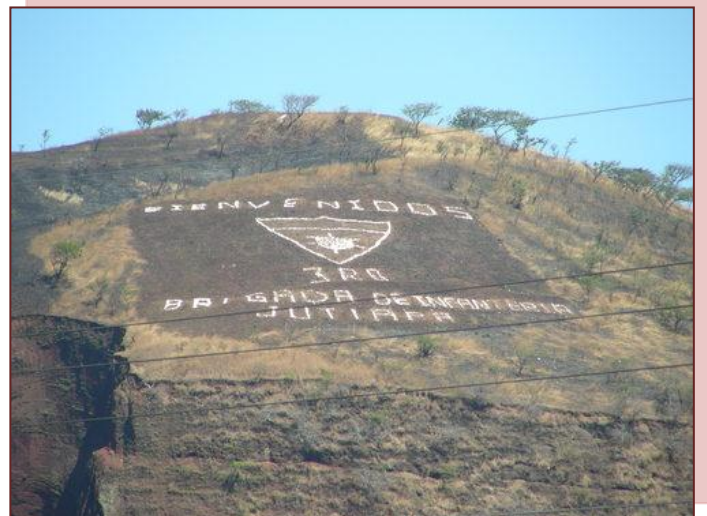


MAPA 14

Fuente: Dirección General de Caminos, 2011.

- A. Jutiapa B. Asunción Mita
- C. El Progreso D. Moyuta
- E. Agua Blanca F.
- G. Comapa H. Conguaco
- I. Jalpatagua
- J. Sta. Catarina Mita.
- K. El Adelanto.
- L. Quezada
- M. Jerez
- N. Atescatempa
- Ñ. Sn. José Acat.
- O. Yupiltepequeñ
- P. Zapotitlán

**Fotografía N. 11: Bienvenidos a Jutiapa**



## **6. ANÁLISIS A NIVEL URBANO Y TENDENCIA DE CRECIMIENTO**

El área urbana del municipio Departamental de Jutiapa, el crecimiento que se investigó se expuso en la parte del crecimiento urbano. Adicionalmente hay que señalar que la ciudad ha desarrollado un nivel impresionante de crecimiento observado en la aceleración de la economía, esto se refleja en el creciente aumento del comercio y transporte. El comercio va desde el tipo municipal y el privado, además de una serie de servicios especializados como bancos, oficinas profesionales, restaurantes y hoteles de todo tipo.

En la actualidad se observa una nueva etapa de crecimiento por medio de la construcción de condominios o colonias residenciales. Este concepto se inició hace poco tiempo desarrollando proyectos que crecen poco a poco en el propio casco urbano. Los actuales proyectos son impulsados por grupos de inversionistas locales que contrataron a profesionales locales o de otros departamentos para su desarrollo. Con esto se abren e impulsan dos actividades importantes: 1. Hacer nuevas negociaciones para la compra – venta de áreas que tradicionalmente estaban ociosas y 2. Impulsar y recomendar que se mejore la infraestructura y el equipamiento urbano que aún no se ha desarrollado en la actualidad.



**Fotografía N. 12 Vista Aérea del Casco Urbano de Jutiapa.**



## **6.1. NEXOS DE TRANSPORTE**

En vista de las actividades que se generan a consecuencia de la producción, transporte y distribución de los productos para su intercambio comercial, así como el transporte de personas entre las diferentes regiones y comunidades del país y fuera de él, se hace necesario contar con una infraestructura vial que permita la comunicación de autobuses, vehículos de carga, bicicletas, carretas y cualquier otro tipo de transporte terrestre.

Dicha red vial está jerarquizada en base a la importancia de los centros poblados que se interconectan a través de ella, en la cual se puede encontrar carreteras internacionales, nacionales, regionales, urbanas y locales o rurales.

Las carreteras permiten agrupar núcleos dispersos de población con unidades poblacionales mayores, las que a su vez se interconectan con las diferentes regiones del país. Esta trama vial conforma sistemas a partir de células poblacionales.

## **6.2. SISTEMA VIAL URBANO EN LA ACTUALIDAD**

Se analizará el sistema vial actual en el casco urbano de la Cabecera Departamental de Jutiapa. Se estudiará su conformación y funcionamiento así mismo sus deficiencias y problemáticas Dentro de su conformación se analizarán sus accesos, sus vías de primer, segundo y tercer orden. Se hará un análisis para determinar el área de estudio y en base a éste se estudiará su funcionamiento y el sentido vial del área seleccionada, todo lo anterior para poder determinar la problemática por la que atraviesa dicho sistema vial.

El área Urbana de la Cabecera Departamental de Jutiapa, está organizada en cuatro zonas: Zona 1, Zona 2, Zona 3 y Zona 4. Planificadas en contra de las agujas del reloj. Las zonas las dividen en ejes principales, que atraviesan completamente todo casco urbano. Por el conocimiento de la distribución territorial del casco urbano y de las características de cada zona, podremos tener un análisis, para lograr un desarrollo vial e integrar los espacios públicos.

**PODEMOS OBSERVAR EN LA GRÁFICA QUE CONTINUACIÓN SE PRESENTAN:**

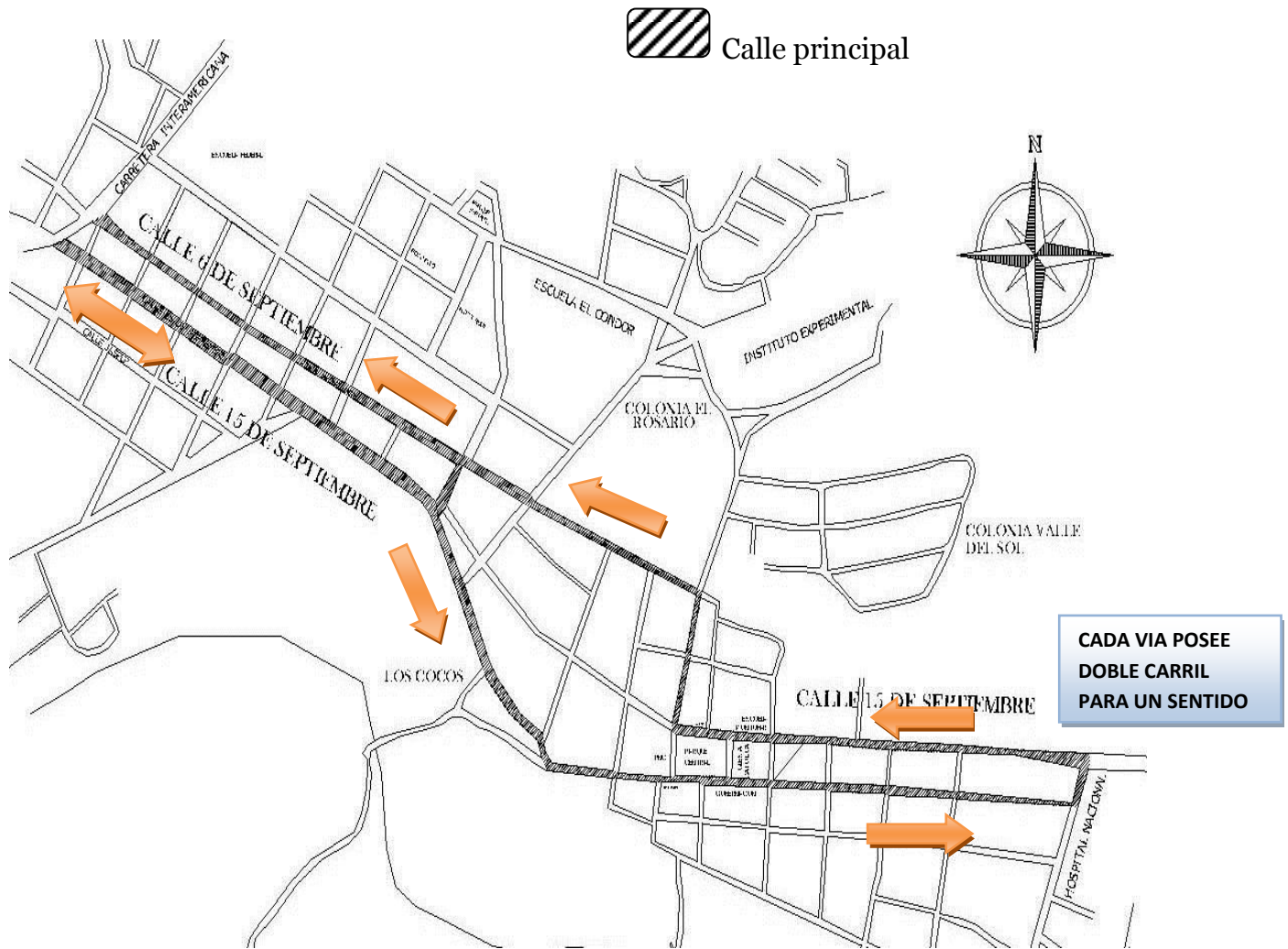
### 6.2.1. DISTRIBUCIÓN DE LAS ZONAS EN EL CASCO URBANO DE JUTIAPA



**Las zonas están planificadas en contra de las agujas del reloj**

**Gráfica 1. Zonificación territorial urbana** que tiene el casco, en **sentido antihorario**, Demás sus ejes principales que dividen estas zonas.

## 6.2.2. DISTRIBUCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PRINCIPAL EN EL CASCO URBANO DE JUTIAPA



Gráfica 2. Casco Urbano de Jutiapa

### 6.2.3. DISTRIBUCIÓN DE LA CIRCULACIÓN PRINCIPAL EN EL CASCO URBANO DE JUTIAPA

 VÍA PRINCIPAL



Gráfica 3. Casco Urbano de Jutiapa

### **6.3. USO DEL SUELO Y EQUIPAMIENTO URBANO**

#### **6.4. INTRODUCCIÓN**

En el Área Rural, la tierra es el principal objeto de trabajo, en el área urbana cumple una función diferente, aunque no de menor importancia, ya que en el suelo urbano se desenvuelven las actividades de la estructura social en una unidad especial.

El Régimen de Propiedad del Suelo Urbano es un proceso dinámico de apropiación y segregación que se traduce en determinada configuración de la forma y la articulación del sistema urbano que cumple una función específica. Sin embargo el suelo urbano no se le otorga la misma relevancia en el proceso de desarrollo que se le conceda a la tierra rural.

La importancia que tiene el suelo urbano en este análisis es que así como en la tierra rural igualmente refleja los diferentes niveles socioeconómicos de la población y evidencian el grado de marginalidad que existe entre ellos.

En la actualidad, la Cabecera Departamental de Jutiapa, la mayor cantidad de suelo es ocupado por viviendas, existen algunas viviendas en las Vías Principales del Casco Urbano, también algunas viviendas de esa zona han sido modificadas, a manera de locales comerciales, oficinas de trámites, etc. Otra zona bien definida es la zona de comercios, que está localizada en el centro del casco Urbano.<sup>69</sup>

---

<sup>69</sup>Micheo López, Cesar Esturado, Terminal de Buses y Mercado para la Ciudad de Guastatoya, El Progreso. San Carlos de Guatemala. 1991, Tesis de Grado.

#### 6.4.1. HORAS TÍPICAS DE ACUERDO CON EL USO DEL SUELO

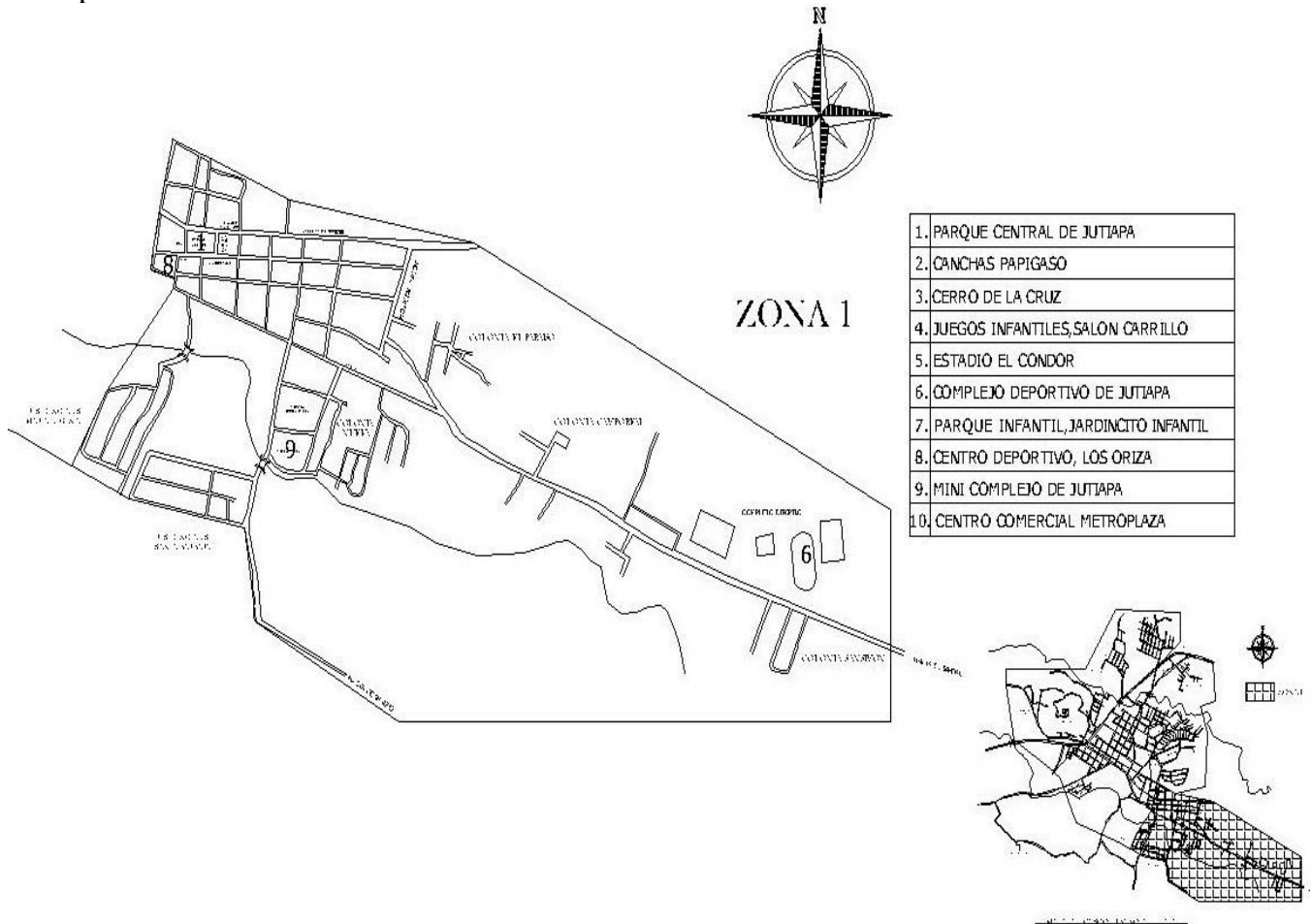
USO DEL SUELO	PROCEDIMIENTO	SENTIDO
<b>Residencial</b>	7:00-9:00 a.m. Días Háiles 4:00-6:00 p.m. Días Hábiles 4:00-8:30 p.m. Sábado 4:00-8:00p.m. Domingo	Entrante Saliente
<b>Comercial</b>	5:00-6:00 p.m. Días Hábiles 12:30-1:30 p.m. Sábado 2.30-3:30 p.m. Domingo	Entrante Saliente
<b>Oficinas</b>	7:00-9:00 a.m. Días Hábiles 4:00-6:00 p.m. Días Hábiles	Entrante Saliente
<b>Industrial</b>	Varia con el sistema de turnos laborales de la industria	
<b>Recreativo</b>	Varia con el tipo de actividad	

Fuente: Propia.

TABLA 6

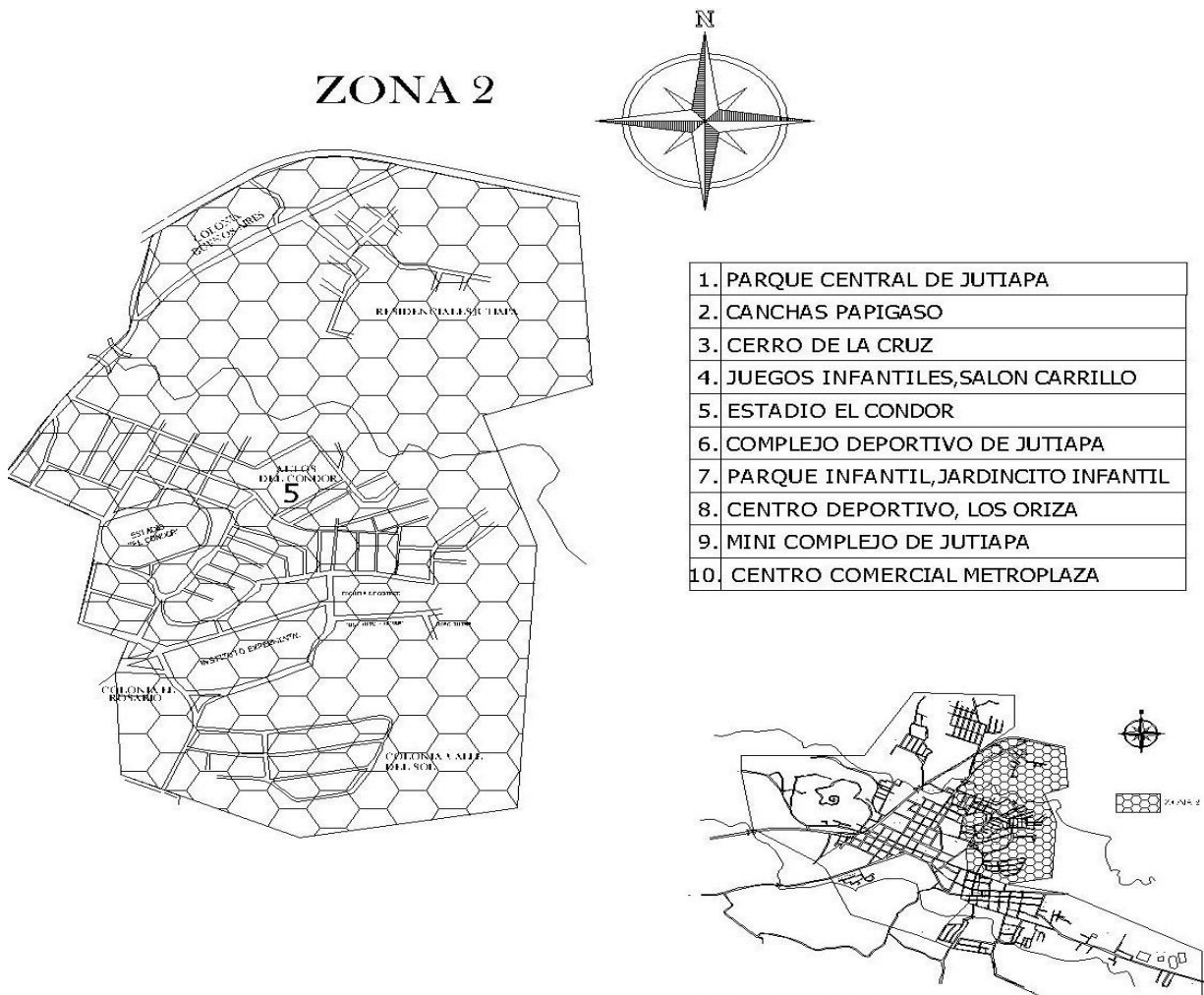
### 6.4.2. ZONA 1

La zona 1, **es la más antigua del asentamiento**, ya que esta zona es de la mayor importancia en este Municipio, en esta área se encuentra, el Centro Cívico Municipal, el cual está conformado por: La Parroquia San Cristóbal de Jutiapa, El Cartelón, Gobernación, Banco Banrural, Hospital Nacional, Mercado Barrio Latino, Mini Complejo, Complejo Deportivo. También se encuentran Residenciales como: María Eugenia, Santa Bárbara. Colonia El Paraíso, Colonia Campo Real, Colonia San Simón y Barrio Latino y El Parque Central donde se realizan actividades familiares y sociales, donde es el punto de distracción de toda la comunidad de Jutiapa.



### 6.4.3. ZONA 2

En esta zona tiene el 80% residencial y 20% para uso público, ya que se mezclan varios sitios que tienen una gran importancia en este Municipio. Establecimiento como: El Estadio el Cóndor, Colonia Valle del Sol, Colonia El Rosario, Colonia Altos del Cóndor, Colonia Buenos Aires, Residenciales Jutiapa, Establecimientos Educativos como: Escuela de Comercio, Instituto 2 de Junio, Instituto Experimental y la Universidad de San Carlos de Jutiapa, los cuales son los Lugares Nacionales de aprendizaje.

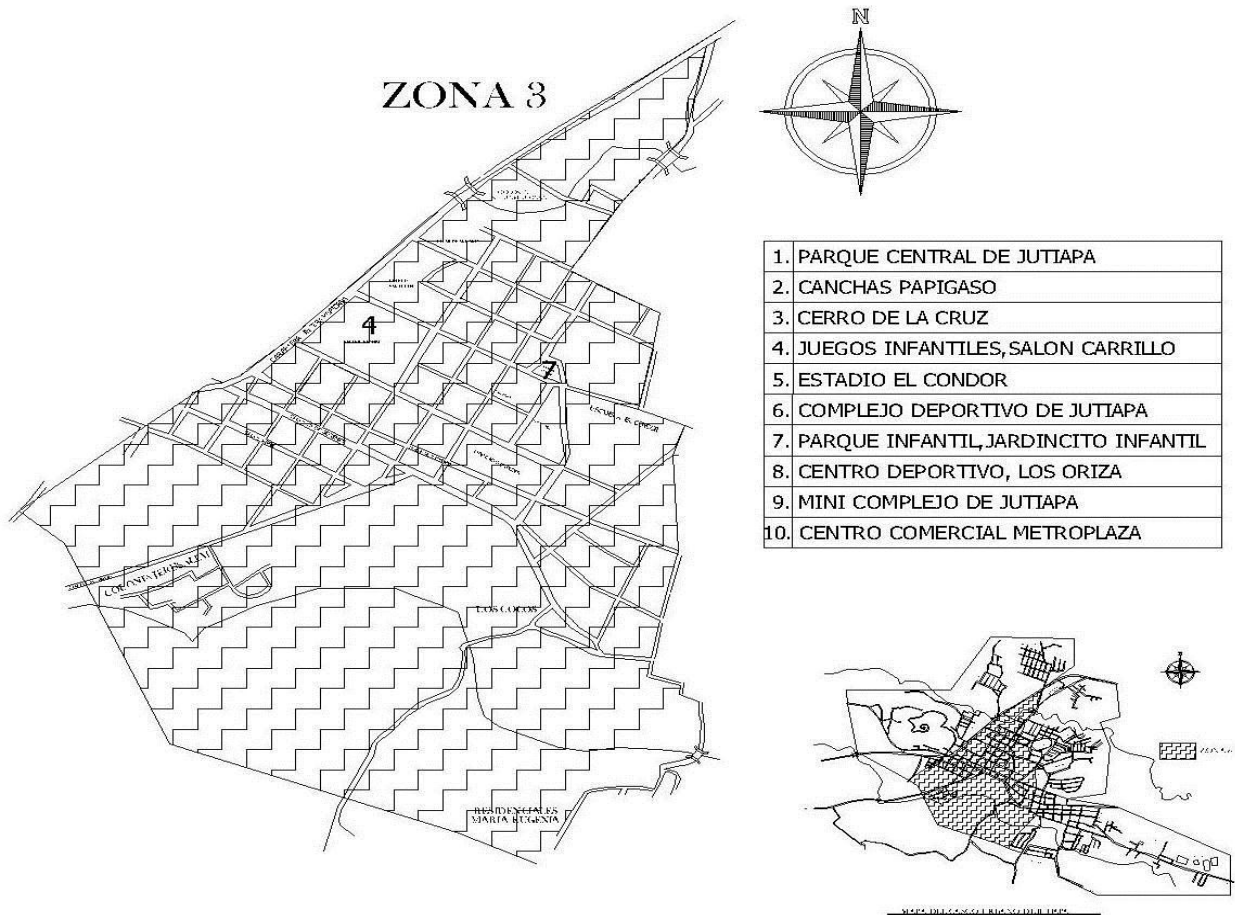


Gráfica 5. Mapa del Casco Urbano Municipal de Jutiapa



### 6.4.4. ZONA 3

Esta zona se encuentran varios lugares, principalmente el comercio de la comunidad. La zona 3 se encuentra en la mayor parte de la carretera interamericana. Entre ellas podemos mencionar: Colonia Interamericana, Colonia Jerusalén, Residenciales María Eugenia. Establecimientos Educativos como: Colegio San Miguel, Escuela Federal, Escuela el Cóndor. Áreas Recreativas se encuentra: El Parque Infantil. Sobre la Economía podemos mencionar: Mercado Central Municipal, Hoteles. Se encuentra en la zona 3, El Hogar de Ancianos

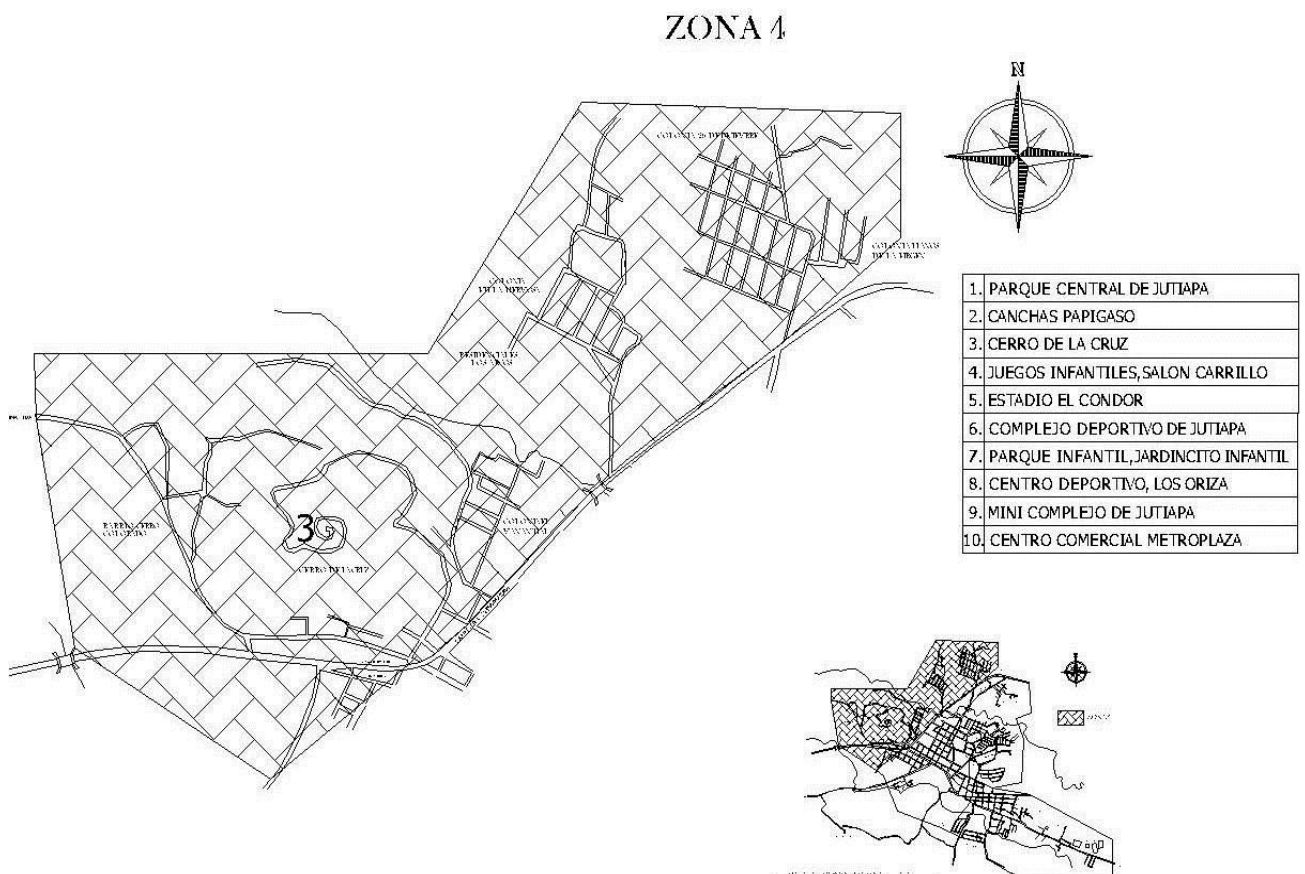


**CABECERA DEPARTAMENTAL DE JUTIAPA**

Gráfica 6. Mapa del Casco Urbano Municipal de Jutiapa

### 6.4.5. ZONA 4

En esta zona, no hay muchas áreas de Recreación, que ayude en algo la economía del municipio. La cual se encuentra: Cerro de la Cruz, en donde muchos turistas lo visitan. En esta zona si se encuentran muchas colonias, entre ellas se mencionan: Colonia 29 de diciembre, Colonia Llanos de la Virgen, Colonia Villa Hermosa, Colonia el Manantial, esta colonia se encuentra en las orillas de la carretera Interamericana. Residenciales Los Arcos, el Barrió Cerro Colorado, los Bomberos Municipales se encuentran en esta zona.



**CABECERA DEPARTAMENTAL DE JUTIAPA**

Gráfica 7. Mapa del Casco Urbano Municipal de Jutiapa

## 7. ANÁLISIS DE LA ESTRUCTURA VIAL DE LA TRAZA URBANA

Se observa que el sistema vial urbano de Jutiapa, **es la parte antigua de la ciudad conserva el trazo clásico español**. Es decir, que alrededor de una plaza central, corren de Norte a Sur las avenidas y de Poniente a Oriente las calles que conforman el sistema vial urbano.

Debido a los accidentes geográficos del terreno en donde fue asentada la ciudad de Jutiapa, en las nuevas áreas que han surgido a través del tiempo por el natural crecimiento de la misma, no ha podido conservar tal tendencia en el sistema vial, por lo que existe irregularidades en el aspecto urbanístico.

En calles y avenidas vemos que hay banquetas angostas, banquetas sin tratamiento alguno o carencia total de banquetas, lo cual repercute en dificultades de locomoción e inseguridad para el peatón.



Fotografía N.13 Calle 15 de Septiembre



Fotografía N.14 Calle 6 de septiembre



Fotografía N.15 Calle Jasper



Fotografía N.16 Calle principal 15 de septiembre



**Fotografía N.17 Calle principal del cruce, hacia Gobernación**



**Fotografía N.18 Calle El Cóndor, que lleva al estadio Winston Pineda**

Para iluminar las calles y avenidas de la ciudad se han colocado postes a intervalos de cincuenta metros, utilizando bombillas incandescentes.

El sistema vial urbano está planificado en la siguiente forma:

- ENTRADA:** 3a. calle de la zona 3 (calle 20 de junio)  
 6a. calle de la zona 3  
 5a. calle de la zona 3 (calle 15 de septiembre)

- SALIDA:** 3a. avenida de la zona 2  
 4a. calle de la zona 3 (calle 6 de septiembre)  
 5a. calle de la zona 3 (calle 15 de septiembre)

Para retornar la calle 4<sup>a</sup>. Calle de la zona 3 (calle 6 de septiembre) que conduce a la carretera también a la carretera CA-1 oriente.

## **7.1. SISTEMA DE CIRCULACIÓN**

Para la circulación dentro de la cabecera departamental de Jutiapa, los vehículos particulares y los del transporte extraurbano respetan el sistema de circulación existente, en la siguiente forma:

- Son de vía con dirección oriente-poniente:

- 6a. Calle de la zona 3

- 7a. Calle de la zona 1

- Son de una vía con dirección poniente-oriente:

- 3a. Calle de la zona 3

- 6a. Calle de las zonas 1 y 3

- Son de doble vía:

- 4a. Calle de las zonas 1 y 3

- 5a. Calle de las zonas 1 y 3

- 7a. Calle de las zonas 1 y 3

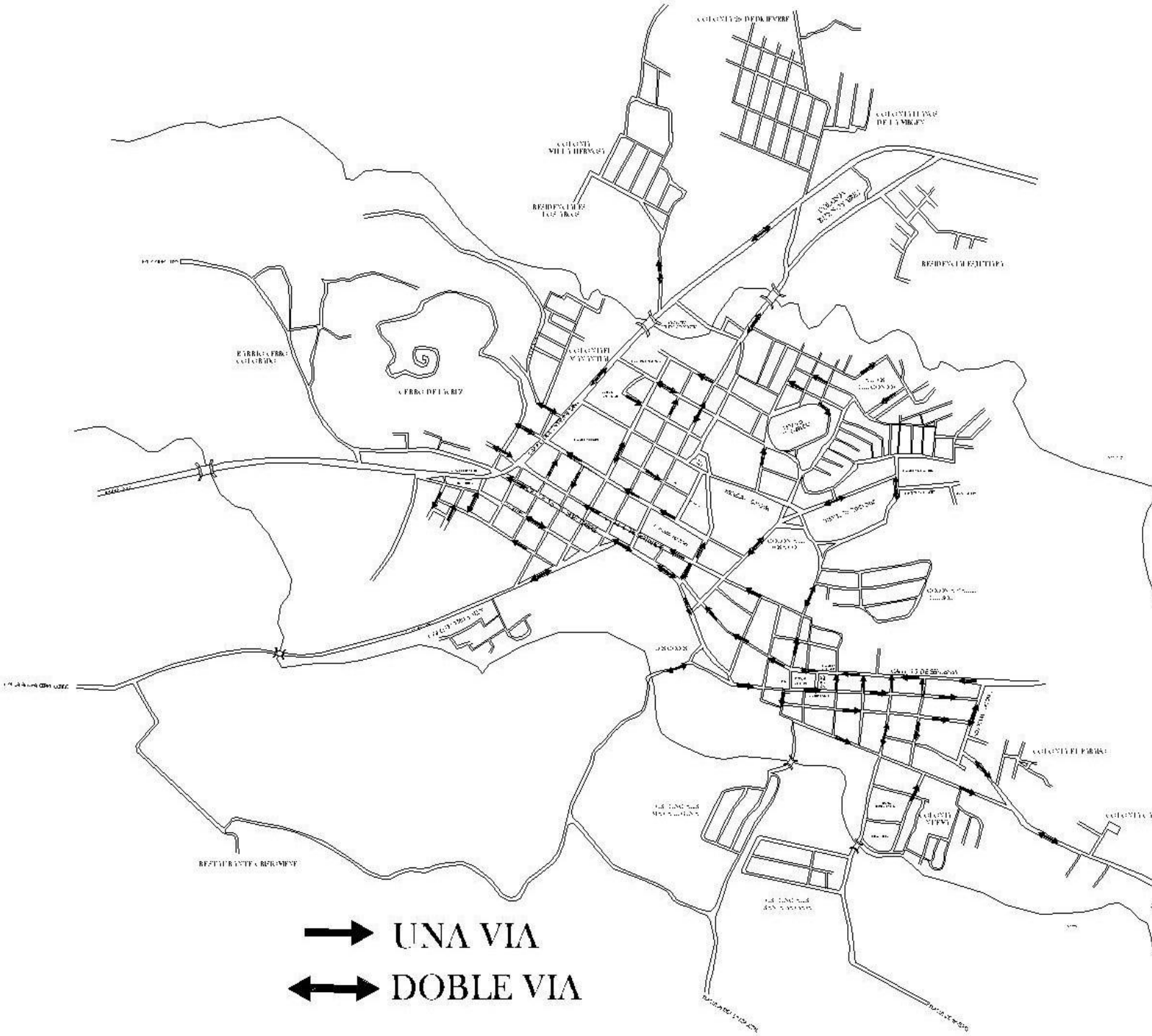
- 8a. Calle de las zonas 1 y 3

- 0a. Calle de la zona 3

- 1a. Calle de la zona 3

- 2a. Calle de la zona 3

### 7.2 SENTIDO DE LAS VÍAS ACTUALES



Fuente. Municipalidad de Jutiapa

## **8.2. SISTEMA VIAL URBANO ACTUAL**

### **8.2.1. CONFORMACIÓN DEL SISTEMA VIAL**

El sistema vial del casco urbano de Jutiapa, está conformado por los accesos, vías de primer, segundo y tercer orden.

### **8.2.2. ACCESOS**

Existen 4 accesos principales hacia el casco urbano, 11 accesos que entran desde la carretera interamericana para el casco urbano, los cuales se dividen en lo siguiente:

### **8.2.3. ACCESOS PRINCIPALES**

Son los accesos provenientes de carreteras de otros municipios, el municipio cuenta con 4 accesos los cuales son:

### **8.2.4. PRIMER ACCESO PRINCIPAL**

El primer acceso proviene de la carretera CA-1, (Barberena, Tunas) este acceso es el ingreso principal a la cabecera departamental de Jutiapa. Tiene pavimento de asfalto, y se encuentra en buenas condiciones, por ser la ruta principal a dicho lugar, cada vía posee doble carril.

### **8.2.5. SEGUNDO ACCESO PRINCIPAL**

El segundo acceso proviene de la Aldea Cerro Gordo, que es la entrada al casco urbano, esta vía es de pavimento de asfalto.

### **8.2.6. TERCER ACCESO PRINCIPAL**

El tercer acceso proviene de la carretera Aldea Las Crucitas, esta vía es de pavimento de asfalto.

### 8.2.7. CUARTO ACCESO PRINCIPAL

Este acceso tiene una entrada que viene de la aldea El Barreal, esta vía es de pavimento de asfalto.



Gráfica 8. Ingresos Principales, Ingresos Principales Secundarios y Accesos Secundarios en el Casco Urbano.



## 9. VÍAS DE PRIMER ORDEN

Prestan servicio de comunicación interurbana y a la vez comunican con las carreteras de acceso, su superficie esta pavimentada con concreto o asfalto, los cuales son los ingresos y egresos de esta comunidad, y se interceptan de forma perpendicular en el centro del casco urbano.



**Fotografía N. 19 Intersección de los ejes Principal**

Aquí es donde convergen todas las Rutas e ingresos a esta comunidad.

Las rutas e ingresos a esta comunidad. Este eje vial, es la calzada principal, los cuales cruzan el casco urbano. Esta vía constituye las principales vías, por donde circulan todo Tipo de vehículo, incluyendo vehículo pesado, que ingresan y egresan a La ciudad. La calzada principal está orientada sobre el eje, noreste-sureste. Posee doble sentido a lo largo de todo su largo recorrido, que llega Hasta la vuelta del Hospital Nacional.

## CIRCULACIÓN PRINCIPAL EN EL CASCO URBANO DE JUTIAPA



**Fotografía N.20 Primer Acceso Principal  
Sobre la carretera principal  
15 de septiembre**



**Fotografía N.21 La intersección de la calle  
Principal 15 de septiembre**

Foto 20: El primer acceso proviene de la carretera CA-1, este acceso es el ingreso principal a la cabecera Departamental, tiene pavimento de asfalto, y se halla en perfectas condiciones, cada vía posee doble carril.

Foto 21: Punto donde empieza la calzada principal, viniendo del hospital general. En esta vía no transitan buses urbanos ni extraurbanos, solo carro liviano. Ya que los buses, cruzan en la calle 6 de septiembre.

En hora pico, accidente o cualquier suceso importante: por ejemplo desfiles, caminatas, algún bus urbano o extraurbano, carros livianos que se queden parados por la calle principal; Se congestiona el tránsito. También los fines de Semana, se hacen colas de carros, hay mucho movimiento en las calles. Ya que los carros se quedan parados y no avanzan hasta que se descongestione el tránsito. Las vías principales tienen dos carriles, pero por algunos carros estacionados en esas vías, interrumpen la movilización de los mismos y por consiguiente se vuelve una vía para cada carril, de ingreso y egreso al casco urbano.

**En la fotografía N.20.** Se observa, los automóviles estacionados en dicha vía principal.

**En la fotografía N. 21.** Se observa algunos manifestantes, en la intersección de la calle principal. En la Gráfica siguiente, se observa los punto de intersección, que solo pasan carros livianos.



## 10. VÍAS DE SEGUNDO ORDEN

Sirven de comunicación o penetración a las áreas habitacionales adyacentes al centro de la ciudad, son transitables en vehículo, aunque a diferencia de la anterior fotografía, las vías son de adoquín, en este rumbo, se encuentra la mayoría de Casa habitables, calles y avenidas, estas constituyen el 65% de las vías del casco Urbano, dependiendo el trato y uso que se le dé, el material se daña o se realizan hundimientos en la calle, dependiendo del tipo de transporte que circula en el lugar, pero por su forma de colocación, ayuda y ahorra en las modificaciones y composturas que se le hagan en cualquier punto.



**Fotografía N.22 Calle de segundo orden .Nótese que esta Pavimentada con adoquín**

## **11. VÍAS DE TERCER ORDEN**

Existen en áreas periféricas en donde la penetración en vehículos es un poco complicado, ya que el terreno es de terracería. En este tipo de vía, que constituye un 35 % de las calles y avenidas del casco urbano, ciertas calles se encuentran en condiciones muy difíciles de transitar, tal es el caso de las áreas perimetrales del Casco Urbano.

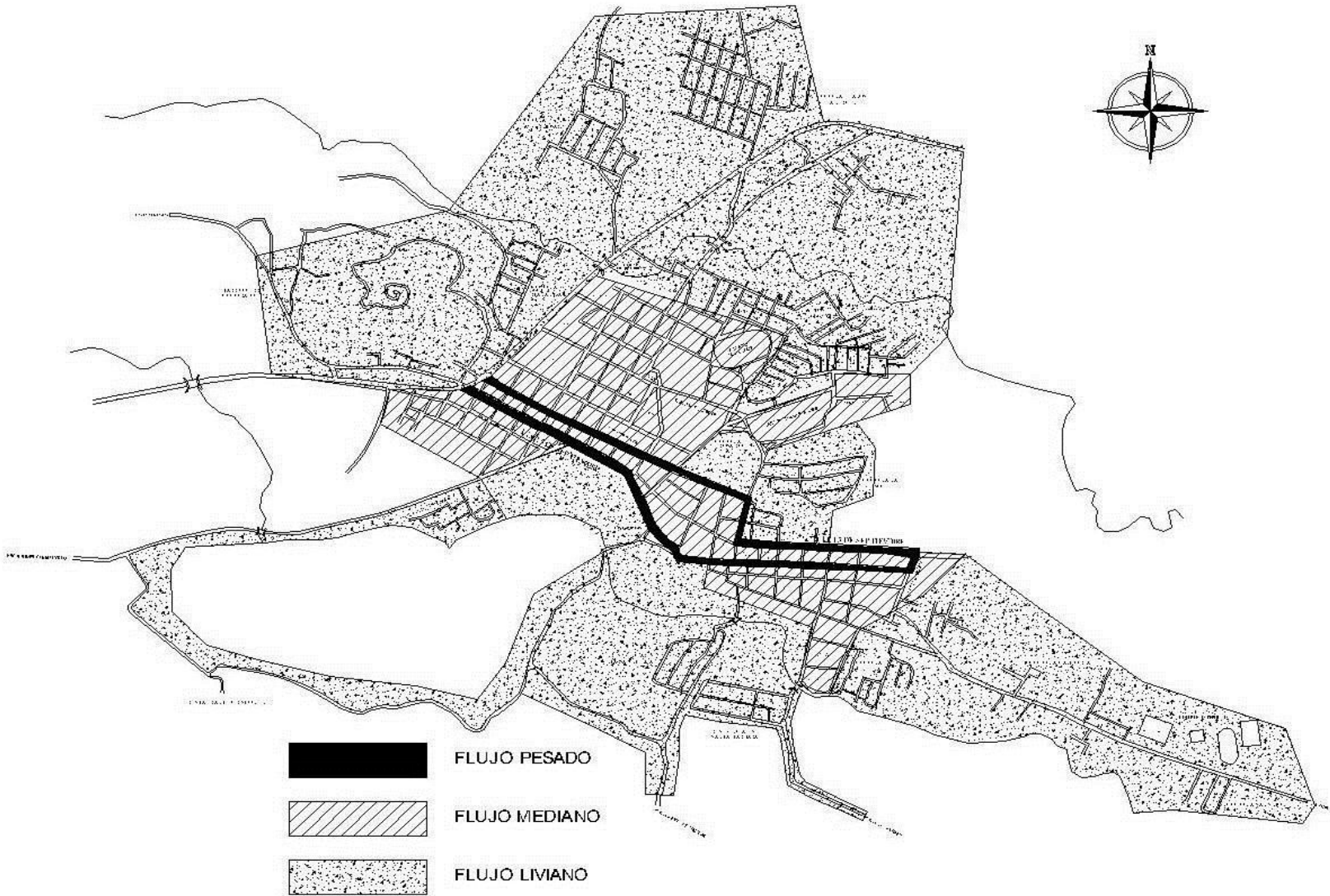


**Fotografía N. 23 Calle de tercer orden. Vías de terracería.**

## **12. DETERMINACIÓN DE ÁREAS SEGÚN SU IMPORTANCIA A NIVEL VIAL**

La determinación de las áreas según su importancia a nivel vial en el Casco Municipal, se hará conforme a la evaluación del flujo vehicular que transite sobre

estas vías, se analiza sobre aspectos de suelo, aspectos económicos, aspectos sociales, tipo de material y en qué condiciones se encuentran etc.



GRÁFICA 9. PLANTA DE BONIFICACIÓN DE LA MAGNITUD DE LOS FLUJOS VEHICULARES

Se observa en la Gráfica los ingresos al casco urbano, las vías de flujo pesado, flujo mediano y flujo liviano. Se enmarcan tres áreas importantes a nivel del casco urbano

## **12 .1. ÁREA DE FLUJO PESADO**

El flujo pesado se da en las vías que son utilizadas como ejes principales; por estas vías transita toda clase de vehículos, que atraviesan el casco urbano. En estas vías además de vehículos particulares, transitan principalmente buses extraurbanos, camiones.

### **12 .1.1. ASPECTO COMERCIAL**

Sobre estas vías se encuentra el eje comercial de la cabecera municipal, y en ellas se localizan comercio de todo tipo (ferreterías, aceiteras, Mercado Municipal, mini-supermercados, hoteles, etc.)

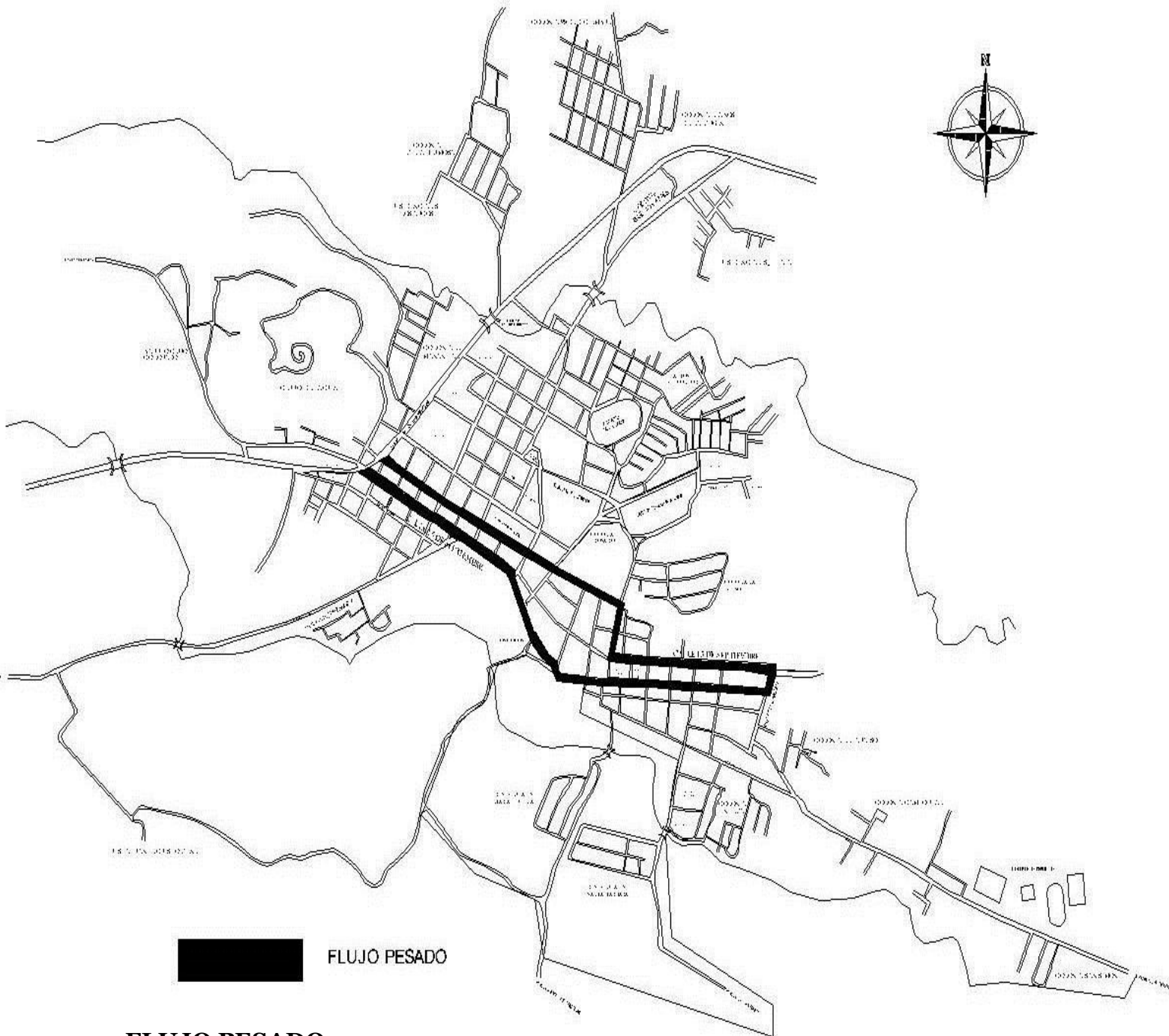
### **12 .1.2. ASPECTO ECONÓMICO Y SOCIAL**

Sobre estas vías se localizan un buen sector de habitantes con un nivel económico, ya que son propietarios de comercios, ya que se observa en ciertas vías de lugar, construcciones de tipo moderno.

### **12 .1.3. ESTADO DE LAS VÍAS**

Se observa en estas vías principales, que un 95% se encuentran en un bien estado, ya que los materiales a utilizar son de pavimento, su superficie son de asfalto y de concreto.

## CLASIFICACIÓN DE ÁREAS DE MAYOR IMPORTANCIA DEL USO DEL SUELO DEL CASCO URBANO



**FLUJO PESADO**

**GRÁFICA 10. FLUJO PESADO EN EL CASCO URBANO**

## **12 .2. ÁREA DE FLUJO MEDIANO**

El flujo mediano, abarca el centro del casco urbano de Jutiapa, donde se encuentra los puntos de mayor importancia, entre ellos podemos mencionar: La Municipalidad de Jutiapa, algunos locales comerciales, mercado central municipal, Escuelas, Institutos, Colegios, Estadio, Mini complejo, Mini mercado, parque central, Iglesia Católica, PNC, Gobernación, Universidades y algunas casas Habitacionales.

Además los jueves y domingos se realiza el día del mercado, por lo que se efectúa ventas callejeras, en el contorno del mercado central.

Frecuentemente se genera un caos, cuando las vías de flujo mediano se cruzan en doble sentido, se interceptan con las vías principales, ya que en algunas calles no existe el ancho adecuado para esas vías.

### **12 .2.1. ASPECTO COMERCIAL**

En esta área se encuentra muy pocos comercios, excepto la calle donde se encuentra la Municipalidad de Jutiapa, (Tiendas, comedores, librerías, heladerías, distribuidoras de artículos para el hogar, ya que esta área gira al entorno del parque central, que es un punto importante en la cabecera departamental.

### **12 .2.2. ASPECTO ECONÓMICO SOCIAL**

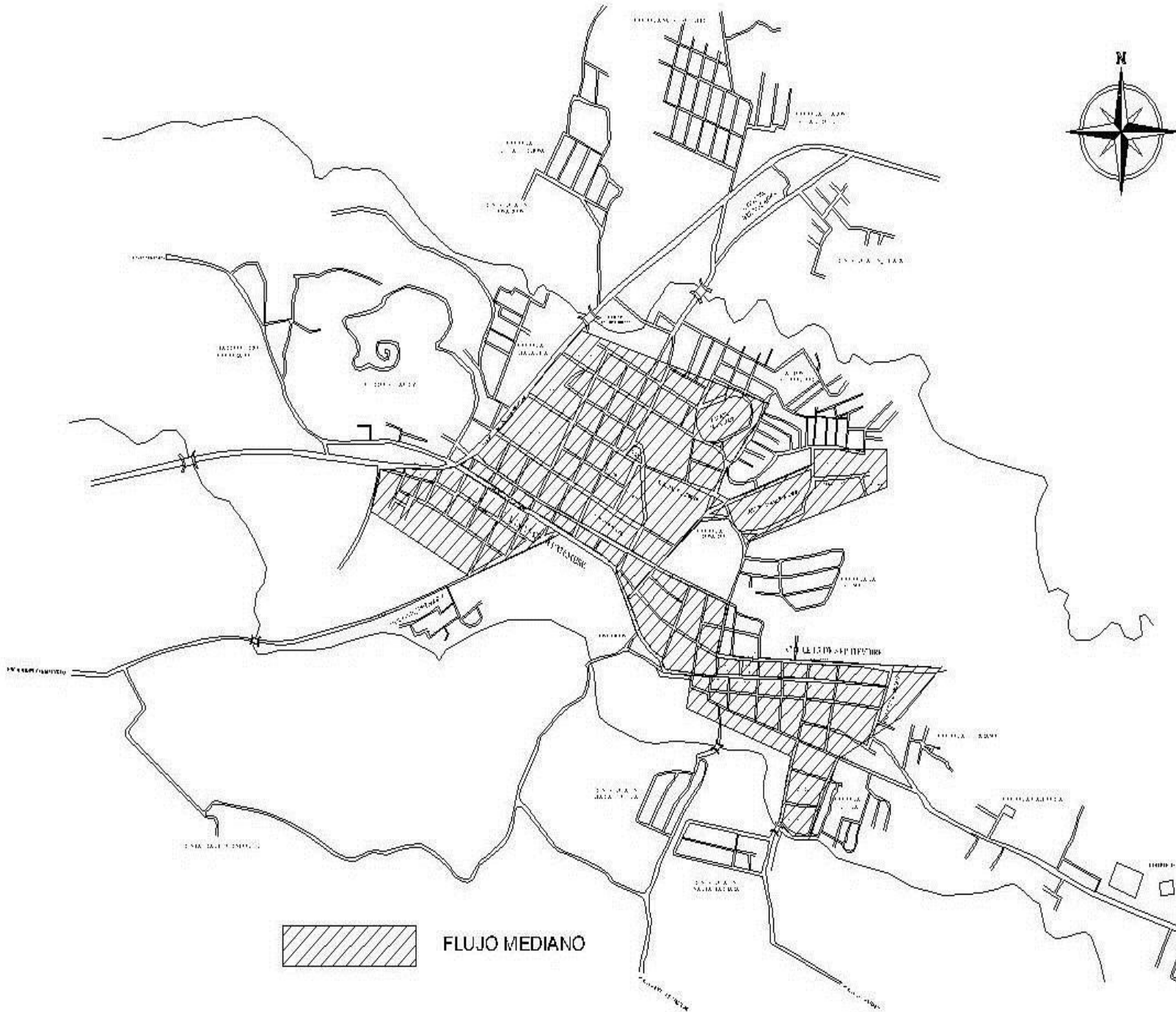
En esta área se encuentran habitantes de toda clase social, a nivel económico. Pero predomina un nivel económico mediano, lo cual se refleja en las fachadas de las casas habitacionales.

### **12.2.3. ESTADO DE LAS VÍAS**

Las vías se mantienen en buen estado, ciertos en algunos lugares, donde el tráfico es mayor. Ya que en algunos puntos es de asfalto, terracería y adoquín, respecto al adoquín empieza a tener mayores hundimientos; lo que hace que sea incómodo transitar en algunos sectores.



# CLASIFICACIÓN DE ÁREAS DE MAYOR IMPORTANCIA DEL USO DEL SUELO DEL CASCO URBANO



**FLUJO MEDIANO**  
GRÁFICA 11. FLUJO MEDIANO EN EL CASCO URBANO

### 12 .3. ÁREA DE FLUJO LIVIANO

En esta área se ubican las vías que han tenido tratamiento sobre el mejoramiento de las mismas, estas son las calles y avenidas, que se encuentran en los límites del Casco Urbano de la Cabecera Departamental de Jutiapa. En las calles el flujo vehicular es muy bajo, y en ciertos puntos casi nulos.

#### 12 .3.1. ASPECTO COMERCIAL

En esta área predominan mas las viviendas y los comercios se dan en una cantidad mínima. En esta área existe áreas de terrenos baldíos, algunos son utilizados para la crianza de ganado o para ciertos cultivos.

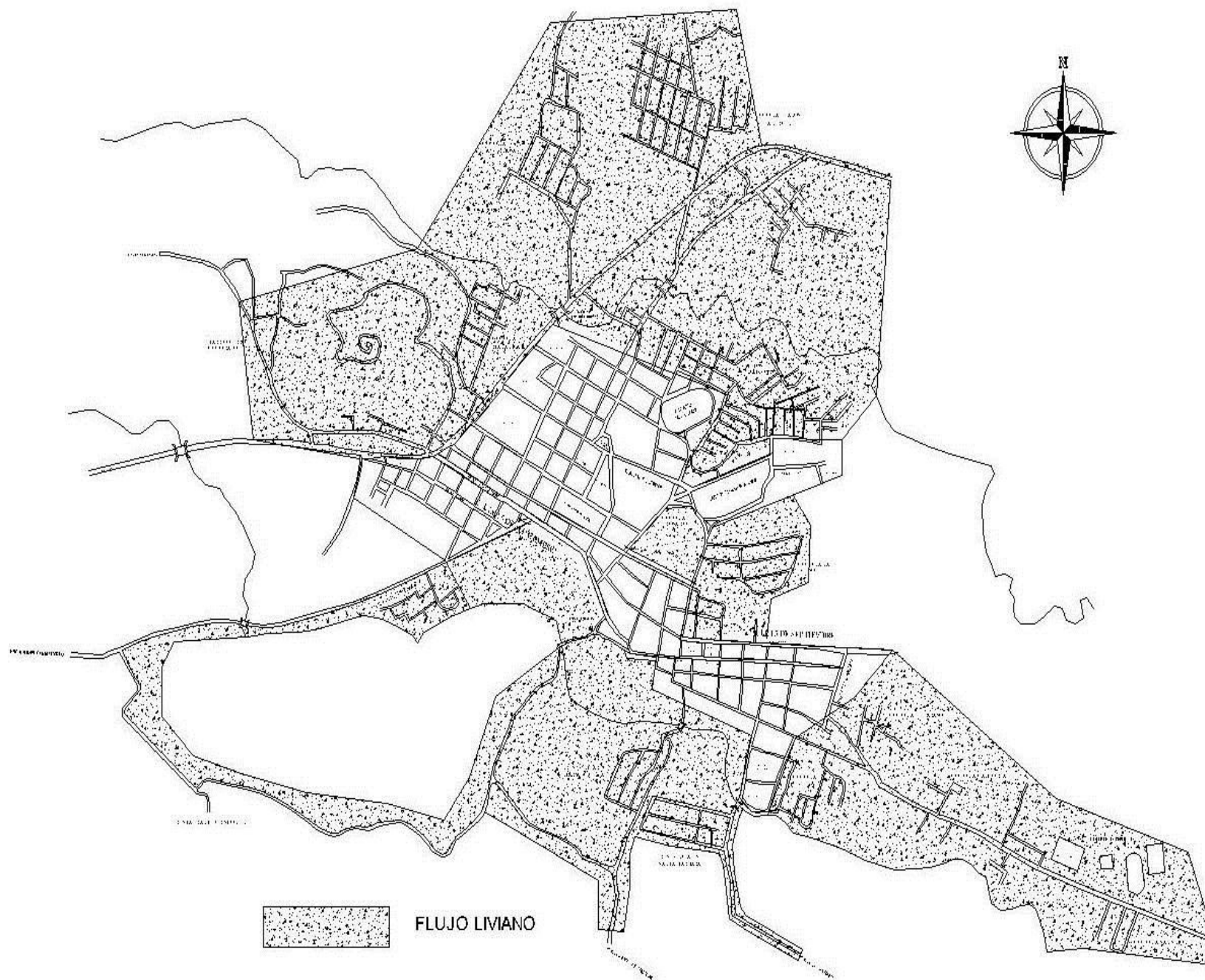
#### 12 .3.2. ASPECTO SOCIAL

En esta área encontramos habitantes con un nivel económico variado, se observa que las clases sociales están bien marcadas, las cuales van desde la clase alta, clase mediana, y la clase baja, ya que se observa por la construcción de la vivienda en dicho lugar.

#### 12 .3.3. ESTADO DE LAS VÍAS

En algunas áreas se observa que hay poco de mantenimiento de calles, y que son de terracería, estas viviendas tienen problemas, cuando llega la temporada de lluvia, ya que la gran cantidad de material (lodo, barro) y agua acumulada en ciertos puntos de las vías. **Pero en algunas colonias recientes o residenciales, se observa buen mantenimiento de calles.**

## CLASIFICACIÓN DE ÁREAS DE MAYOR IMPORTANCIA DEL USO DEL SUELO DEL CASCO URBANO



### **FLUJO LIVIANO**

GRÁFICA 12. FLUJO LIVIANO EN EL CASCO URBANO

## PUNTOS IMPORTANTES Y REFERENCIALES DENTRO DEL ÁREA DEL CENTRO

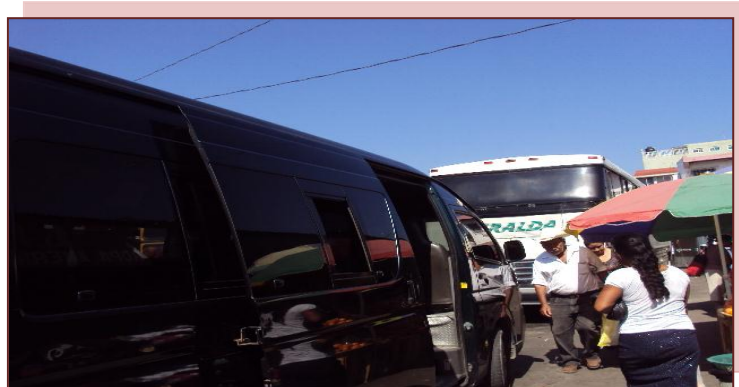
En esta área se encuentra algunos comercios, instituciones de mayor índole de esta Cabecera Departamental, los flujos vehiculares pesado y mediano, y además se encuentra en ella los puntos céntricos, como El Edificio Municipal, El Parque Central Rosendo Santa Cruz, La Iglesia Católica (parroquia san Cristóbal, Gobernación, El Cuartelón.



Fotografías N. 24

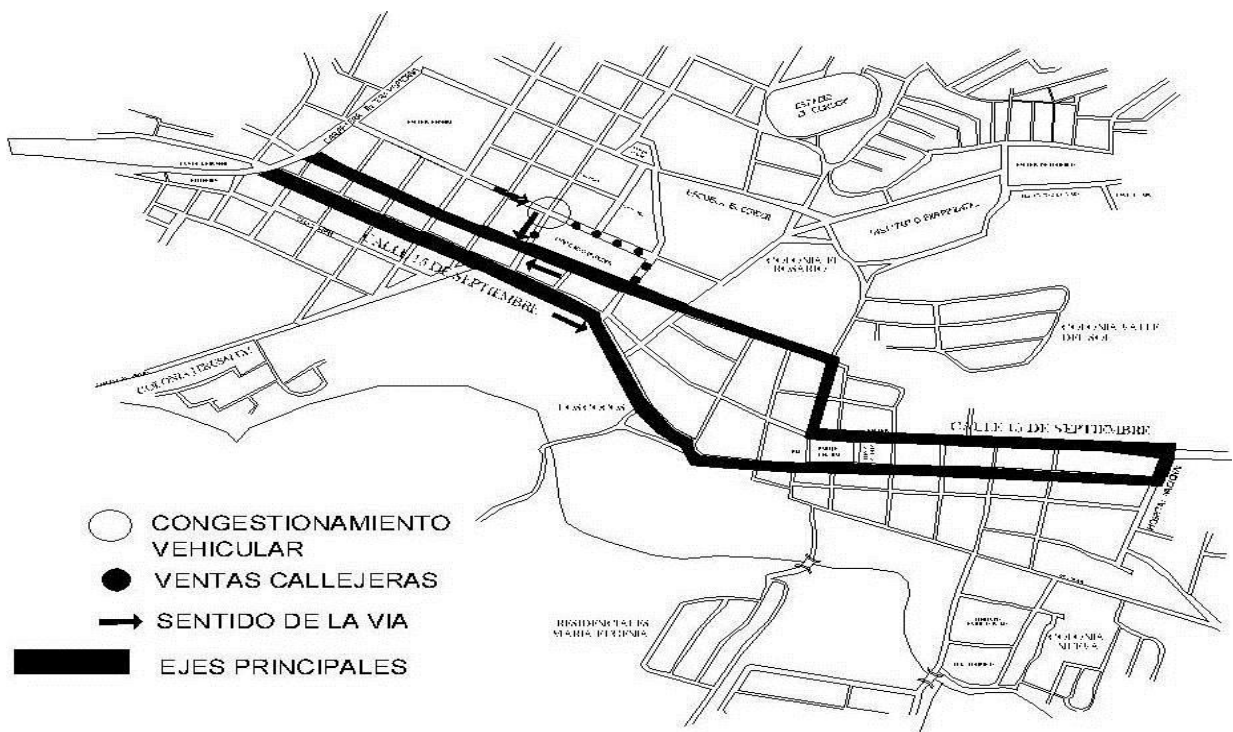
## PROBLEMÁTICA DEL SISTEMA VIAL

El sistema vial, por fundamentarse en ejes principales, ocasionan que los flujos vehiculares de las calles y avenidas que ocasionen problemas de congestión, este problema se da en el área del Mercado, ya que los buses que



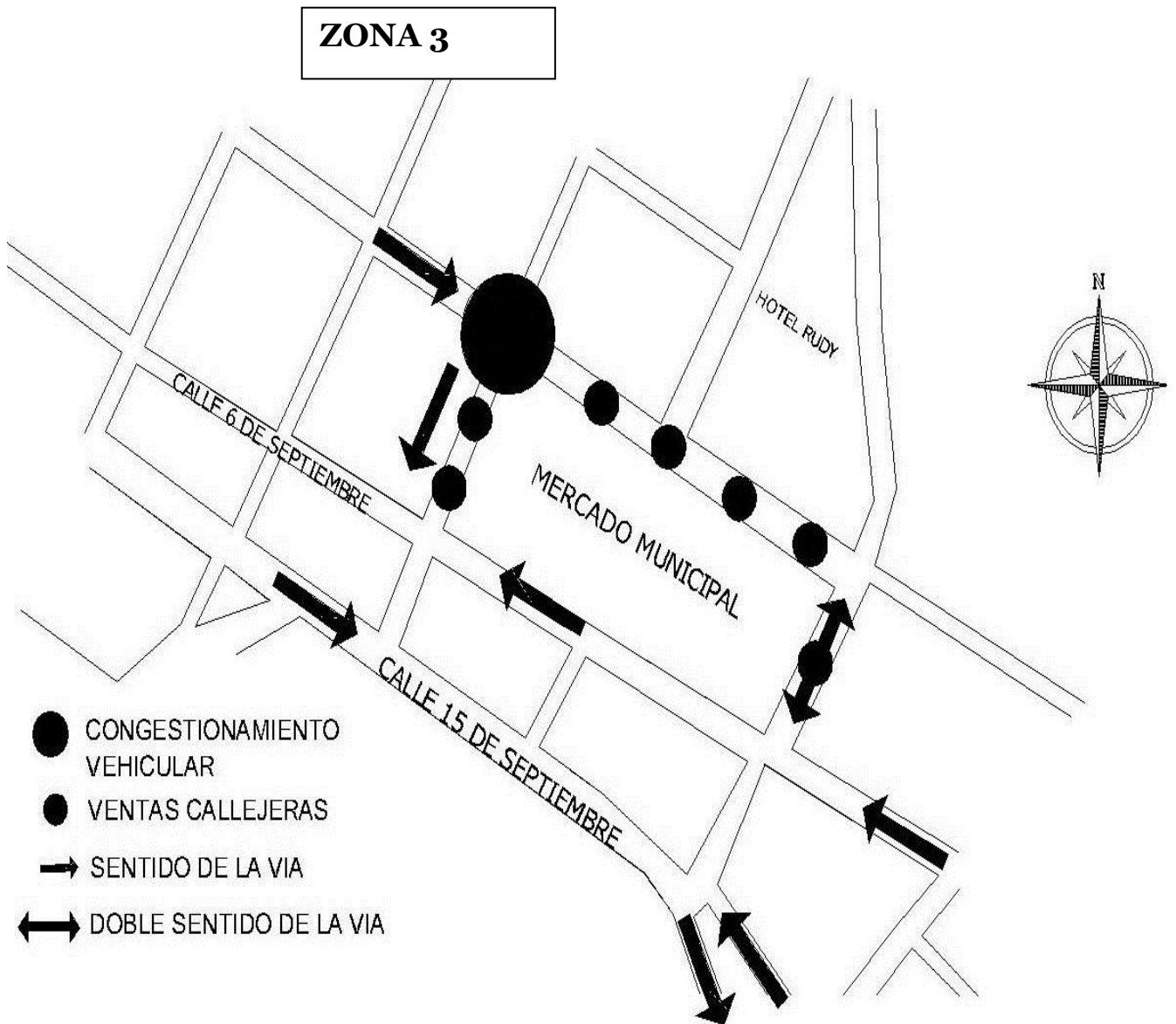
Fotografía N. 25 Problema vial de caos Vehicular en el mercado Central.

Vienen y van a Guatemala, cargan y Descargan en el área de la calle del Mercado, se observa también los Microbuses que se estacionan en dicho lugar.



GRÁFICA 13. EJES PRINCIPALES Y SUS SENTIDOS VIALES

## DETALLE DEL ÁREA DEL CASCO URBANO



Además de la problemática de caos vehicular en las vías del casco urbano municipal, se tienen problemas en cuanto al ornato ya que la impresión para quienes visitan el pueblo, por primera vez no es muy agradable al ver además el caos vehicular.

En el área del pueblo, algunas las calles sucias, desordenadas y sin señalización, por lo que resulta peligroso tanto para peatones como para pasajeros y tripulantes de vehículos.

Por iniciativa Municipal se han introducido mejoras en el campo del ornato y la locomoción del pueblo.

En las calles y avenidas, se observa que hay banquetas o aceras angostas, sin tratamiento algunos, en algunos sectores, lo cual repercute en dificultad de locomoción e inseguridad para el peatón.

Para la iluminación de las calles y avenidas de este Departamento, se han colocado postes e intervalos de cincuenta metros, utilizando bombillas incandescentes, en el cual brindan el mejor servicio a la mayoría de vías del casco urbano.

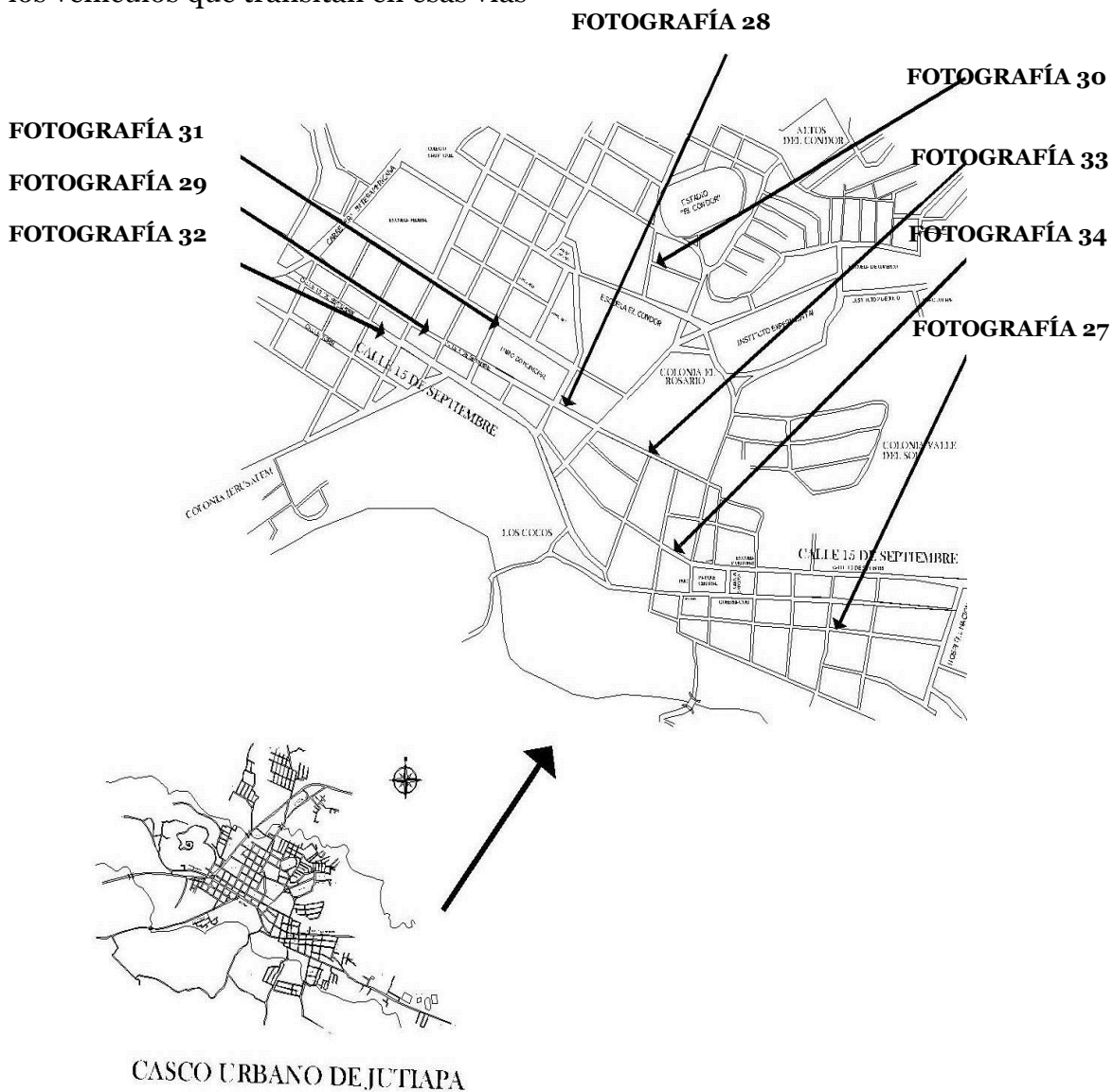
Los vehículos particulares y motocicletas, se desplazan dentro del pueblo, guiándose por las vías de los ejes principales del casco urbano y por el resto de las calles, en doble sentido por carecer de señalización tanto peatonal como vehicular.



**Fotografía N.26 Calles sucia y desordenada sin señalización**

## ÁREA DE ESTACIONAMIENTO IMPROVISADOS DE LAS UNIDADES DE EXTRAURBANO Y VEHICULO PARTICULAR EN EL CASCO URBANO

Se ha observado el análisis en las rutas de transporte urbano y vehicular en el casco urbano, que existe un problema latente: la carencia de un lugar adecuado para el estacionamiento de las unidades de transporte y vehicular y el embarque y desembarque de los pasajeros, se estacionan en cualquier lugar. Sobre los transportes urbanos y extraurbanos, realizan sus estaciones continuas, en lugares en donde causan congestión vehicular y en donde afecta la circulación de los vehículos que transitan en esas vías





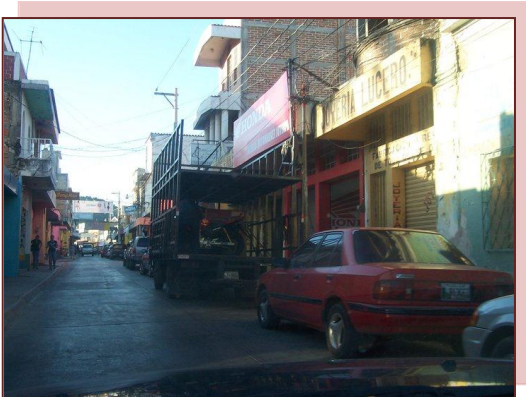
A continuación veremos unos detalles en fotografía sobre el transporte urbano y vehicular de las áreas en donde se llevan a cabo estos estacionamientos improvisados:



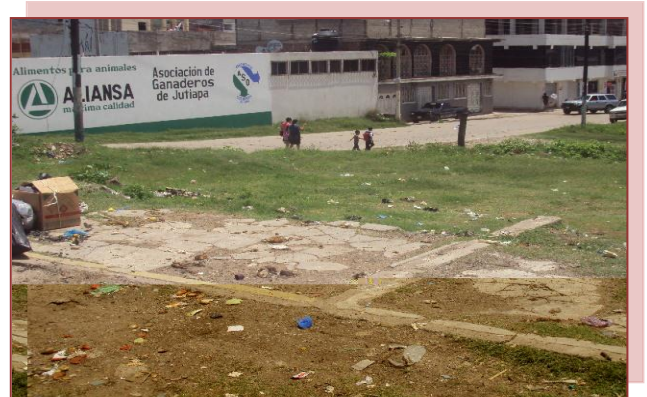
Fotografía N. 27 Los buses se detienen a Embarcar y desembarcar, en cualquier lugar



Fotografía N. 28 En los lugares comerciales, se estacionan carros y motos



Fotografía 29 . Se observa algunos carros Estacionado en las calles, en lugares comerciales



Fotografía 30. En algunos sectores la visibilidad con focos de contaminación Ya que es un desorden sin señalización



Fotografía N.31 Punto de intersección de los Buses que vienen de Guatemala, en este punto es Donde se hace congestión



Fotografía N.32 En las arterias principales se observa estacionamientos en las calles



Fotografía N.33 Se observa aceras en mal estado



Fotografía N.34 Frente a la Municipalidad Tienen estacionamiento de motos y Vehículos



Fotografía N.35 Inicio calle 6 de sept.  
Frente al liceo Jutiapa.



Fotografía N. 36 municipalidad de Jutiapa



Fotografía N. 37 Estado actual de las aceras

En la Fotografía 35, recientemente en la calle 6 de septiembre de la ciudad de Jutiapa fueron colocadas 50 boyas de metal, 25 frente a un centro educativo privado que funciona en dicha ciudad y las otras 25 un poco más adelante, esto para poder disminuir la velocidad de los vehículos que circulan por esa arteria. Ya que anteriormente algunos conductores habían circulado a gran velocidad poniendo en peligro la vida de las personas que caminan en esa zona comercial, algunos pilotos no les gusta la idea, pero las personas que anteriormente habían corrido peligro de ser atropelladas agradecen a las autoridades municipales por tan buena decisión.

En la Fotografía N. 36, se observa unos conos de tránsito, para que las personas no se puedan estacionar en dicha área, ya que a unos cuantos metros de la municipalidad se encuentra el parqueo privado, ese parque está enfrente de pollo campero.

### **13. FUNCIONES DEL ESPACIO PÚBLICO**

El ciudadano está constantemente a expuesto a distintos factores que ocasionan estrés (transporte público, ruido, contaminación del aire, contaminación visual, entre otros.) es por eso que el espacio público debe constituirse en un canal de salida de estas preocupaciones constantes para satisfacer las necesidades de ocio del ciudadano.

**REUNIÓN:** Todos los necesitamos espacios para reunirnos y poder intercambiar opiniones sobre diversos temas y es el espacio público el ideal para cumplir esta función pues nos permite tener el lugar adecuado, libre y gratuito.

**ARMONÍA:** El espacio público es el llamado a dar una estabilidad entre la propiedad pública pues ayuda a delimitar claramente las funciones de cada una de estas y a la vez darle al ciudadano un mejor disfrute visual de la ciudad; es distinto ver una ciudad de concreto y grandes construcciones, con otra que tenga espacios públicos como los parques, canchas etc. Esto es sumamente importante pues la estética del lugar contribuye notablemente a la tranquilidad del barrio.

**CIRCULACIÓN:** Los espacios necesitamos espacios para movilizarnos con tranquilidad, y ahí es donde juegan un papel clave las veredas, pasos cebra y peatonales entre otros.

En los últimos años, los conflictos del espacio público, están asociados al impacto del crecimiento acelerado y desordenado del hábitat en la periferia urbana. Esta situación se manifiesta a través de una diversidad de formas en las ocupaciones informales.

El espacio público está en la esencia de lo urbano, desde la antigüedad hasta nuestros días es el espacio del encuentro y el intercambio.

Enriquece las prácticas urbanas y alienta la participación de los ciudadanos y el interés por las cuestiones comunitarias. Una ciudad sin plazas, ni parques, ni espacios para el encuentro casual, no solo sería pobre ambientalmente, sino también en los espacios socio urbanístico.<sup>71</sup>

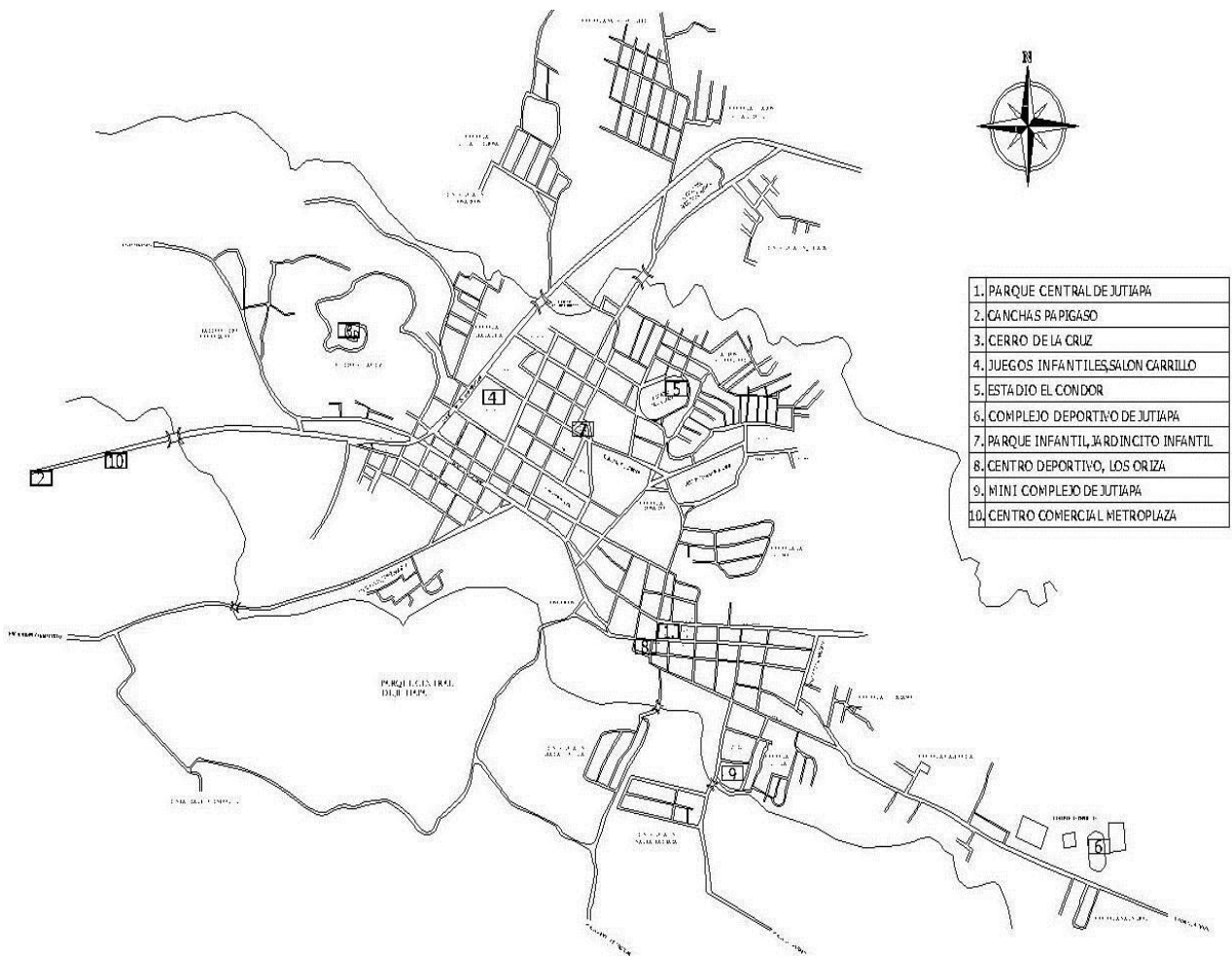
---

<sup>71</sup> Bazant s, Jan. Manual de Criterios de Diseño Urbano. Editorial Trillas.

### 13.1. LOCALIZACIÓN Y ANÁLISIS DE LOS ESPACIOS PÚBLICOS, DE MAYOR IMPORTANCIA; QUE EXISTEN EN EL CASCO URBANO DEL DEPARTAMENTO DE JUTIAPA

En el municipio de Jutiapa actualmente se encuentran espacios públicos con diferentes usos, en esta ocasión se presentan las áreas, con un breve diagnóstico de su estado actual, las coordenadas en donde se ubican, así como la altitud, colindancias y morfología del área, se describe el tipo de recreación que se realiza en el lugar y si las áreas descritas son de propiedad privada o municipales.

#### LOCALIZACIÓN DE ESPACIOS PÚBLICOS:



A continuación se presenta el análisis de los espacios públicos, que se localizaron anteriormente en la gráfica.

## 1. PARQUE CENTRAL DE JUTIAPA

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro Poblado
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Parque Central de Jutiapa
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie
- COLINDANCIAS:  
N: Calle asfaltada de salida del Municipio.  
S: Gobernación y calle asfaltada de entrada al municipio.  
E: Palacio de la Policía Nacional Civil y calle asfaltada.  
O: Iglesia de Jutiapa.
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	187757.94 m E	1581538.34 m N	16P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.893932°	14.288117°	
<b>ALTITUD</b>	901 m		



El Parque Central de Jutiapa es una área recreativa pública en el cual se desarrollan actividades pasivas y activas, ya que en él se encuentra personas que realizan actividades como caminar, actos culturales, y también se encuentran personas que solo llegan a observar y no actúan directamente sobre las actividades que otras personas realizan en este lugar.

**Fotografía N. 38 Parque Central de Jutiapa**

## 2. CANCHAS DE FUTBOL Y BÁSQUETBOL PAPIGASO

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Carretera principal, Área periurbana.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Canchas Papigaso.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie
- COLINDANCIAS:  
N: Terreno, propiedad privada  
S: Gasolinera Gaso y carretera CA-1.  
E: Terreno, propiedad Privada.  
O: Terreno, propiedad Privada.<sup>72</sup>
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	185078.32 m E	1582073.74 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.918807°	14.292649°	
<b>ALTITUD</b>	931 m		

<sup>72</sup> Ayuda del epesista Julio Valdés, Octubre 2011.

Estas canchas se encuentran ubicadas sobre la carretera interamericana en la parte posterior de una gasolinera, es catalogado como centro recreativo privado ya que tiene costo el ingreso a las instalaciones y es de propiedad privada, en este lugar se encuentran tres canchas pequeñas de futbol, un campo de futbol de grama sintética, una cancha para basquetbol y área de juegos infantiles techado en el cual se pueden celebrar eventos infantiles.



**Fotografías N.39 Canchas de Futbol y Basquetbol**



### 3. CERRO DE LA CRUZ

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Área periurbana.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Cerro La Cruz.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Ladera
- COLINDANCIAS:  
N: Barrio Cerro Colorado  
S: Gasolinera Shell, Carretera Interamericana CA-1  
E: Barrio Cerro Colorado.  
O: Colonia El manantial.
- COORDENADAS:

	<b>X/LONGITUD</b>	<b>Y/LATITUD</b>	<b>ZONA</b>
<b>UTM</b>	186630.48 m E	1582496.48 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.904483°	14.296642°	
<b>ALTITUD</b>	1005 m		

El cerro de la cruz es un área recreativa pública con vista a la cabecera departamental, se encuentra ubicado frente a la carretera interamericana, el camino para llegar es de terracería y se encuentra en malas condiciones, además de esto es muy poco visitado ya que en este lugar han habido robos de pertenencias a los visitantes, el cerro de la cruz no cuenta con ningún mantenimiento ya que no está jardinizado y muchas personas que viven cerca del lugar usan una parte como basurero.



**Fotografías N.40 Cerro de La Cruz**

#### 4. JUEGOS INFANTILES SALOMÓN CARRILLO

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro poblado.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Escuela Salomón Carrillo.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Escuela Oficial Salomón Carrillo.  
S: Calle secundaria de ingreso al municipio de Jutiapa.  
E: Barrio Cerro Colorado.  
O: Colonia El manantial.
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	187093.87 m E	1582206.17 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.900158°	14.294073°	
<b>ALTITUD</b>	910 m		



Los juegos infantiles de Salomón Carrillo se encuentran ubicados un uno de los ingresos secundarios a la cabecera de Jutiapa estos se encuentran adosados a lo que es la Escuela Oficial Salomón Carrillo, es una área recreativa publica activa para niños en la cual pueden desarrollar actividades físicas, el área de jardines no se les da mantenimiento y se encuentra basura por todo el área por lo que no brinda una buena apariencia para los

visitantes.<sup>73</sup>

#### Fotografía N.41 Juegos Infantiles

<sup>73</sup> Ayuda del epesista Julio Valdés, Octubre 2011.

## 5. ESTADIO EL CÓNDOR

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro poblado.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Estadio de Jutiapa.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Colonia Altos del Cóndor.  
S: Colonia El Cóndor.  
E: Colonia Altos del Cóndor.  
O: Colonia El Cóndor.
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	187743.37 m E	1582267.50 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.894151°	14.294700°	
<b>ALTITUD</b>	901 m		



El estadio El Cóndor es una área recreativa activa y pasiva ya que en ella se realizan las actividades de visualizar un partido o alguna otra actividad y también se desarrollan actividades que requieren un esfuerzo físico como lo son los entrenamientos partidos, el estadio puede albergar hasta 14,000 personas, es un área recreativa publica la cual es asignada únicamente para entrenamientos, partidos y diferentes actividades culturales.

**Fotografía N.42 Estadio El Cóndor**

## 6. COMPLEJO DEPORTIVO DE JUTIAPA

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Área periurbana.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Complejo de Jutiapa.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Terreno, propiedad privada.  
S: Colonia San Simón.  
E: Terreno, propiedad privada.  
O: Colonia Campo Real.<sup>74</sup>
- COORDENADAS:

	<b>X/LONGITUD</b>	<b>Y/LATITUD</b>	<b>ZONA</b>
<b>UTM</b>	189202.52 m E	1580814.94 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.880472°	14.281747°	

<b>ALTITUD</b>	881 m
----------------	-------

<sup>74</sup> Ayuda del epesista Julio Valdés, Octubre 2011.

El complejo deportivo fue uno de los lugares más frecuentes de recreación por parte de la comunidad jutiapaneca, en este complejo se realizaban actividades recreativas activas y pasivas, se cuenta con una cancha multideportiva de duela en la cual se practicaba el bádmiton, basquetbol, balonmano, voleibol, así mismo el gimnasio contaba con las diferentes asociaciones deportivas con las que contaba el departamento de Jutiapa, cuenta con 4 canchas exteriores de basquetbol y 4 canchas de futbol, este también cuenta con una piscina semiolimpica.

Actualmente no se están utilizando las instalaciones del complejo, ya que en el mes de abril del año 2010 se dio cumplimiento a la orden de desalojo y entrega del edificio a Oscar Saravia, quien demando al Estado por haber construido la instalación deportiva en un terreno que había sido heredado por su esposa.



**Fotografias N. 43 Complejo Deportivo**

## 7. PARQUE INFANTIL “JARDINCITO INFANTIL”

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro poblado.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Parquecito Infantil.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Calle adoquinada.  
S: Mercado Municipal.  
E: Calle adoquinada.  
O: Calle adoquinada.
- COORDENADAS:

	<b>X/LONGITUD</b>	<b>Y/LATITUD</b>	<b>ZONA</b>
<b>UTM</b>	187454.94 m E	1582169.14 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.896811°	14.293779°	
<b>ALTITUD</b>	903 m		

El parque infantil es un área pública en donde se realiza recreación activa, el parque se encuentra en muy mal estado ya que el perímetro de el lugar se ha convertido en basurero y hay un área de servicios sanitarios que dejaron en proceso de construcción la cual está abandonada y se encuentra basura y mal olor por gente que hace sus necesidades fisiológicas en este sector, esto puede provocar enfermedades en los niños ya que se encuentra demasiada contaminación.



**Fotografías N. 44 Parque Infantil “JARDINCITO INFANTIL”**



## 8. CENTRO DEPORTIVO LOS ORIZA

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro poblado.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Los Oriza.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Ladera.
- COLINDANCIAS:  
N: Calle adoquinada.  
S: Río.  
E: Propiedad privada.  
O: Propiedad privada.
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	187639.30 m E	1581431.06 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.895018°	14.287135°	
<b>ALTITUD</b>	896 m		



que los niños puedan jugar.

El centro deportivo los Oriza cuenta con una cancha de futbol de grama sintética, en este se realizan actividades de recreación activa y pasiva, el centro es de propiedad privada y en el mismo hay un restaurante y suficiente área verde para

**Fotografía N. 45 Centro Deportivo Los Oriza**

## 9. MINICOMPLEJO DEPORTIVO DE JUTIAPA

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Centro poblado.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Mini complejo.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Calle adoquinada.  
S: Río.  
E: Propiedad privada.  
O: Propiedad privada.
- COORDENADAS:

	<b>X/LONGITUD</b>	<b>Y/LATITUD</b>	<b>ZONA</b>
<b>UTM</b>	187976.44 m E	1581087.67 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.891857°	14.284072°	
<b>ALTITUD</b>	884 m		

El mini complejo deportivo de Jutiapa es un área recreativa de carácter activo y pasivo ya que en el se pueden ir a observar los eventos culturales y deportivos y también se puede formar parte de la acción de estos, el complejo cuenta con una cancha de futbol, una cancha polideportiva de cemento y una concha acústica, el mini complejo esta caracterizado como un área de recreación publica ya que este pertenece a la municipalidad de Jutiapa.<sup>75</sup>



**Fotografias N.46 Mini Complejo Deportivo**

---

<sup>75</sup> Ayuda del epesista Julio Valdés, Octubre 2011

## 10. CENTRO COMERCIAL METROPLAZA

- LOCALIZACIÓN DEL ÁREA RECREATIVA:  
Área Periurbana.
- NOMBRE COMÚN CON QUE SE LE CONOCE AL ÁREA:  
Metro plaza.
- MORFOLOGÍA DEL ÁREA:  
Planicie.
- COLINDANCIAS:  
N: Calle adoquinada.  
S: Río.  
E: Propiedad privada.  
O: Propiedad privada.
- COORDENADAS:

	X/LONGITUD	Y/LATITUD	ZONA
<b>UTM</b>	185853.37 m E	1582074.67 m N	16 P
<b>GEOGRÁFICAS</b>	-89.911630°	14.292745°	
<b>ALTITUD</b>	917 m		

El Centro Comercial Metro plaza se ubicara en la carretera hacia la ciudad capital se encuentra aproximadamente a 1km. De la cabecera departamental, actualmente se encuentra en construcción, pero será uno de los grandes centros de recreación ya que contara con diferentes actividades como: Una Maxi bodega, complementado por boutiques, zapaterías, almacenes de electrodomésticos, servicios financieros, postales, fotográficos, gubernamentales, telefónicos entre otros, así como variedad de restaurantes, heladerías y cafés reconocidos que no hay en la localidad, está planificado construirse en dos fases y contará con dos salas de cine, el tipo de recreación con el que contara será activa y pasiva.



**Fotografías N.47 Centro Comercial Metro plaza**

## 14. DIAGNÓSTICO EN GENERAL

ASPECTOS FÍSICOS: Crecimiento urbano desordenado y acelerado.



Fotografía N.48 Frente al mercado



Fotografía N.49 Dentro de la ciudad

ASPECTOS SOCIOCULTURALES:

- . Irrespeto por lo público.
- . Carencia de una cultura.
- . Ausencia de participación ciudadana.

ASPECTOS INSTITUCIONALES:

- . Ausencia de una visión integral.
- . Inexistencia de una cultura.
- . Inadecuada coordinación.

En algunos lugares, se observa basura, falta de mantenimiento, uso del espacio público como sanitario. Privatizan el espacio público, fragmentación de áreas verdes, abandono, en algunos sectores hay inseguridad al ingreso, problema de mantenimiento de la infraestructura urbana.

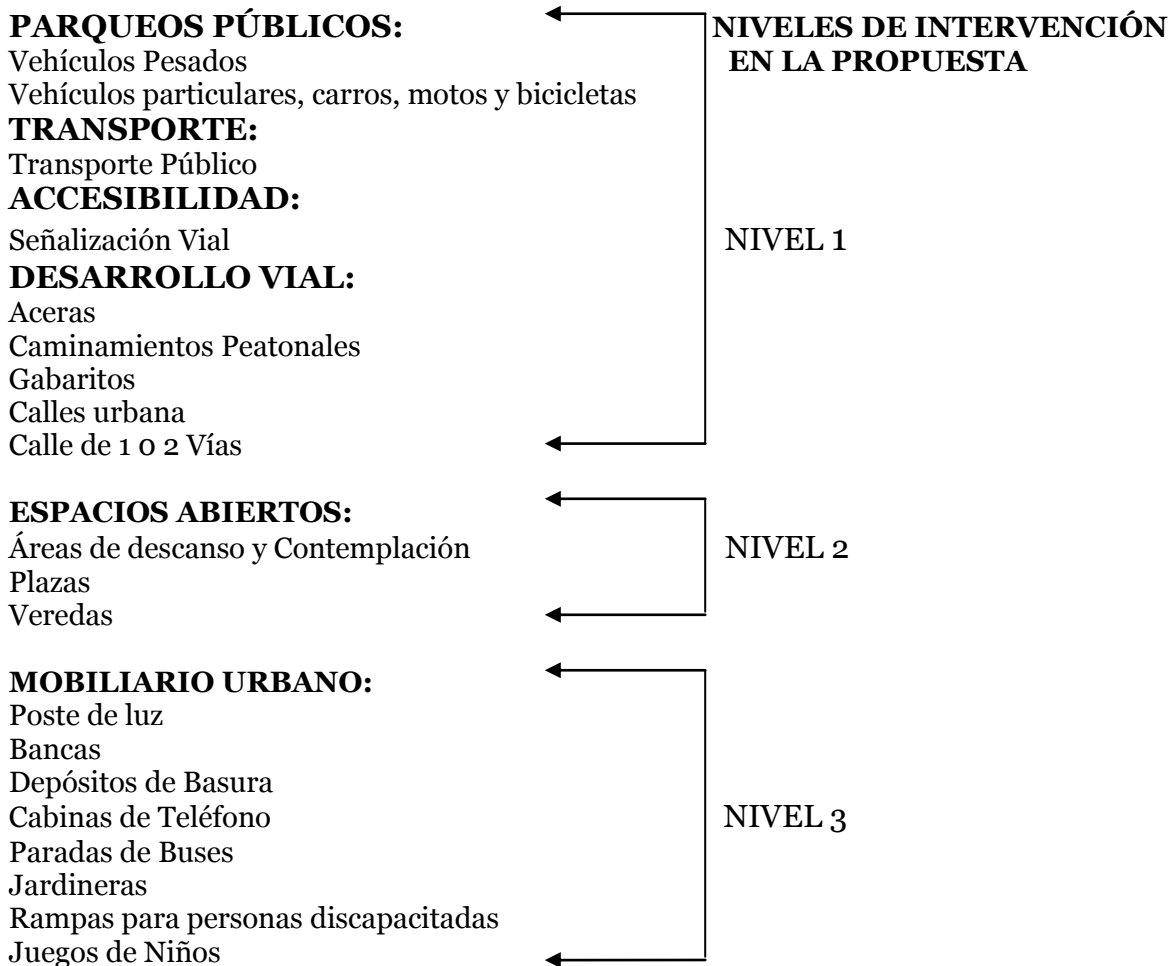
En el problema de movilidad, falta de accesibilidad, problema de vialidad en el transporte.

**ZONAS VERDES:** Se debe considerar, además, que muchos árboles notables y/o monumentales son individuos viejos, con problemas propios de su edad y que generalmente están fuera de su entorno natural, o éste se encuentra degradado. La gestión de este patrimonio debe propender por la conservación de estos individuos en condiciones óptimas y armonizar tal protección con su divulgación, promoción y utilización como elemento cultural y educativo.

## 15. PROGRAMA DE NECESIDADES

### 15.1. INTRODUCCIÓN

Con el crecimiento poblacional de las comunidades crece la demanda en cuanto a transporte y espacios públicos, por lo que este crecimiento se da de manera improvisada, sin planificación de tal manera, que si bien se satisfacen algunas necesidades se contamina y desordena la ciudad. Para ordenar las funciones propias del transporte se hace necesario contar con la infraestructura adecuada, la cual beneficiará tanto a factores sociales como económicos. Los cuales se describen a continuación:

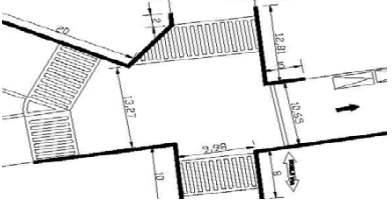
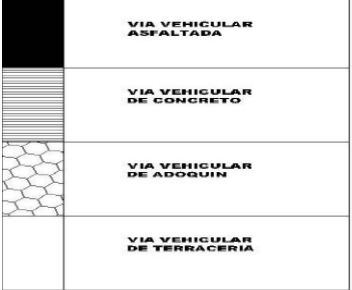
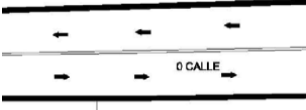


**Todos estos elementos en conjunto son las áreas, que crean un nuevo escenario; una imagen urbana. Que dan una solución ambiental y social al espacio público.**

## 16. PREMISAS DE DISEÑO URBANO

### 16.1. INTRODUCCIÓN

La ciudad crece a ritmo acelerado y muchas veces no se cuenta con métodos que permitan cuantificar el impacto vial y espacios públicos de desarrollos comerciales, industriales y residenciales. Lograr que el análisis y propuesta, pueda adaptarse al entorno urbano; ya que el significado que se pretende dar al desarrollo vial y espacios públicos, que es de pertenencia en la comunidad reflejando valores ambientales y desarrollo. A continuación se presenta premisas de diseño urbano.

PREMISAS DE DISEÑO	REQUERIMIENTOS	GRÁFICAS
Tipos de vías	<p><b>Vías Principales secundarias y tercerarias:</b>                      Accesibilidad peatonal y vehicular seguros.                      Mayor flujo vehicular, vías en Un solo sentido o con separador de vías, señalización.</p>	
Material	<p><b>Vía principal:</b> 100% pavimentada.  <b>Vía Secundaria:</b> Pavimentadas con asfalto y concreto.  <b>Vía tercerarias:</b> De terracería                      Mejorar las condiciones viales para la circulación vehicular y peatonal.</p>	
Gabaritos	<p>Ampliación de gabaritos, andadores peatonales, camellón central para separar vías o laterales en las de una vía.</p>	



PREMISAS DE DISEÑO	REQUERIMIENTOS	GRÁFICAS
--------------------	----------------	----------

Que el Casco Urbano de la cabecera Departamental de Jutiapa, cuente con los servicios básicos de infraestructura

Seguridad para los discapacitados

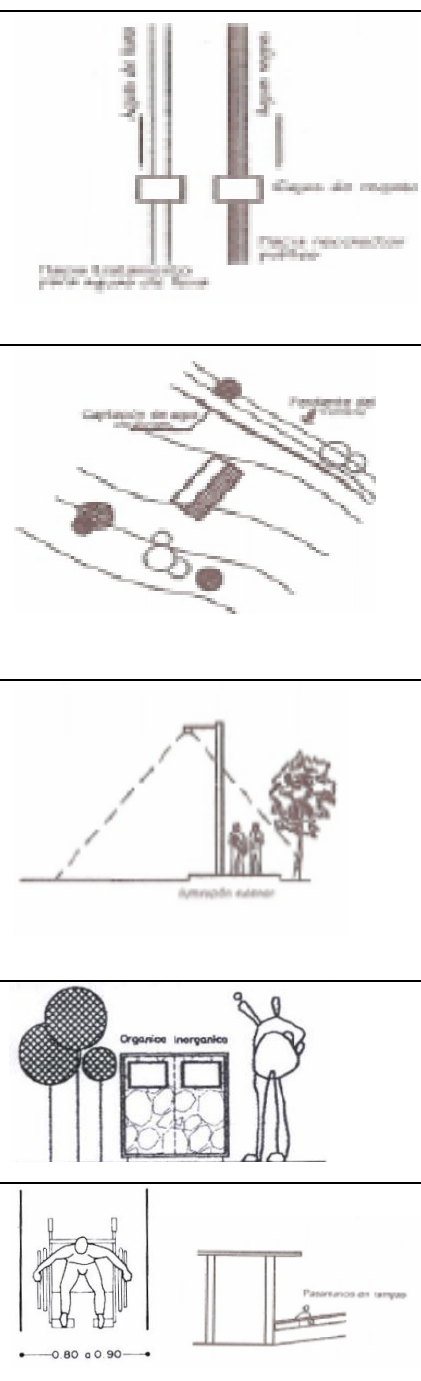
**Drenajes:** Utilizar sistemas de drenajes municipal, contemplando plantear un sistema de tratamiento de aguas negras, también proponer un sistema separativo de aguas negras a su tratamiento, asimismo las aguas de lluvia podrán desfogarse hacia quebradas.




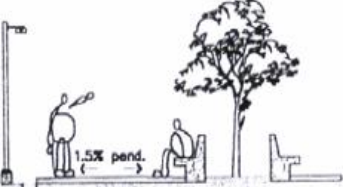

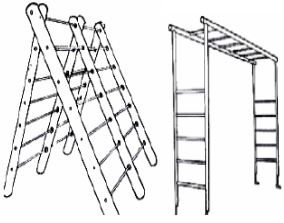
**Agua Potable:** Contar con un sistema de abastecimiento de agua potable a través de caudales tratados y entubados de agua para emergencias de escasez, emplear sistemas adecuados de distribución de acuerdo con el caudal de agua con el que se cuenta.


**Energía Eléctrica:** Proporcionar un sistema de iluminación exterior, tanto en las áreas externas como internas, así como un círculo eléctrico independiente para facilitar su mantenimiento y reparación ubicado en una área específica.

**Extracción de Basura:** El almacenamiento diario de basura deberá quedar cerca, en algunos lugares, de las paradas de buses y las cabinas de teléfonos.

**Seguridad:** Eliminación de barreras y obstáculos, construcción de rampas adecuadas, superficies táctiles para discapacitados.



PREMISAS DE DISEÑO	REQUERIMIENTOS	GRÁFICAS
<p>Crear recorridos separados de automotores peatones, evitando nudos que pongan en riesgo a ambos.</p>	<p>Darle mayor énfasis al peatón.</p>	
<p>Uso de caminamientos peatonales, cebras y elementos que disminuyan la velocidad, para que el peatón se mantenga seguro.</p>	<p>En los paqueos, darle énfasis al peatón.</p>	
<p>Paradas de buses, donde sea necesario, para el peatón.</p>	<p>Estructura en los usuarios identifiquen fácilmente, donde deben de esperar el transporte público, en algunas paradas techadas para proteger del mal tiempo</p>	
<p>Sistema de Iluminación eficaz</p>	<p>Proporcionar un sistema de iluminación eficaz y suficiente, para los espacios exteriores como: parqueos, plazas, paradas de buses, ingresos vehiculares y extraurbanos y otros.</p>	
<p>Arquitectura del paisaje</p>	<p>Integrar elementos como caminamientos, plazas y áreas de descanso, así crear una sensación de relajamiento físico y mental a los visitantes.</p>	
<p>Juegos Infantiles</p>	<p>Esta área deberá de equiparse conforme el grupo etáreo a servir para que no ocurran accidentes en los niños al momento de la utilización de los mismos. Para grupos de 0 – 3 años, de 4 –6 y de 7 – 12 respectivamente.</p>	



# Capítulo VI

# PROPUESTA

# **1. PRESENTACIÓN DE LAS PROPUESTAS PARA EL ÁREA DEL CASCO URBANO**

**El Nodo principal de la propuesta** es el Casco Urbano, de la Cabecera Departamental de Jutiapa, ya que su influencia; está basada en la economía. (Comercio de productos, Transporte, Servicios Financieros, Educación, Tecnología.) Ya que se distribuye en aldeas y caseríos de dicho lugar.

Esta propuesta tiene como función principal, ordenar el sistema vial actual del casco urbano municipal, generando una organización integral de todas las actividades viales que se encuentren en conflicto y desarrollo de espacios públicos.

Teniendo como objetivo principal establecer direcciones, jerarquías y sentidos viales para las calles y avenidas, según el flujo de circulación, de manera de generar ejes de circulación continua agilizando el tránsito y evitando problemas de congestión y caos vial y dar solución a los problemas que se han detectado según el análisis y diagnóstico realizado anteriormente.

Dichas propuestas son las siguientes:

## **1.1. NIVEL 1, SUPERIOR DE INTERVENCIÓN EN LA PROPUESTA**

### **1.1.1. ORDENAMIENTO VIAL**

Esta propuesta tiene como objetivo central darle una jerarquía a las vías existentes en el casco urbano, a modo de generar ejes de circulación continua, a si mismo agilizando el tráfico y evitando problemas de congestión y caos vial, también se presentan vías alternas las cuales respaldan la fluidez vial. Se proponen sentidos viales para las calles y avenidas para evitar los problemas de focos dispersos de congestión vial. Se ordena también las rutas de acceso de las unidades de transporte extraurbano al casco urbano, tratando de evitar su circulación lo más posible en dichos sectores del casco urbano y sus condiciones en su estado actual de los espacios públicos.

### **1.2. SEÑALIZACIÓN VIAL**

Tiene como objetivo central el respaldo del ordenamiento vial por medio de la creación de un sistema gráfico que sea de entendimiento general en el cual se clasifiquen en diferentes aspectos vehicular y peatonal. Se propone señalar áreas de paso peatonal, áreas de estacionamiento para vehículos, áreas en las cuales este prohibido el estacionamiento de vehículos, áreas en donde si este permitido el estacionamiento de buses, lugares donde colocar la señalización correspondientes. El sistema vial que se propone incluye en su conformación, la jerarquización de las vías, para lo cual se ha separado en vías principales se hace como resultado del análisis antes realizado.

Las señales viales son los medios físicos empleados para indicar a los usuarios de la vía pública la forma más correcta y segura de transitar por la misma, les permiten tener una información precisa de los obstáculos y condiciones en que ella se encuentra.

El señalamiento vial brinda por medio de una forma convenida y única de comunicación destinada a transmitir órdenes, advertencias, indicaciones u orientaciones, mediante un lenguaje común para todo el país y de acuerdo con convenios internacionales.

### **1.3. VÍAS PRINCIPALES**

Estas vías son las que llevan mayor cantidad de flujo vehicular de transporte (camiones, buses, microbuses, vehículos etc.) esta vía funcionaria como eje principal para el flujo vehicular.

Estas vías también funcionan como ejes principales del trazo urbano.

### **1.4. VÍAS ALTERNAS**

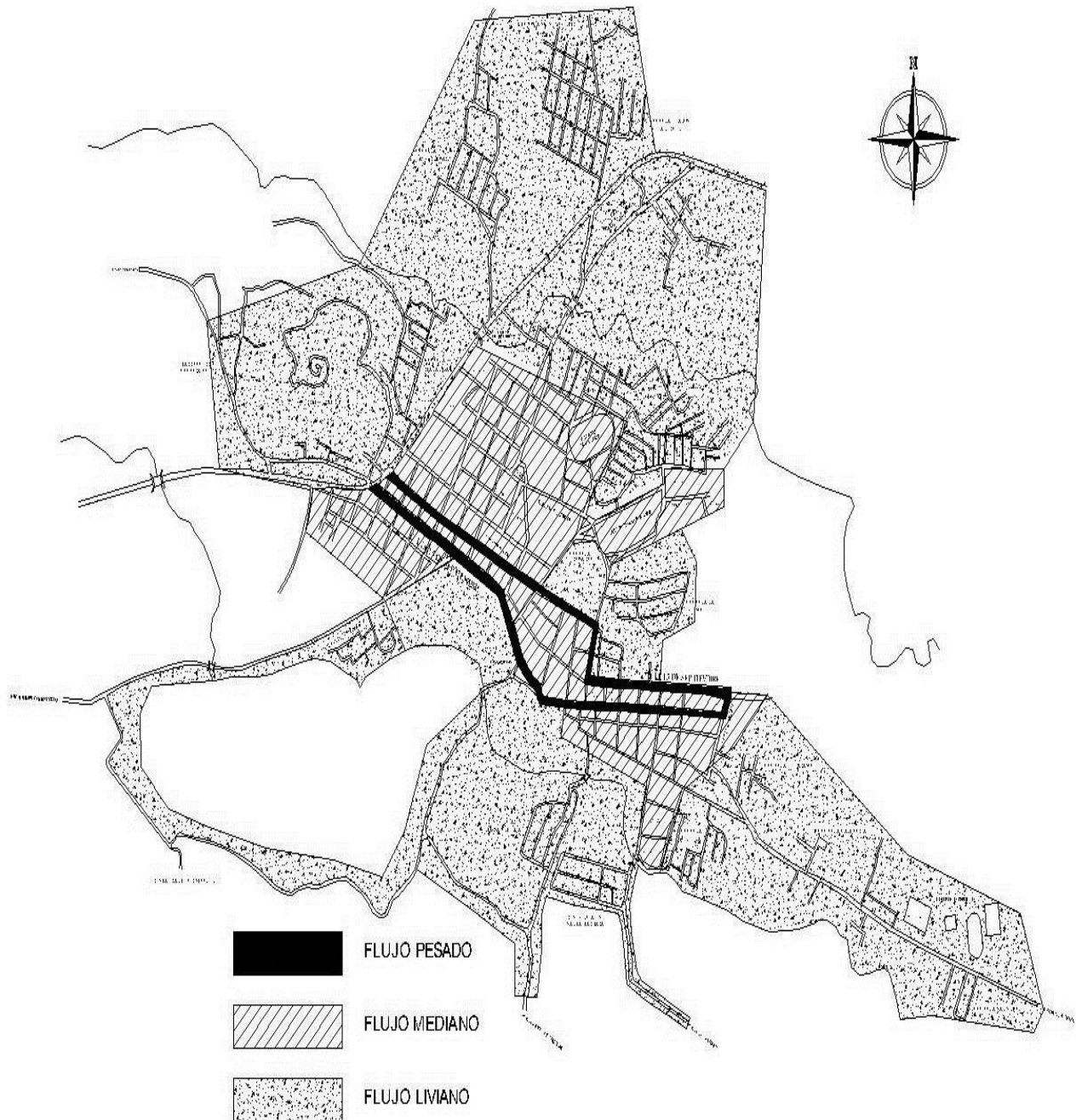
Estas vías se utilizaran como accesos o salidas en forma directa hacia puntos importantes, estas servirán para agilizar el flujo concentrado en ciertas partes, auxiliando así a las vías principales evitando así su congestionamiento y colapso. Además funcionan como vías para que el transporte de todo tipo atravesase el casco urbano.

Esta propuesta viene a presentar un plan de desarrollo del sistema vial y de transporte en el casco urbano de Jutiapa, Para que los mismos funcionen en forma ágil, adecuada y segura.

### **1.5. DETERMINACIÓN DEL ÁREA PARA LAS PROPUESTAS DE ORDENAMIENTO Y SEÑALIZACIÓN VIAL**

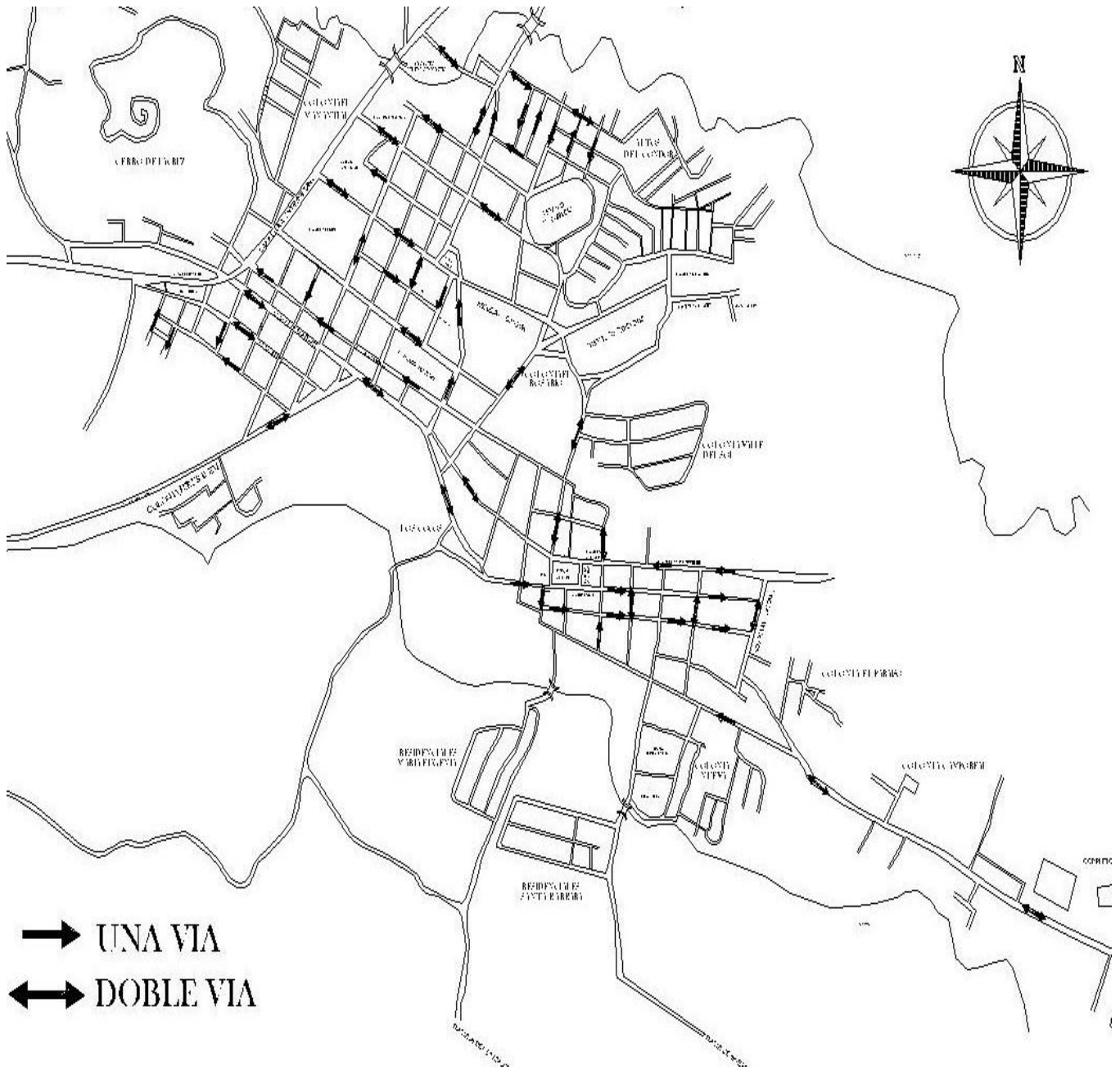
Para la determinación del lugar en la cual se hará la propuesta del ordenamiento vial, se tomo los resultados en el análisis que se realizo en las áreas del casco urbano según su importancia vial. En el análisis se dio a conocer tres áreas de importancia: área de flujo pesado, área de flujo mediano y área de flujo liviano. El área de flujo mediano es el área que abarca el sector más transitado del

casco urbano, ya que en esta área se lleva un gran porcentaje de transporte, comercio, recreación etc.



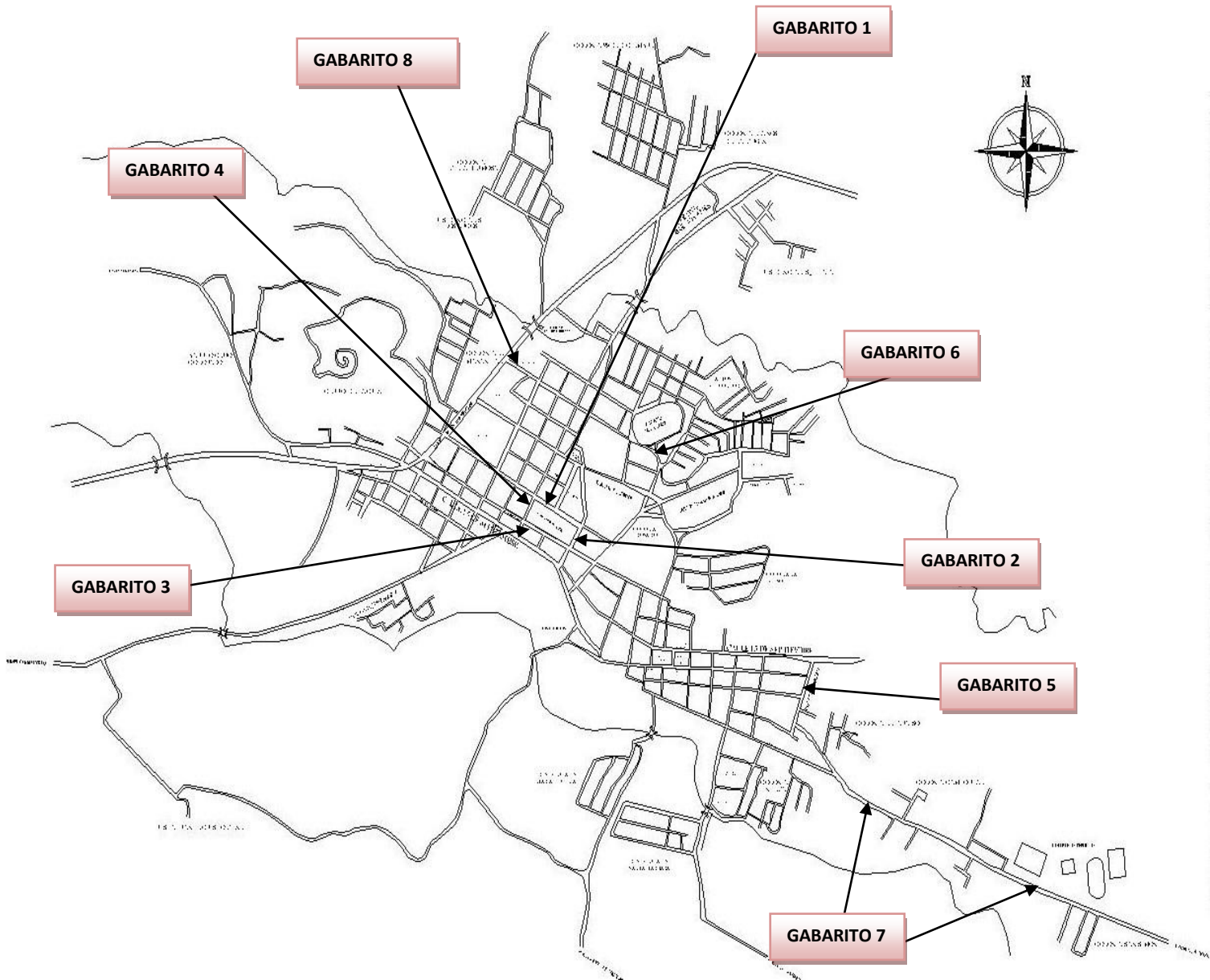
### 1.5.1. PROPUESTA DEL SISTEMA VIAL URBANO

En la propuesta se pretende reordenar el sistema vial actual del casco urbano. El sistema vial que se propone incluye la jerarquización de las vías, para la cual las hemos segregado en vías principales, vías alternas y vías normales.



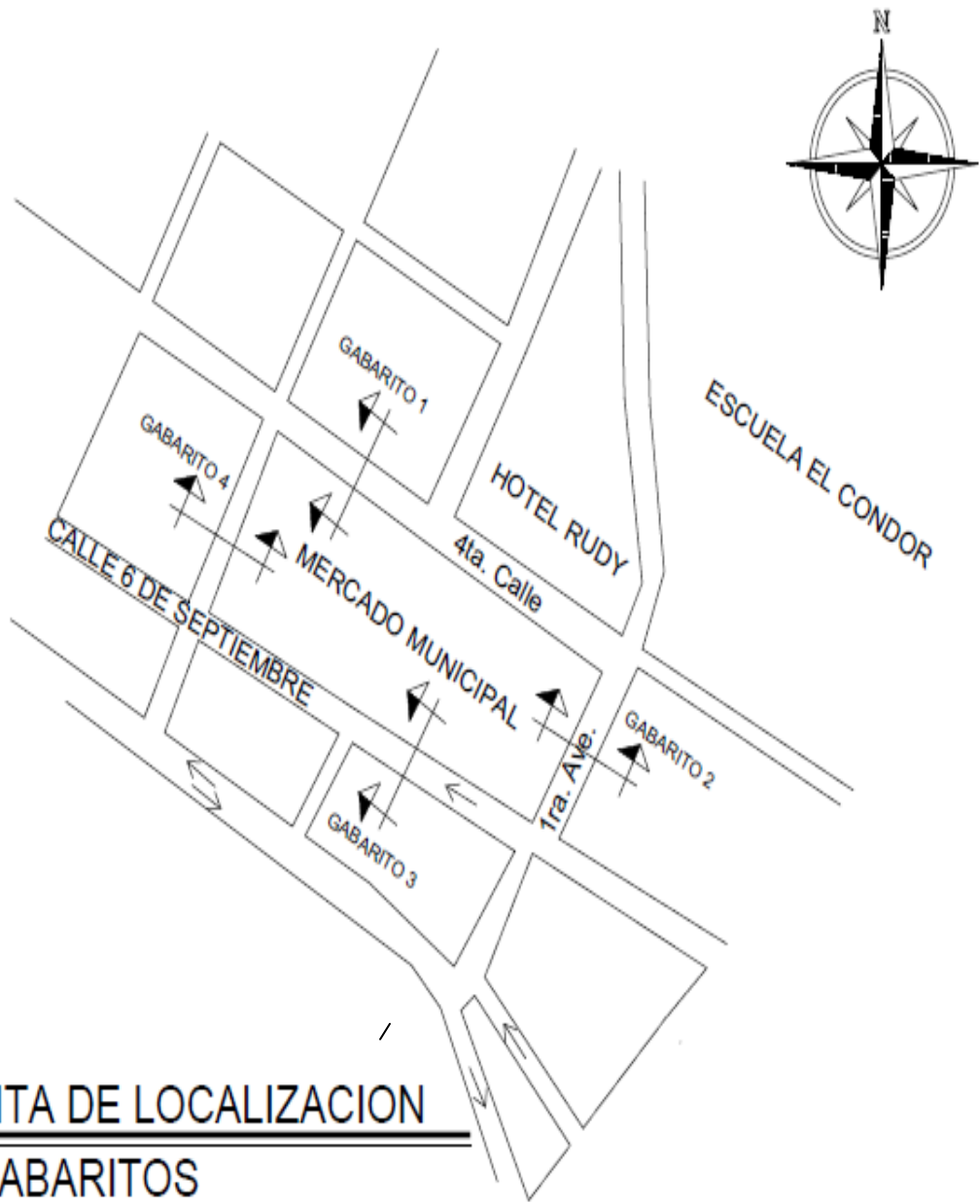
GRÁFICA 15: PROPUESTA DEL SISTEMA VIAL URBANO

## 1.5.2. LOCALIZACIÓN DE GABARITOS, EN ALGUNOS SECTORES

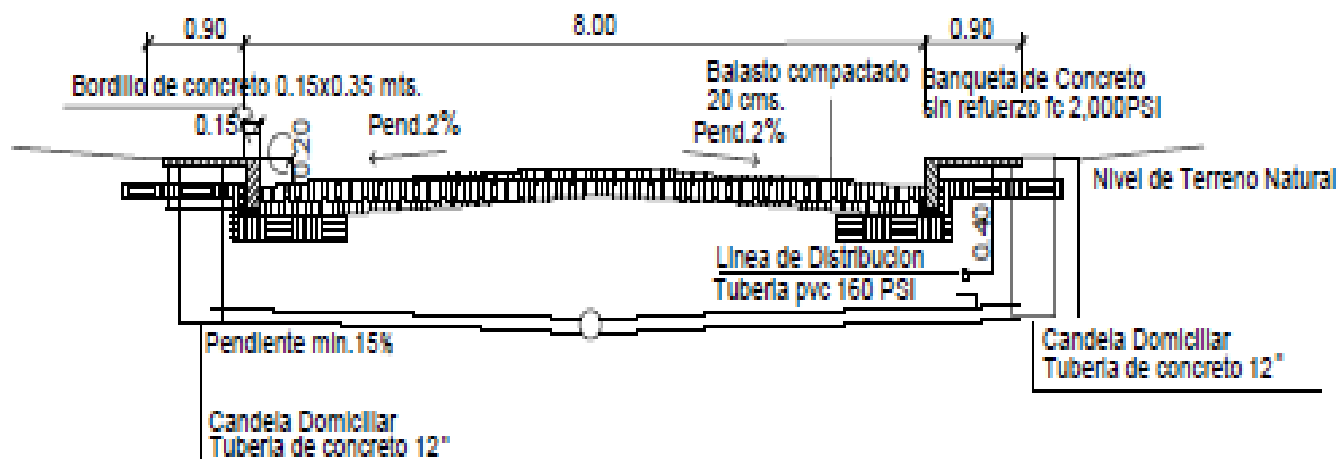


A continuación se presentan las plantas y secciones de los diseños de gabaritos, en algunas áreas del Casco Urbano



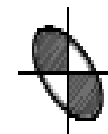
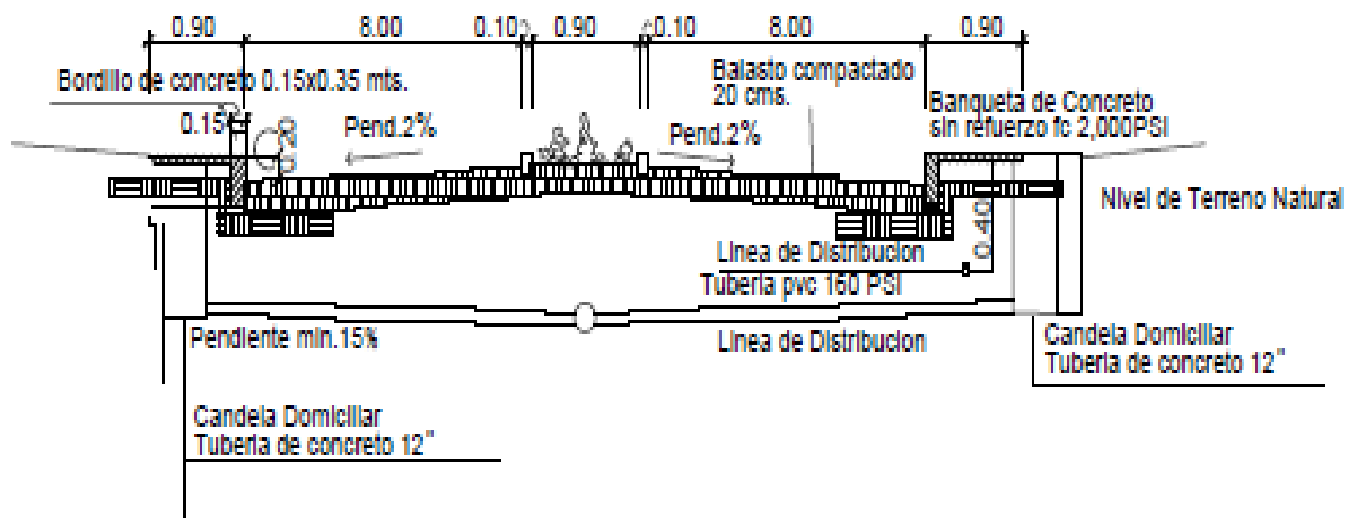


PLANTA DE LOCALIZACION  
DE GABARITOS



### SECCIÓN GABARITO 1,2,4

ESC. 1/50

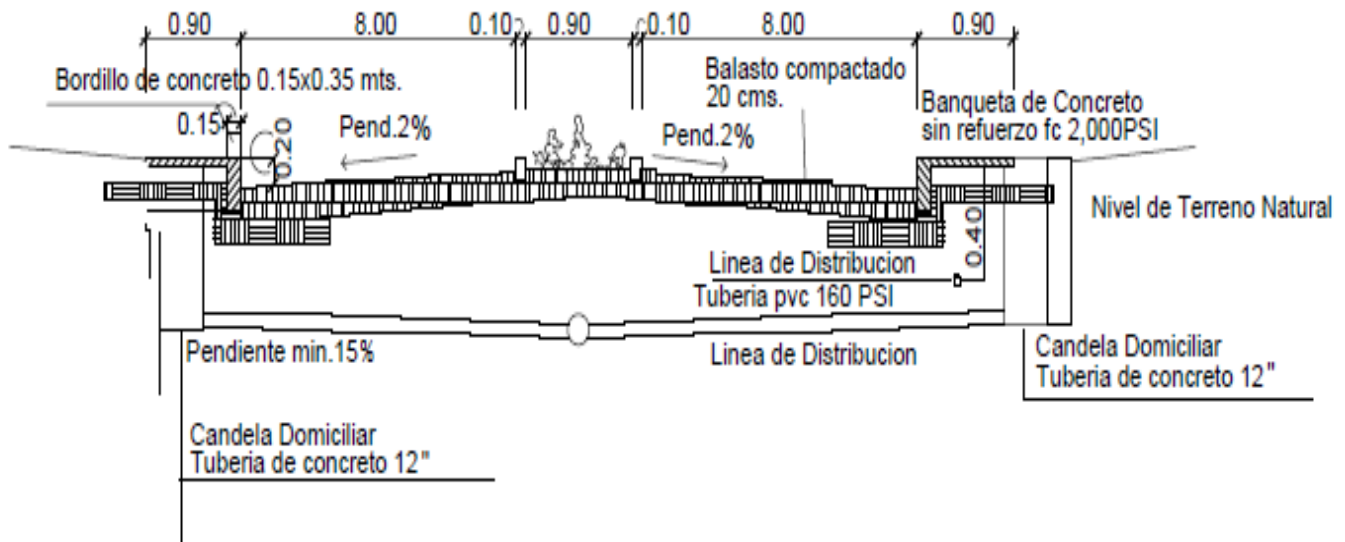


### SECCIÓN GABARITO 3

ESC. 1/50

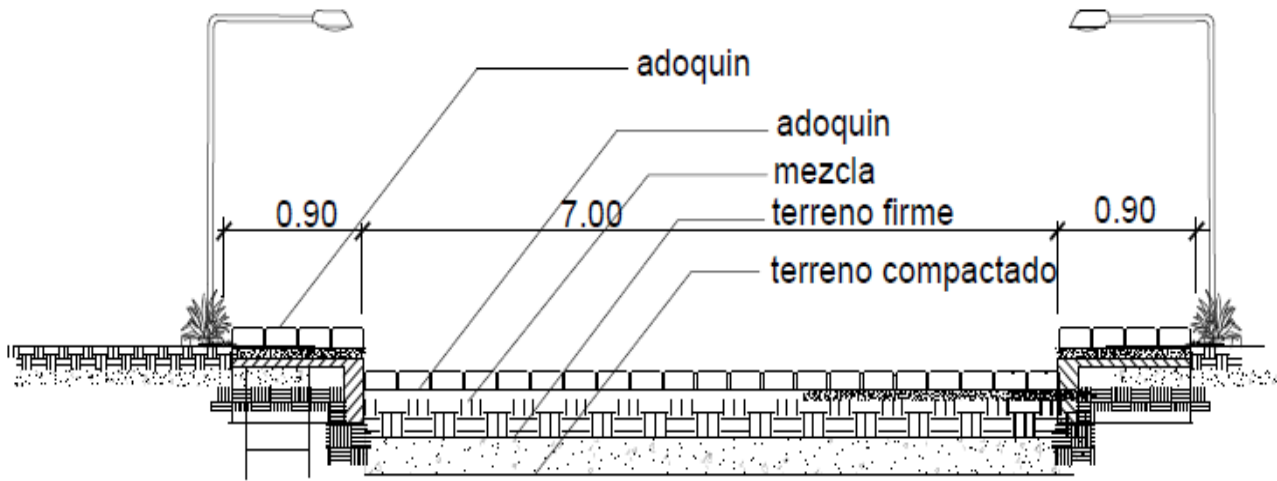


**PLANTA DE LOCALIZACIÓN DE GABARITOS**



**SECCIÓN GABARITO 5**

ESC. 1/50

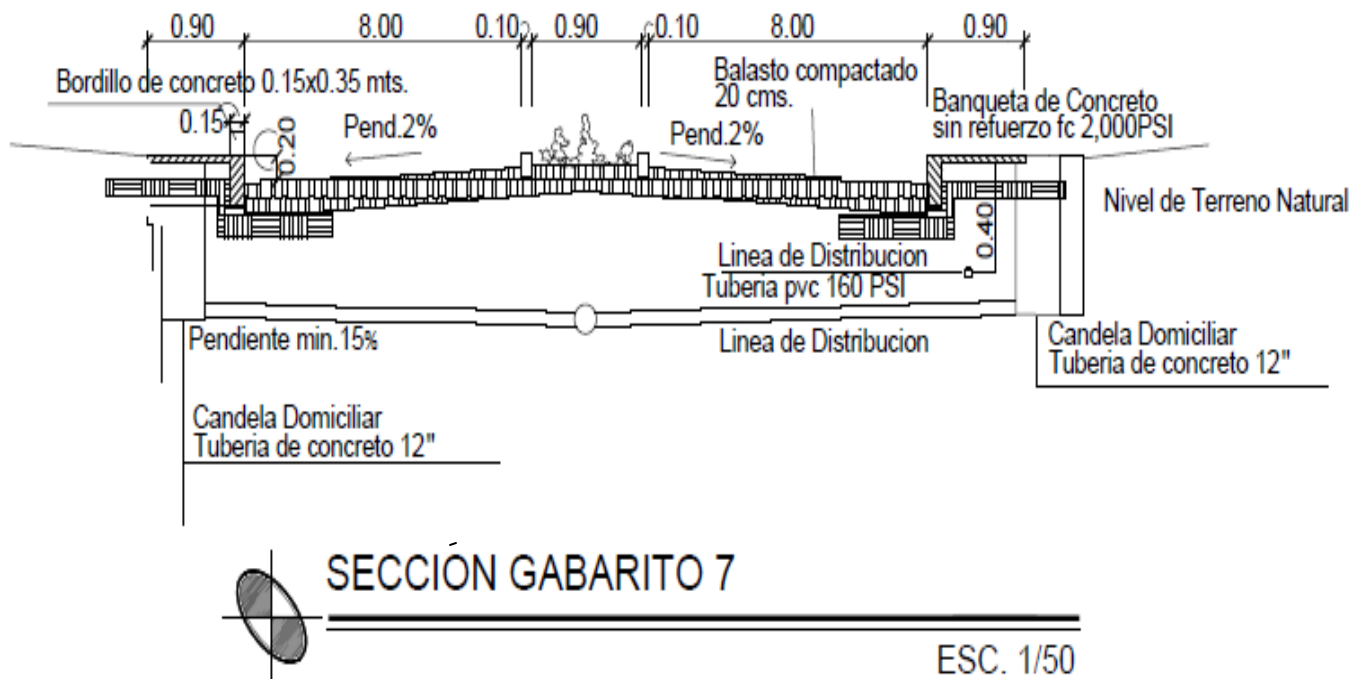


**SECCIÓN GABARITO 6**

ESC. 1/50

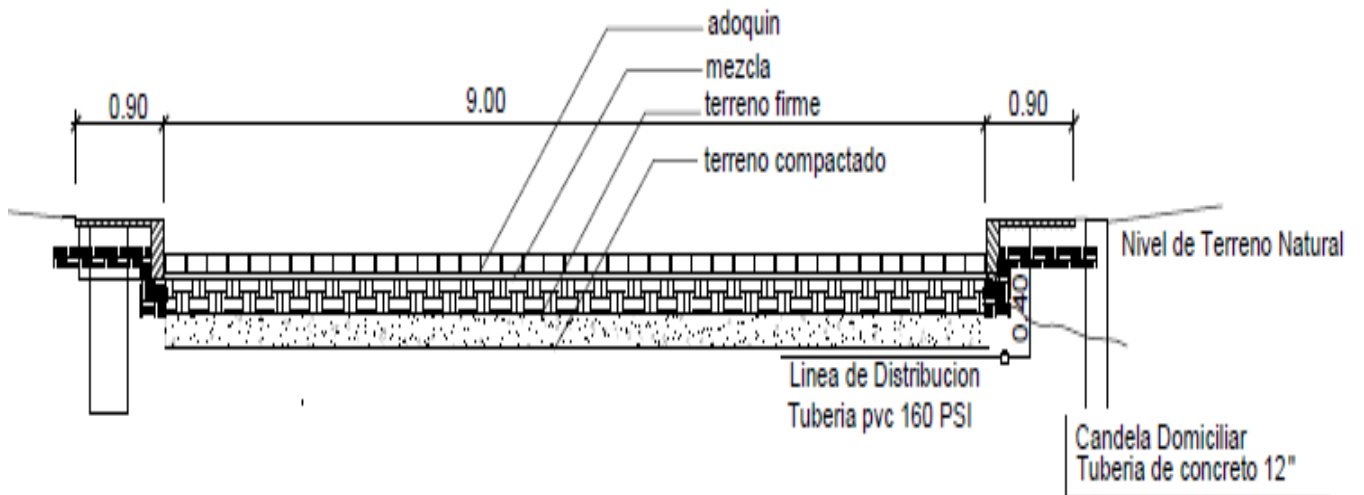
### 1.5.3. PROPUESTA DEL DISEÑO DEL GABARITO EN ALGUNOS SECTORES DE TERRACERÍA

En la normativa del FHA para urbanizaciones se pueden encontrar los gabaritos que se pueden utilizar. Por la cantidad de lotes a que dan acceso las calles se definen como vías terciarias (vías de terracería), así el gabarito contará con banquetas, bordillos y el derecho de vía.





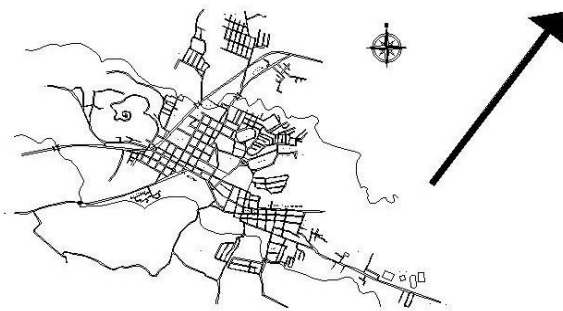
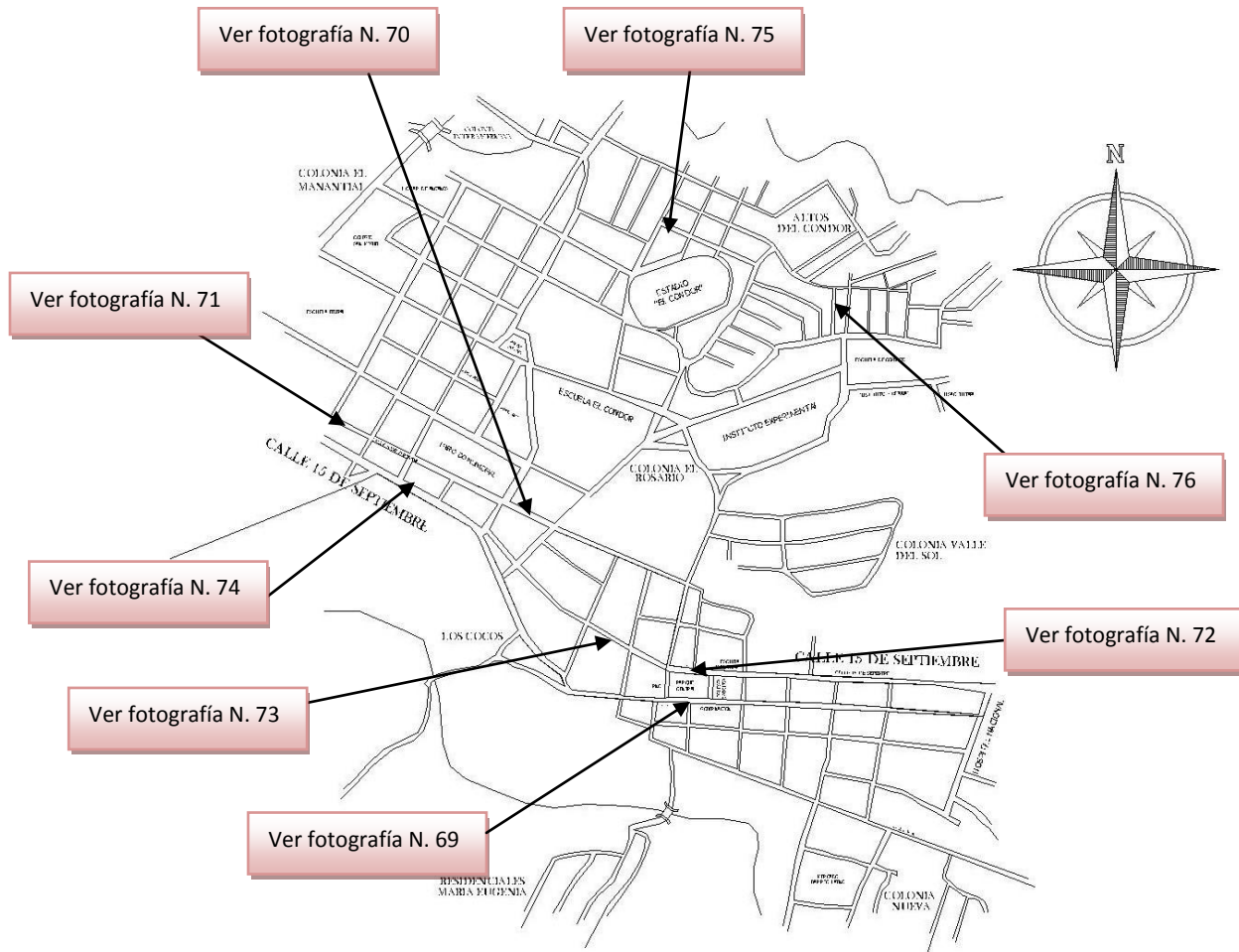
**PLANTA DE LOCALIZACIÓN DE GABARITOS**



**SECCIÓN GABARITO 8**

ESC. 1/50

### 1.5.4. UBICACIÓN EN ALGUNOS SECTORES, DONDE SE PROPONE SEÑALES DE TRÁNSITO



CASCO URBANO DE JUTIAPA



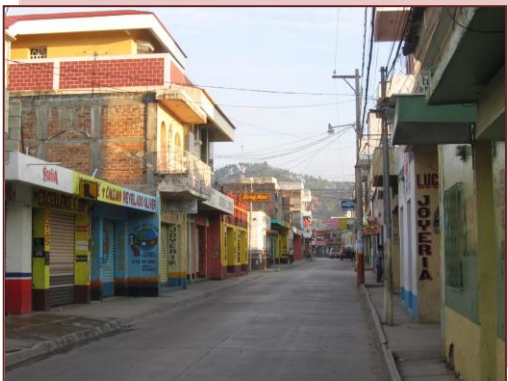
**Fotografía N.69 Gobernación**

Se propone señales de tránsito, ya que enfrente Esta el parque central.



**Fotografía N.70 Calle 6 de septiembre  
Por el Mercado Municipal**

Es una área de comercio, ya que es muy transitada  
Se propone señales de tránsito.



**Fotografía N.71 Calle 6 de Septiembre  
Por La Despensa**

Se propone señales de tránsito.



**Fotografía N.72 calle 15 de Septiembre  
por El Cuartelón, el Parque Central, la  
Parroquia**

Es una de las calles más transitadas, se propone  
Señalización en la calle.





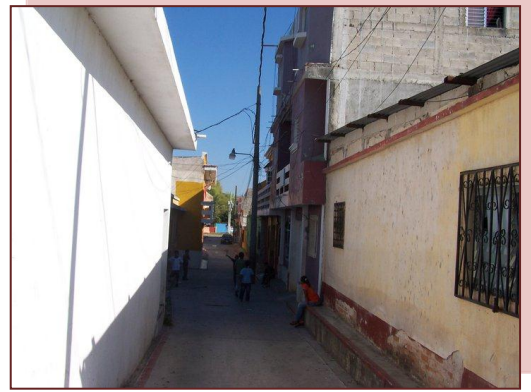
**Fotografía N.73 Calle 15 de septiembre**  
**Por la calle donde queda la Municipalidad**  
 Se propone señales de tránsito.



**Fotografía N.74 Inicio de la calle**  
**15 de septiembre, que viene de la**  
**Interamericana.**  
 Se propone señales de tránsito.



**Fotografía N.75 Calle del Barrio**  
**El cóndor**  
 Se propone señales de tránsito.



**Fotografía N. 76 Callejón, el cóndor**  
 Se propone señales de rótulos, para dar énfasis  
 A los callejones del barrio el cóndor.

## **2. NIVEL 2, MEDIO DE INTERVENCIÓN EN LA PROPUESTA**

### **2.1. EL ESPACIO PÚBLICO**

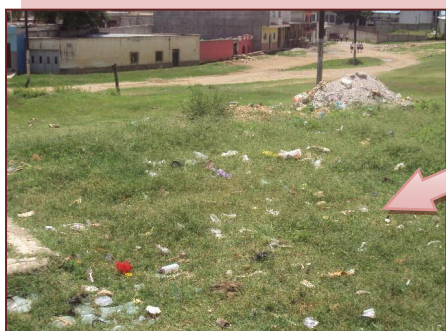
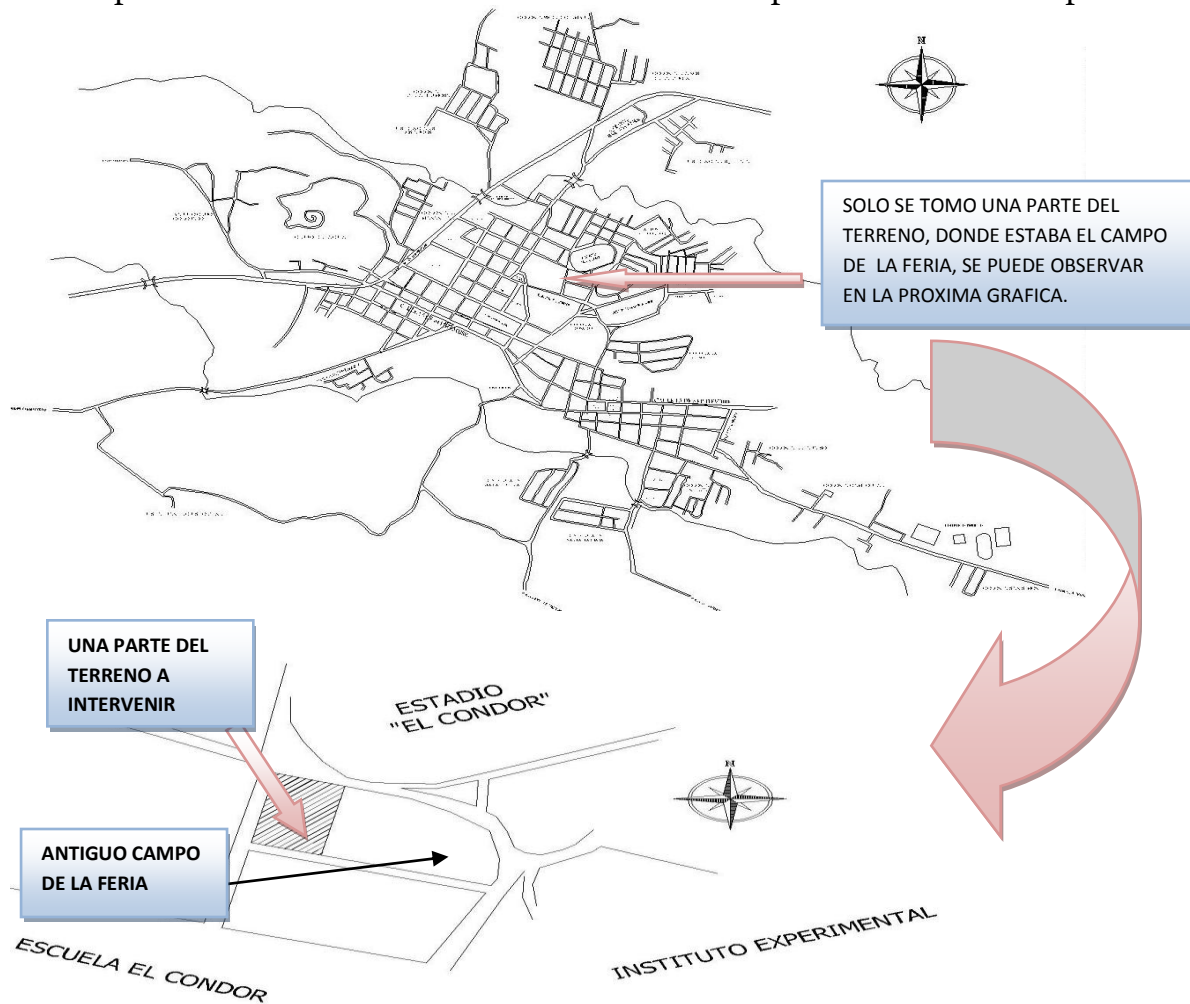
Tradicionalmente en nuestras ciudades, el espacio público fue concebido como el espacio de la expresión y la aprobación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva. Permite reconocerla y vivirla, es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus habitantes naturales, culturales y patrimoniales. Estos espacios presentan diversidad de formas, dimensiones, funciones y características ambientales. Sin embargo el espacio público he percibido como un vacío “con forma”, es decir, conformando por la edificación y elementos que lo bordean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza. El casco urbano es el lugar por excelencia de intercambio y encuentro particularmente en los espacios públicos.

Los espacios públicos como calles, plazas, jardines, equipamientos cívicos, centros culturales y deportivos... son lugares de paso, de encuentro entre personas conocidas y desconocidas, de relación entre vecinos y vecinas de todas las edades y condición social. Son por tanto, espacios de convivencia. El mantenimiento de estos espacios (por ejemplo, reparar los desperfectos o sustituir mobiliario urbano degradado) corresponde al Ayuntamiento, pero es responsabilidad de todos los ciudadanos y ciudadanas conservarlos, como si fuera nuestra casa, pero también la casa de todos. Así pues, debemos procurar:

- Evitar hacer actividades que los degraden y que puedan molestar o perjudicar a otros vecinos (ruidos, ocupación de la vía pública o la calle).
- Cuidar el mobiliario público y respetarlo.
- No hacer pintadas ni graffiti en las paredes u otros espacios.
- No pegar carteles ni publicidad fuera de los espacios asignados.
- Utilizar las papeleras o basureros.
- Si tenemos animales, recoger los excrementos.
- No dejar basura fuera de los contenedores.
- Está prohibida la práctica de juegos de apuestas en la vía y los espacios públicos que impliquen dinero o bienes.
- En ningún caso el ejercicio de la mendicidad podrá comportar la presión, la demanda insistente o coactiva, ni ninguna molestia para los viandantes.
- Mobiliario público. Los equipamientos de la vía pública (basureros, contenedores, bancos, cabinas telefónicas...), que pagamos entre todos, son un servicio básico y muy necesario para la ciudadanía; por tanto, es importante hacer de ellos un buen uso y comunicar al Ayuntamiento cualquier desperfecto.

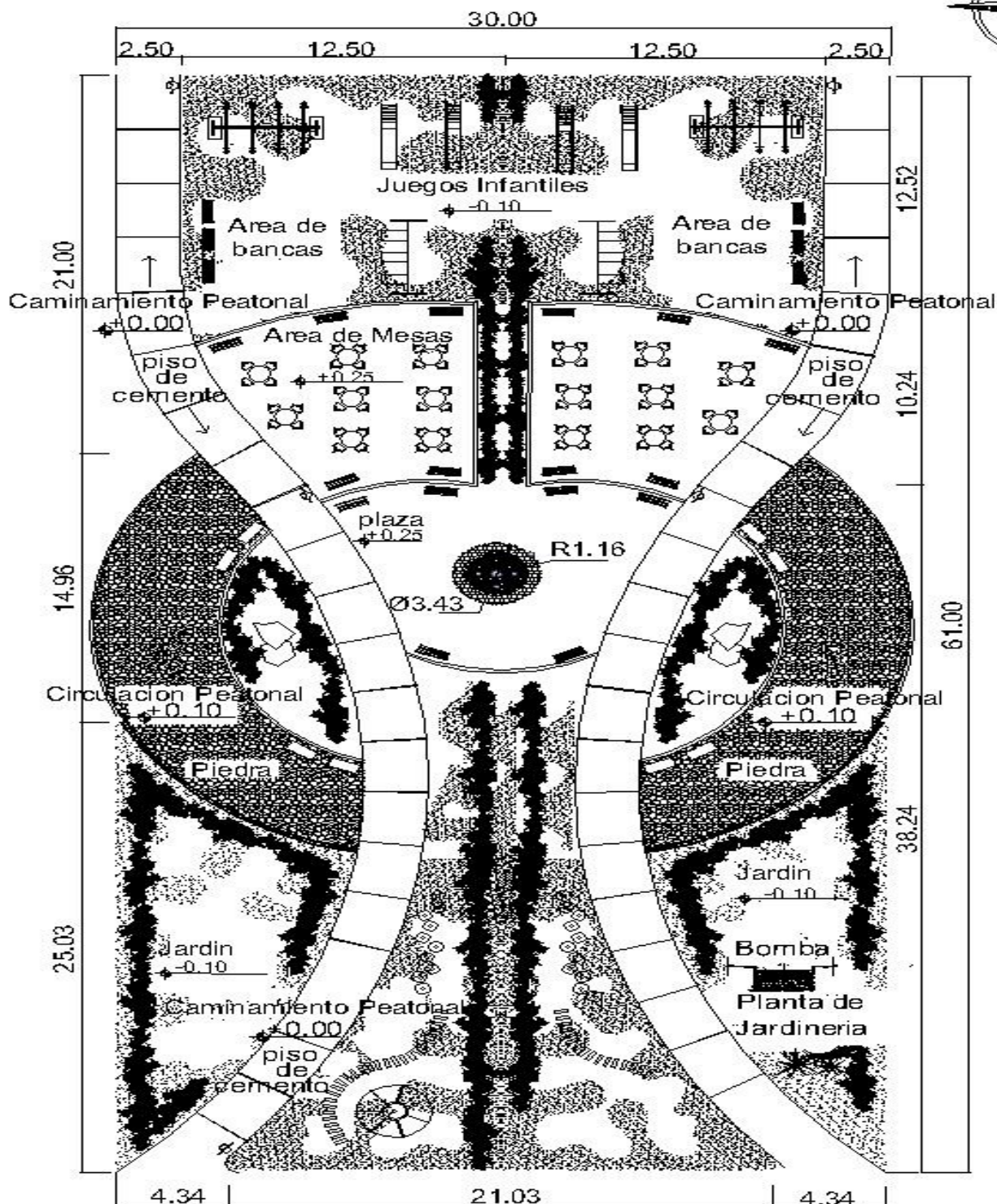
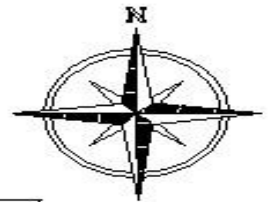
### 3. UBICACIÓN Y TRATAMIENTO DEL ENTORNO, DONDE ANTIGUAMENTE ESTABA EL CAMPO DE LA FERIA

Es el Hito Urbano, ya que se encontraba en el terreno, una de las tradiciones más importantes: La Feria Patronal de la Cabecera Departamental de Jutiapa.



**Donde estaba el campo de la feria, Barrio el C6ndor**

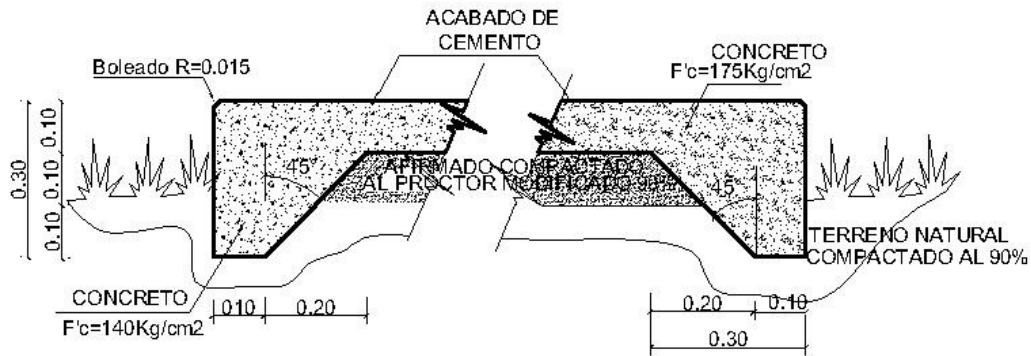
Se est1 proponiendo una vereda, en el 1rea donde antes estaba localizada la feria.



**TRATAMIENTO DEL ENTORNO EN EL AREA  
DONDE ANTIGUAMENTE ESTABA LA FERIA**

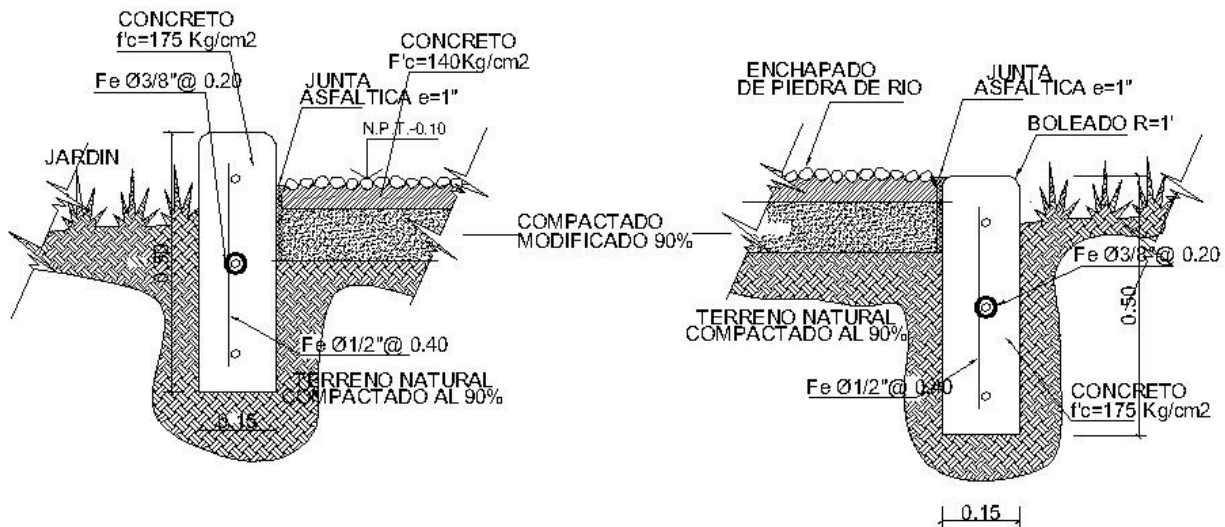
ESC: 1 100

### 3.1. DETALLES TÍPICOS DE VEREDA



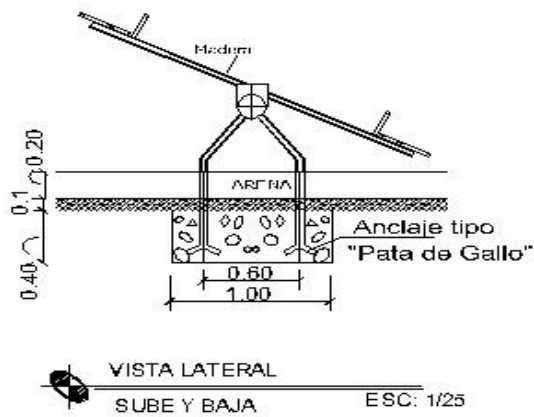
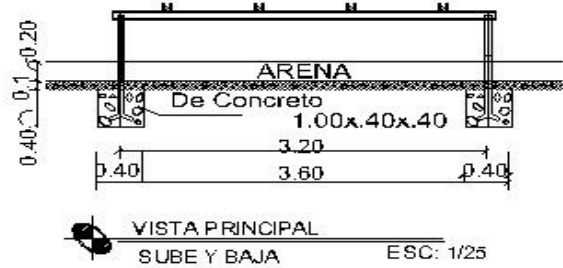
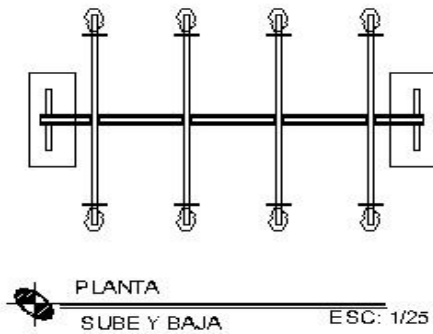
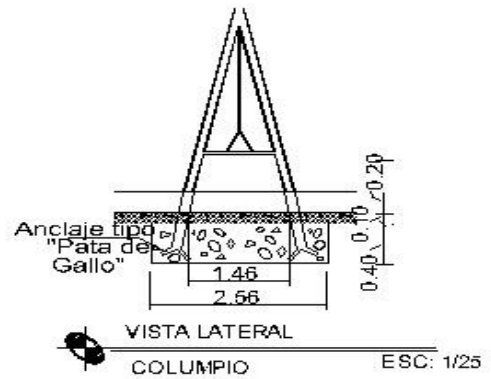
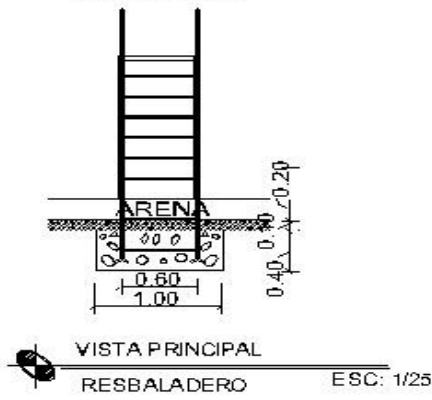
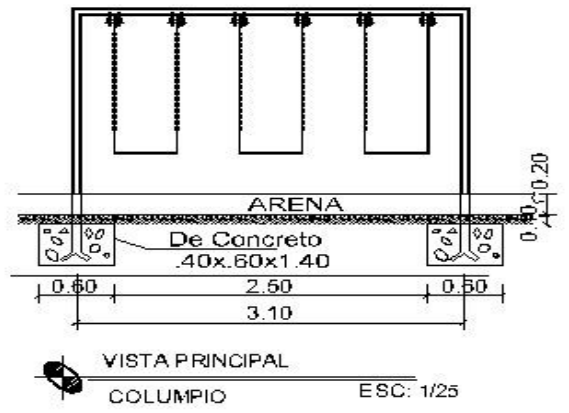
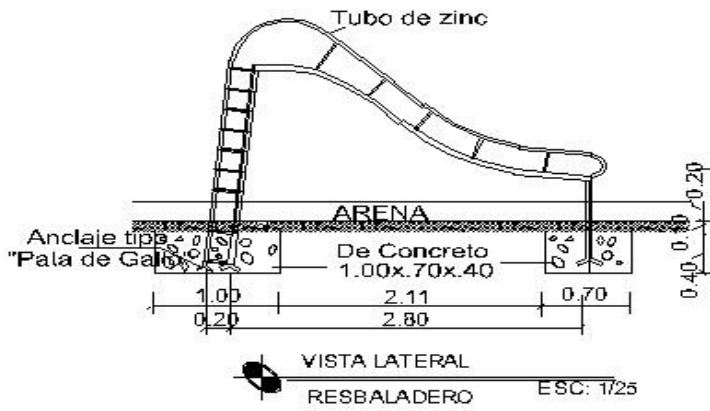
DETALLE TIPICO DE VEREDA CENTRAL

ESC: 1/10



DETALLE TIPICO DE PLATEA DE CIRCULACION

ESC: 1/10



## **4. NIVEL 3, INFERIOR DE INTERVENCIÓN EN LA PROPUESTA**

Si no cuidamos estos espacios, las administraciones públicas deben hacer más gasto para limpieza y mantenimiento, gasto que reduce los presupuestos de otras áreas como educación, servicios sociales, salud, etc. Para hacer ciertas actividades individuales o colectivas (fiestas, ferias, etc.) que impliquen la ocupación puntual de la vía pública (la calle) es importante conocer lo que establecen las ordenanzas municipales sobre eso y solicitar permiso a la municipalidad. Cuando la actividad es económica (una parada comercial, tocar música en la calle) es necesario disponer de la licencia municipal correspondiente.

No cumplir las normas de civismo y convivencia puede ser objeto de sanciones económicas como las multas, La Administración pública también puede obligar a la reparación de los daños (quien rompa un basurero o una señal de tránsito, por ejemplo, la deberá pagar). El cumplimiento de la sanción se puede hacer mediante medidas sustitutivas o fórmulas alternativas, como, por ejemplo, trabajos comunitarios (trabajar para el mantenimiento del espacio público, colaborar con una entidad social, participar en cursos sobre civismo, etc.).

### **4.1. DEPÓSITOS DE BASURA:**

Para los depósitos de basura se toma en cuenta lo siguiente.

-Que esté al alcance del usuario.

De preferencia que este agrupado con otros elementos (caseta telefónica, áreas de descanso, paradas de bus)

-En plazas y lugares de circulación, se ubican en cruces y extremos de los desplazamientos.

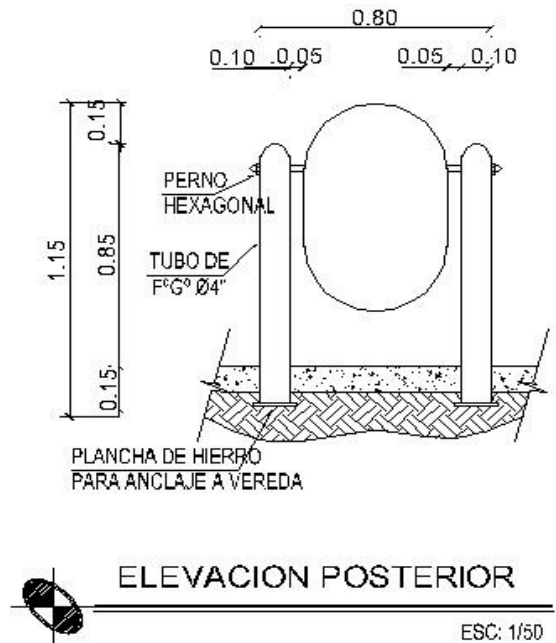
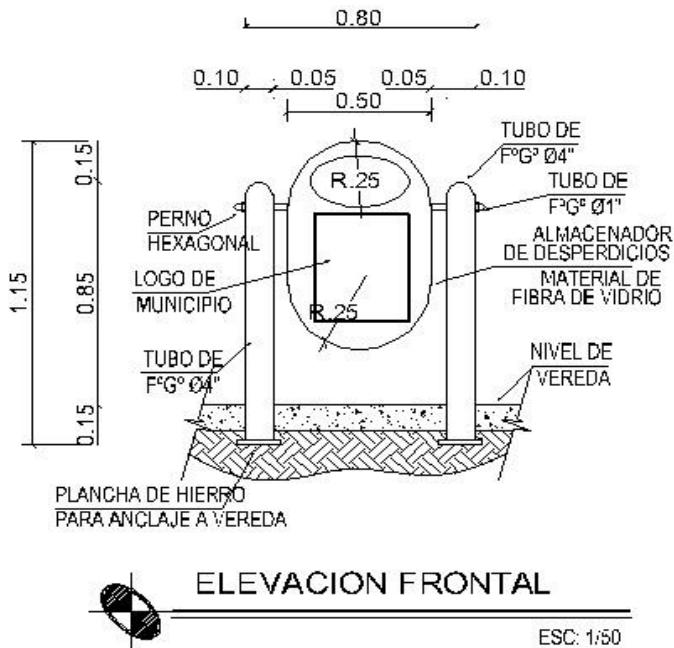
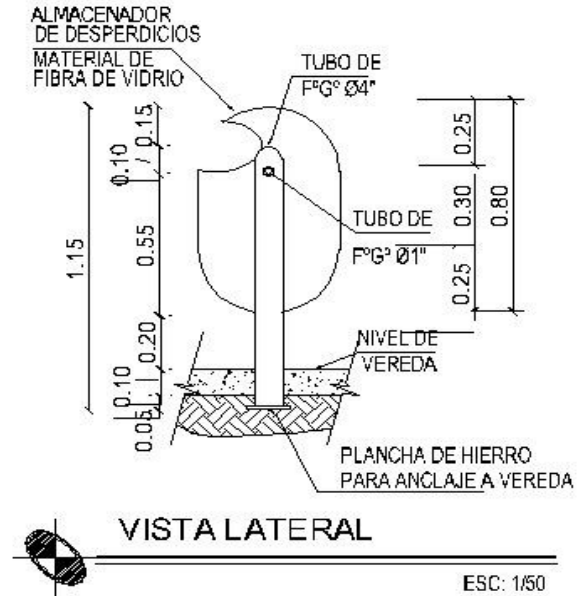
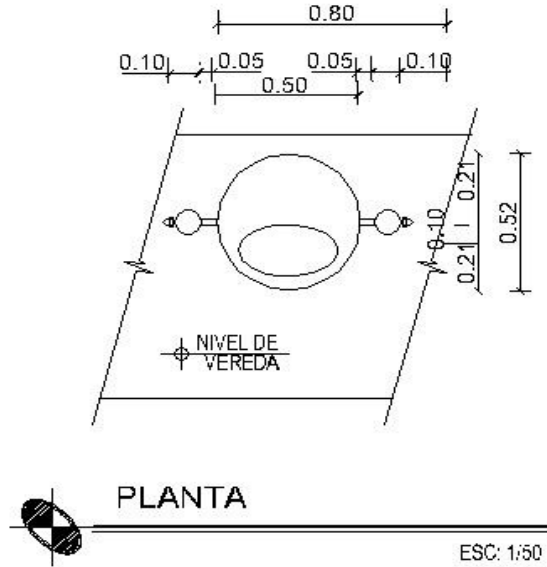
-En los lugares de concentración de personas y lugares para el descanso.

-El objetivo principal de los basureros es evitar la contaminación por los desechos orgánicos e inorgánicos, que los usuarios pudieran dejar tirados y procurando con esto la higiene del casco urbano. Enseñarle a la gente a no tirar la basura en la calle, dándoles información a través de conferencia, sobre el medio ambiente. En escuelas e instituciones públicas y privados, aprovechar el área del parque Central, Rosendo Santa Cruz; para dar conferencias sobre la basura. Sobre la basura inorgánica e orgánica.

La basura inorgánica están: los plásticos, vidrios, papel, cartón, metal y varios, este se trasladara al basurero municipal haciendo su respectiva separación, para lo cual pueden ser procesados para su respectivo reciclaje.

**La basura orgánica son los desechos biodegradables como desperdicios de comida, cáscara de fruta, pastos, hojas, tortillas, arroz, etc.**

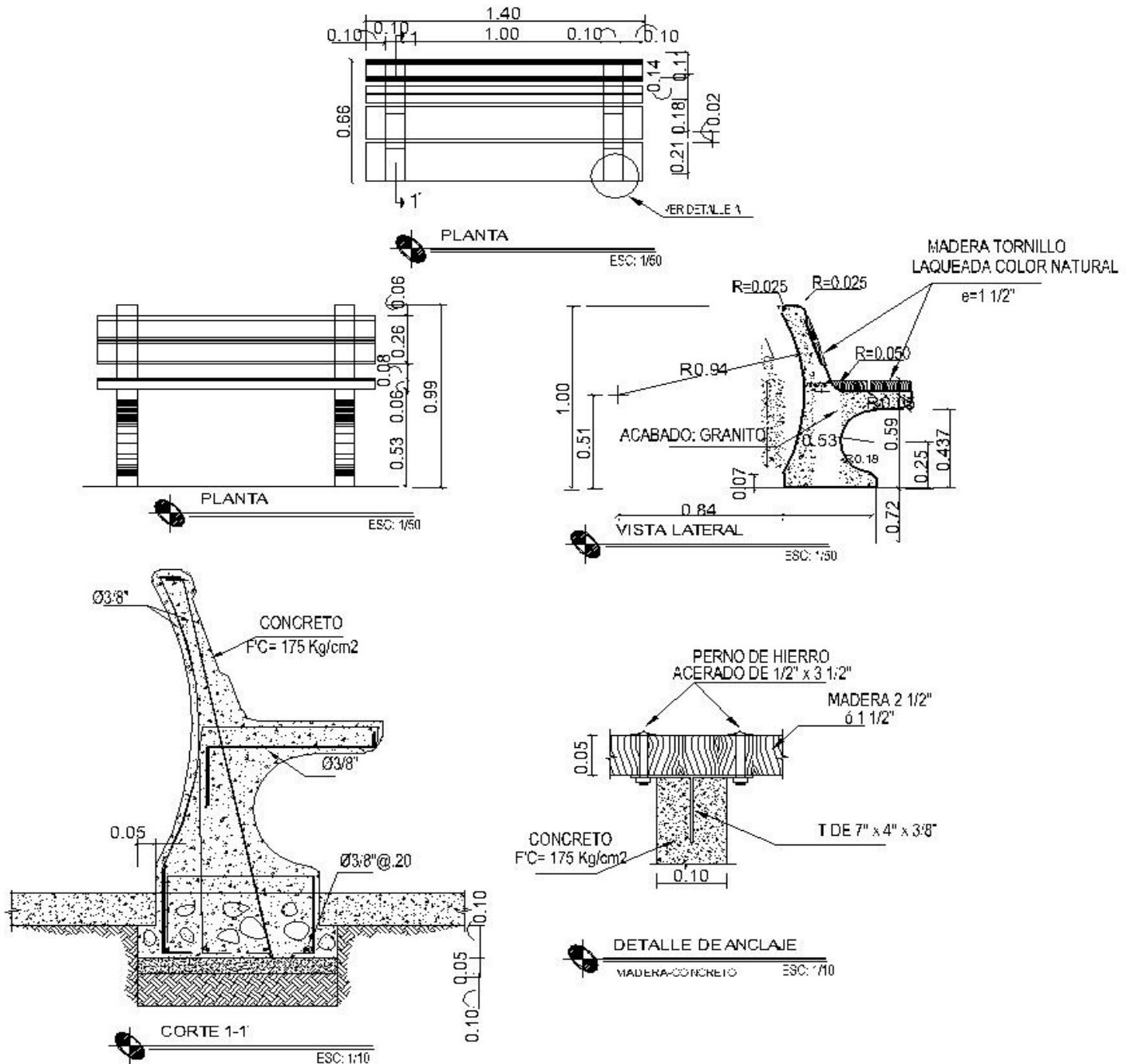
## LOS BOTES DE BASURA ESTÁN FABRICADOS DE ACERO INOXIDABLE



## DETALLE DE BOTES DE BASURA



## 4.2. DETALLES DE BANCAS



DETALLE DE BANCAS EN PARADAS DE BUSES

Y VEREDAS DE CIRCULACION

#### **4.3. TELÉFONO:**

Los mejores lugares para ubicar los teléfonos son las áreas de circulación. En las paradas de buses, ya que hay mas afluencia de personas.

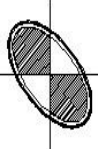
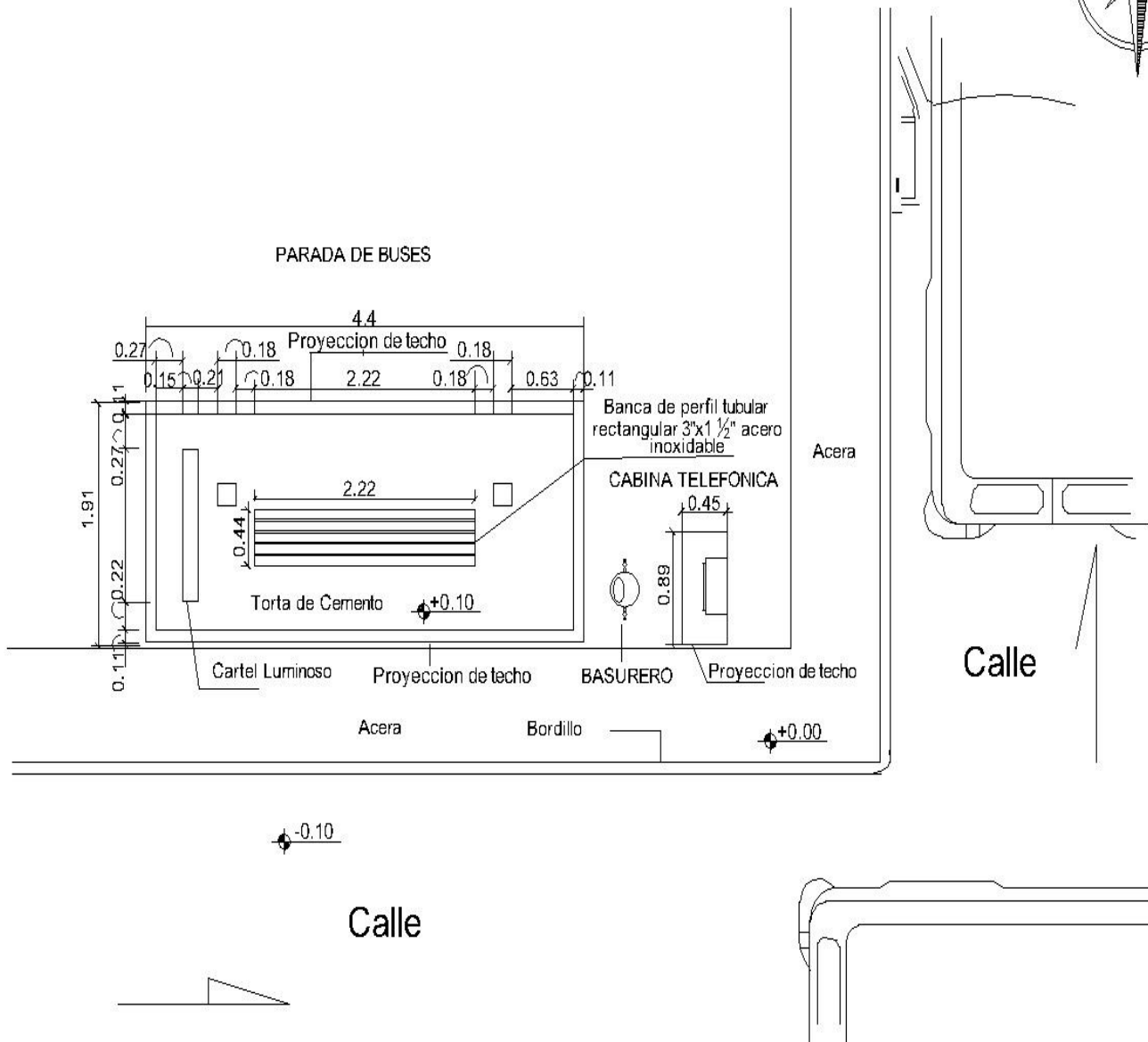
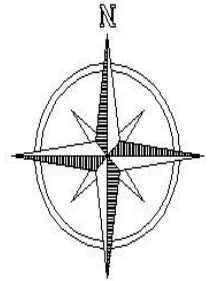
#### **4.4. PLAZAS Y CAMINAMIENTOS:**

Las plazas servirán como punto de distribución hacia las distintas áreas. El mobiliario de las plazas y caminamientos debe integrarse al entorno por medio de la forma y materiales del lugar (bancas, basureros etc.) el ancho de los caminamientos principales de 1.00 y máximo de 3.00 y los secundarios de un mínimo de 0.70 y un máximo de 2.00 con una pendiente de 1.5% para evitar el empozamiento de agua. Se colocara vegetación que sirva como ambientación generando sombra y protección solar en plazas y caminamientos. Evitar al máximo los caminamientos pavimentados para reducir la radiación solar.

#### **4.5. PARADA DE BUS:**

Estructura que los usuarios identifiquen fácilmente, donde deben esperar el transporte público. Techada por el mal tiempo, ya que en algunos sectores no se puede hacer una parada de bus grandes, ya que hay lugares muy angostos.

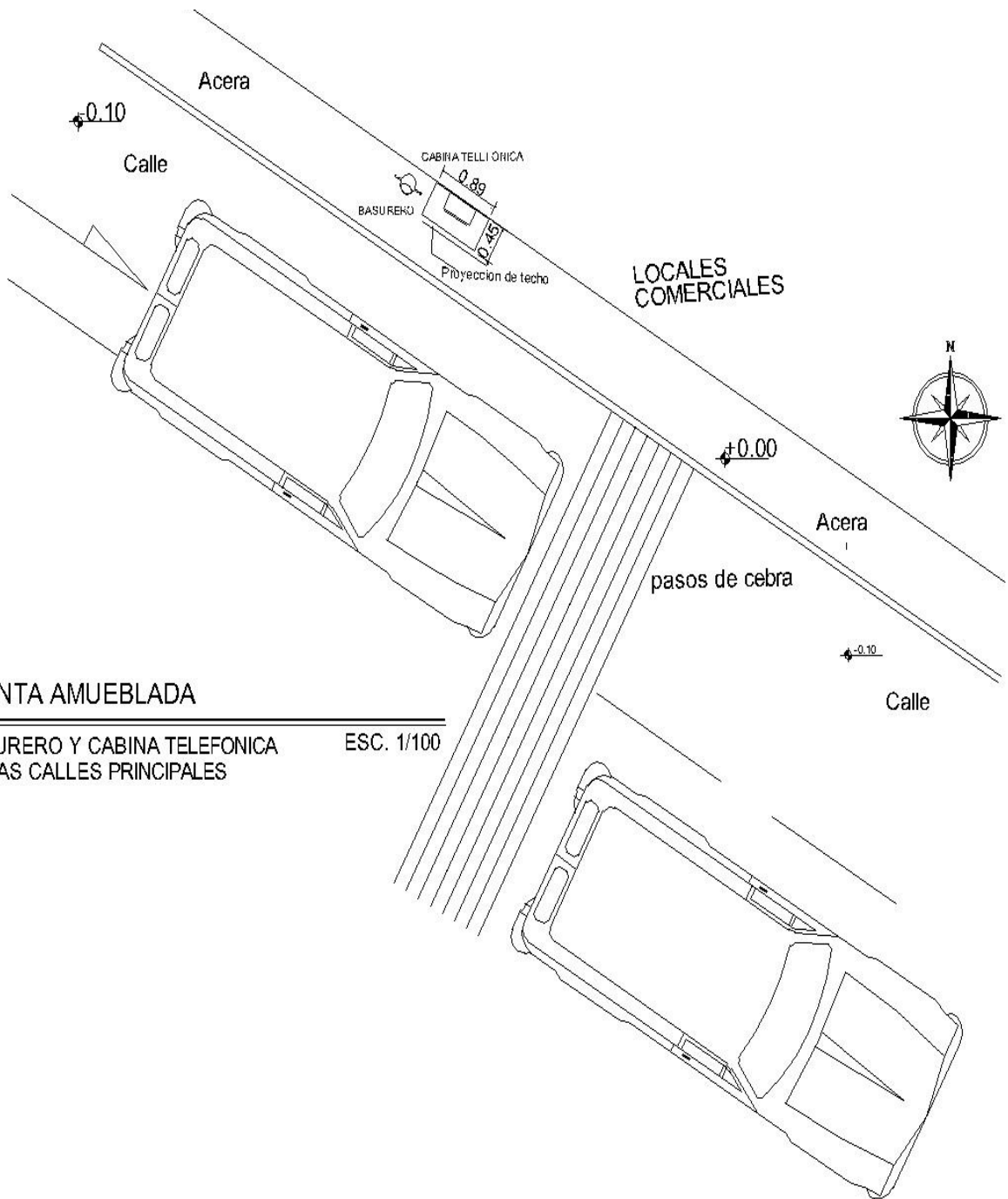
**Las paradas de buses, están fabricadas con estructura metálica, con cubierta de policarbonato; piso de cemento.**



# PLANTA AMUEBLADA

PARADA DE BUSES, BASURERO  
Y CABINA TELEFONICA DE LA VEREDA

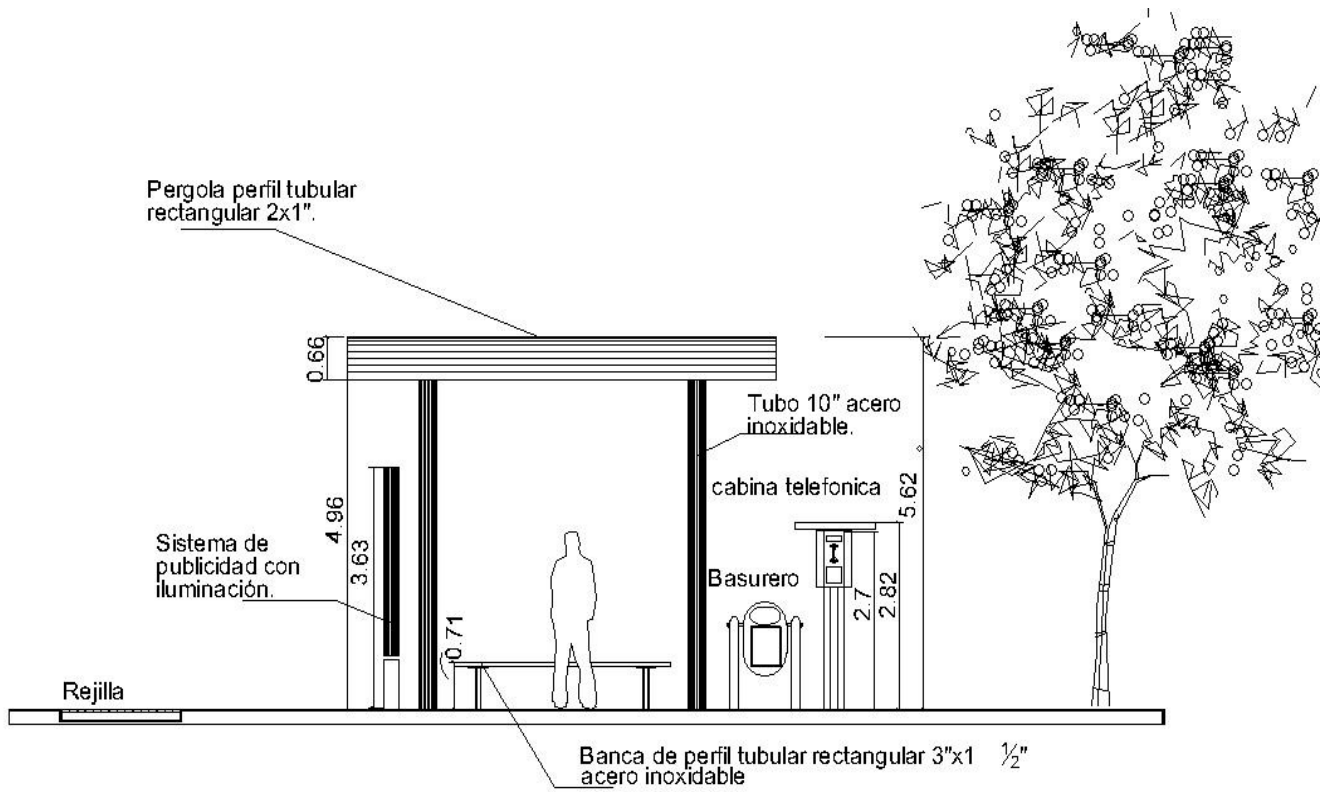
ESC. 1/100



**PLANTA AMUEBLADA**

**BASURERO Y CABINA TELEFONICA  
EN LAS CALLES PRINCIPALES**

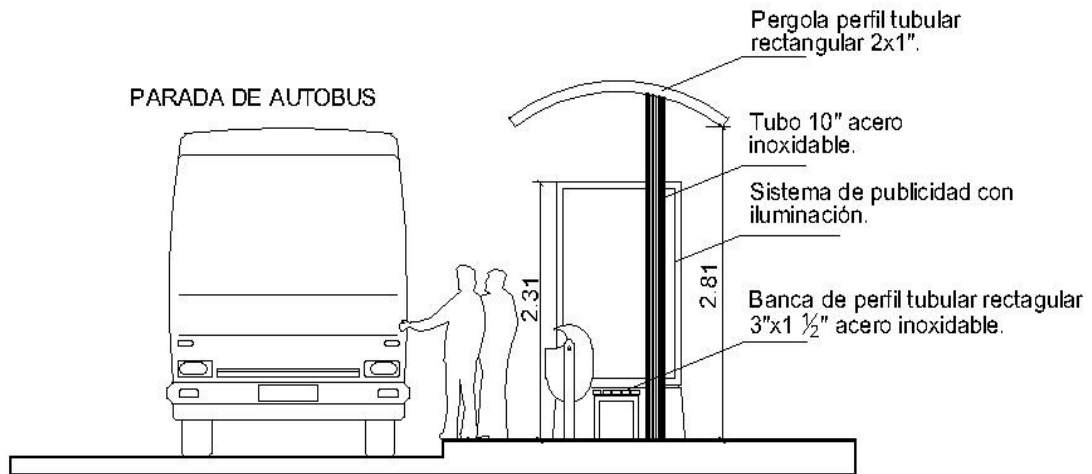
ESC. 1/100



## ELEVACION FRONTAL



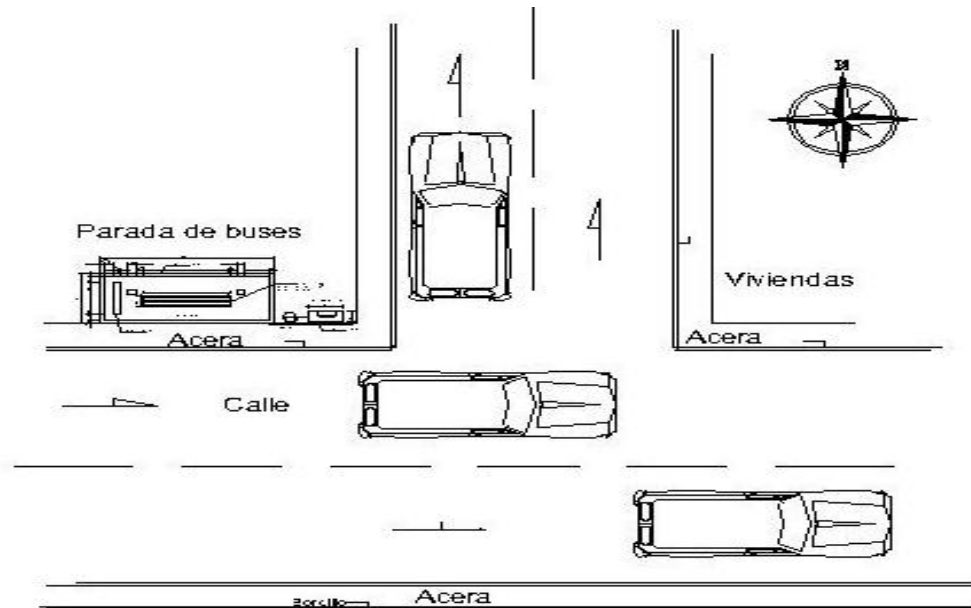
ESC. 1/50



## VISTA LATERAL



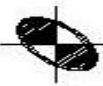
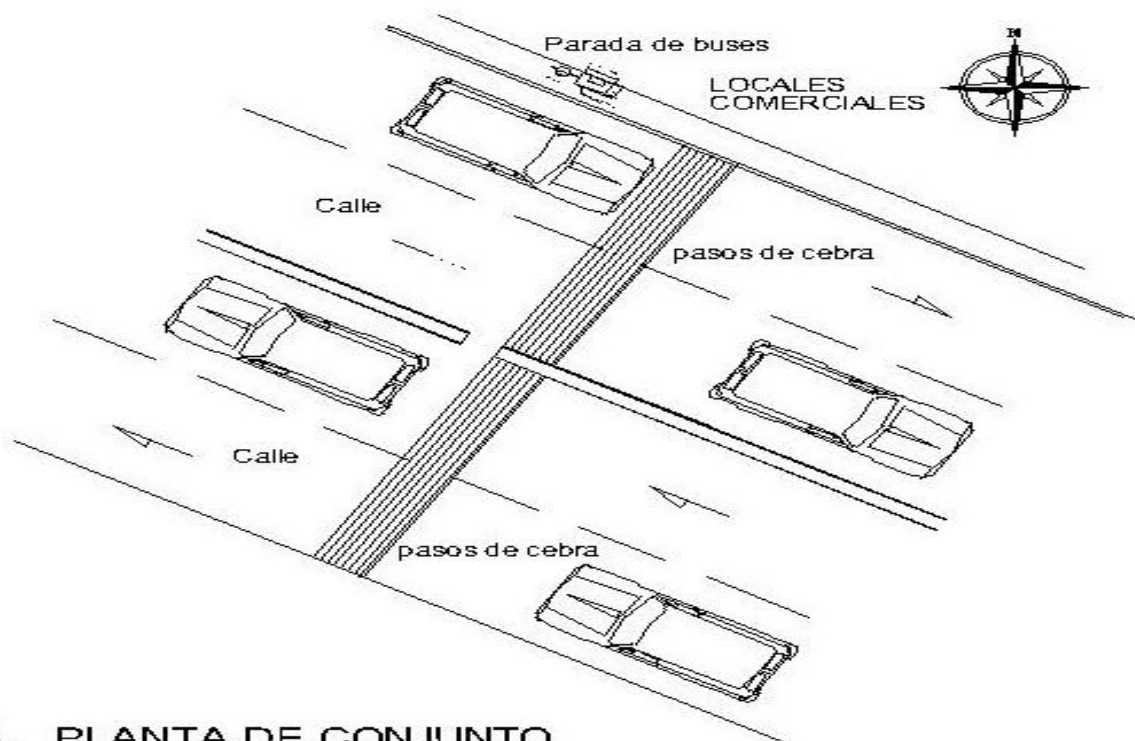
ESC. 1/50



**PLANTA DE CONJUNTO**

**PARADA DE BUSES, BASUREROS Y CABINAS TELEFONICAS DE LA VEREDA**

ESC. 1/100

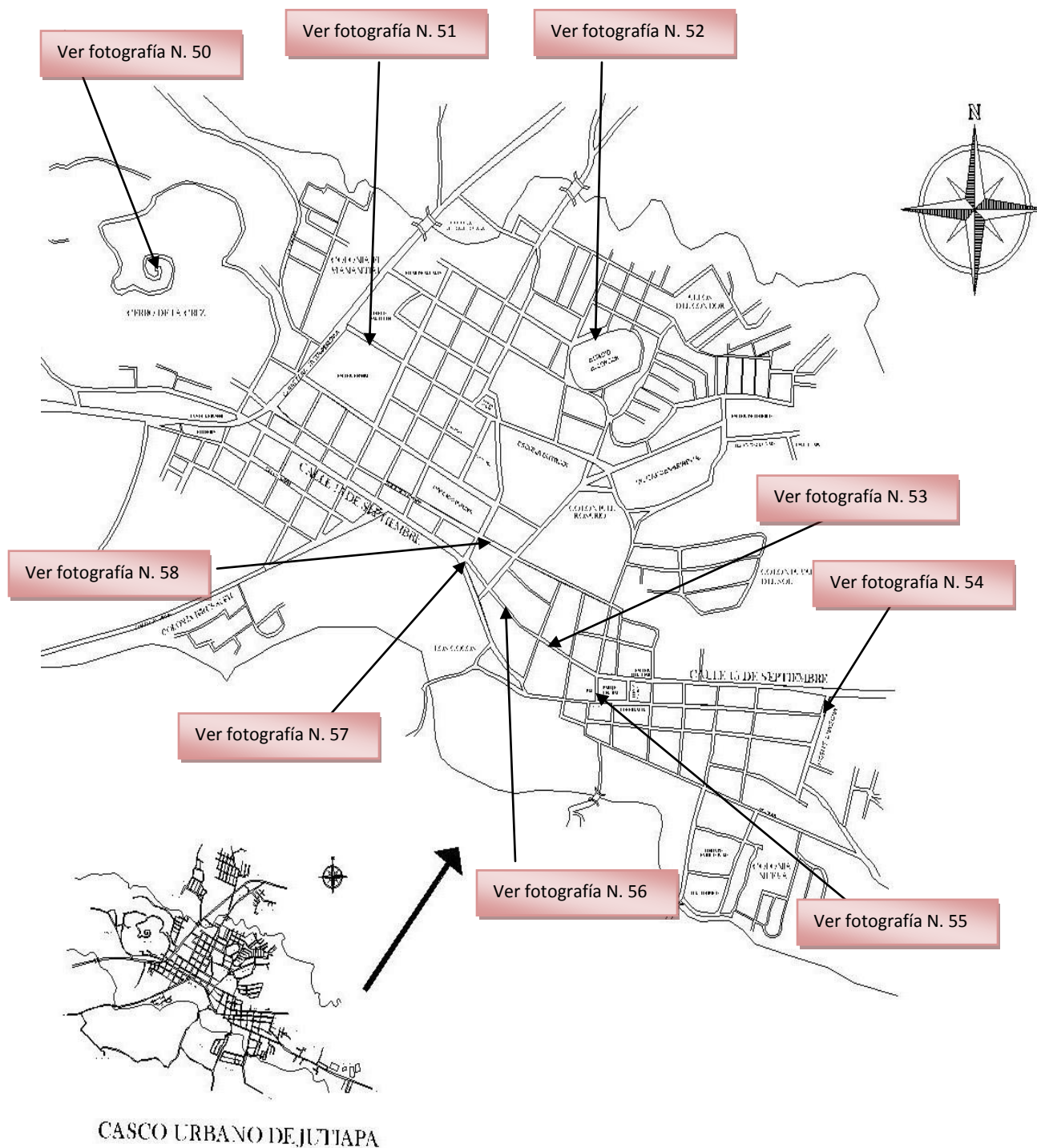


**PLANTA DE CONJUNTO**

**BASUREROS Y CABINAS TELEFONICA EN LAS CALLES PRINCIPALES**

ESC. 1/100

#### 4.6. LOCALIZACIÓN DE LOS BOTES DE BASURA Y TELÉFONO EN ALGUNAS ÁREAS DEL CASCO URBANO, EN PUNTOS ESTRATÉGICOS.



**A CONTINUACIÓN SE OBSERVA EN LAS FOTOGRAFÍAS, LA UBICACIÓN DE BOTES DE BASURA Y TELÉFONO**



**Fotografía N.50 Cerro de la Cruz**  
El lugar lo ocupan como basurero.  
Se ubican botes de basura.



**Fotografía N.51 Colegio San Miguel**  
En Instituciones, Experimental, Escuelas y Colegios. Se colocó basureros y teléfonos, Ya que son áreas muy transitadas.



**Fotografía N.52 Vista del Estadio**  
Se ubica basureros y cabinas de teléfono



**Fotografía N.53 Municipalidad**  
se ubica en el Exterior basurero y cabinas de Teléfono



**Fotografía N.54 Hospital Nacional**  
Se ubica basureros y cabinas de teléfono





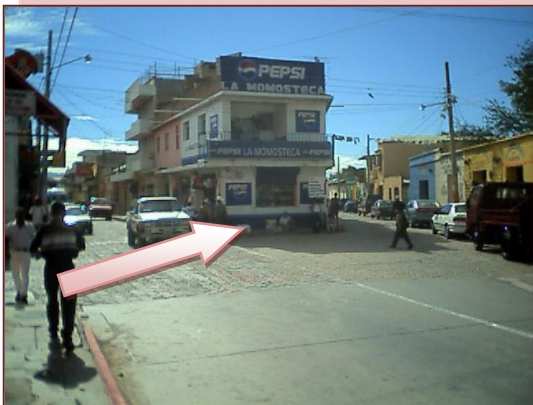
**Fotografía N.55 Cuartelón**

Se ubica basureros, ya que en el otro Lado del parque se encuentra cabinas De teléfono



**Fotografía N.56 Calle 15 de Septiembre**

Las calles principales son muy transitadas se ubica basureros y teléfonos, ya que son zonas de comercio.



**Fotografía N.57 Calle 15 de septiembre**



**Fotografía N.58 Calle 6 de septiembre**

Ya que en algunas áreas existe teléfono. Se ubica basureros.

#### 4.6.1. LOCALIZACIÓN DE PARADA DE BUS, BASUREROS Y TELÉFONO; EN ALGUNAS ÁREAS DEL CASCO URBANO.

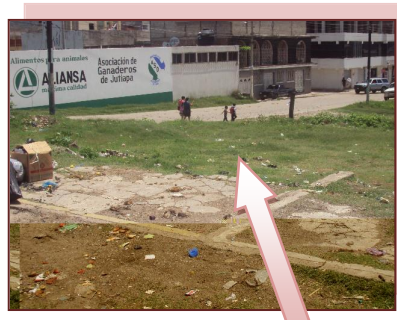
Solo en punto estratégicos, ya que se necesita una área de  $3.10 \times 1.70 \text{mts}^2$ , por falta de espacio, solo se colocaran rótulos que indiquen parada de bus.



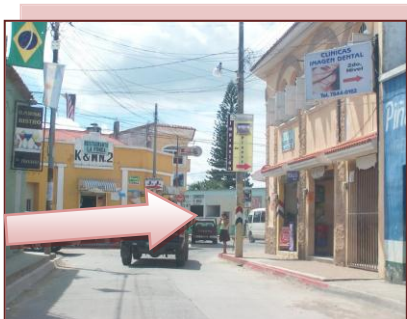
**A CONTINUACIÓN SE OBSERVA EN LAS FOTOGRAFÍAS, LA UBICACIÓN DE BOTES DE BASURA, TELÉFONO Y PARADA DE BUS**



**Fotografía N.59 Afuera del Cementerio**  
Se ubica teléfono  
Ya que en dicha área no existe



**Fotografía N.60 En el antiguo Campo de la feria.**  
se ubicación de parada de bus



**Fotografía N.61 La Ronda**  
Se ubica parada de bus, ya que enfrente Esta la Bodega Municipal



**Fotografía N.62 Calle al Experimental**  
se instala parada de bus, ya que son áreas escolares.



**Fotografía N.63 Carretera hacia el Estadio**

Se ubica para de bus, ya que los buses que están en esa área No tienen señalización. Solo se parquean en dicha área.



Su aspecto visual no es el apropiado, ya que en esta área circulan muchos vehículos y buses. Es un área escolar.

Lo utilizan como basurero clandestino.

Fotografía N.64 Calle al experimental

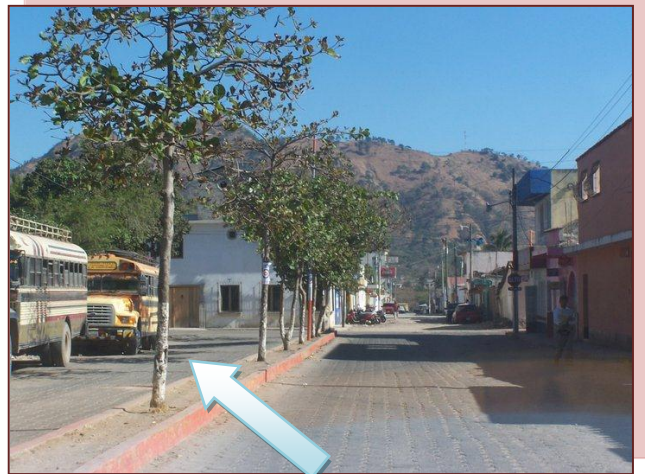
## 5. PROPUESTA DE JARDINERAS

Aprovechando la mayor parte de personas que circulan en dicho lugar, ya que enfrente esta El Instituto Experimental. Dándole una visión más limpia.

**Se propone jardinizar las áreas del Arriate Central del Boulevard de la Calle de la escuela Federal. Las plantas deben de ser rusticas al Maltrato, la sequia, el calor y la Pobreza del suelo. Se recomienda:**

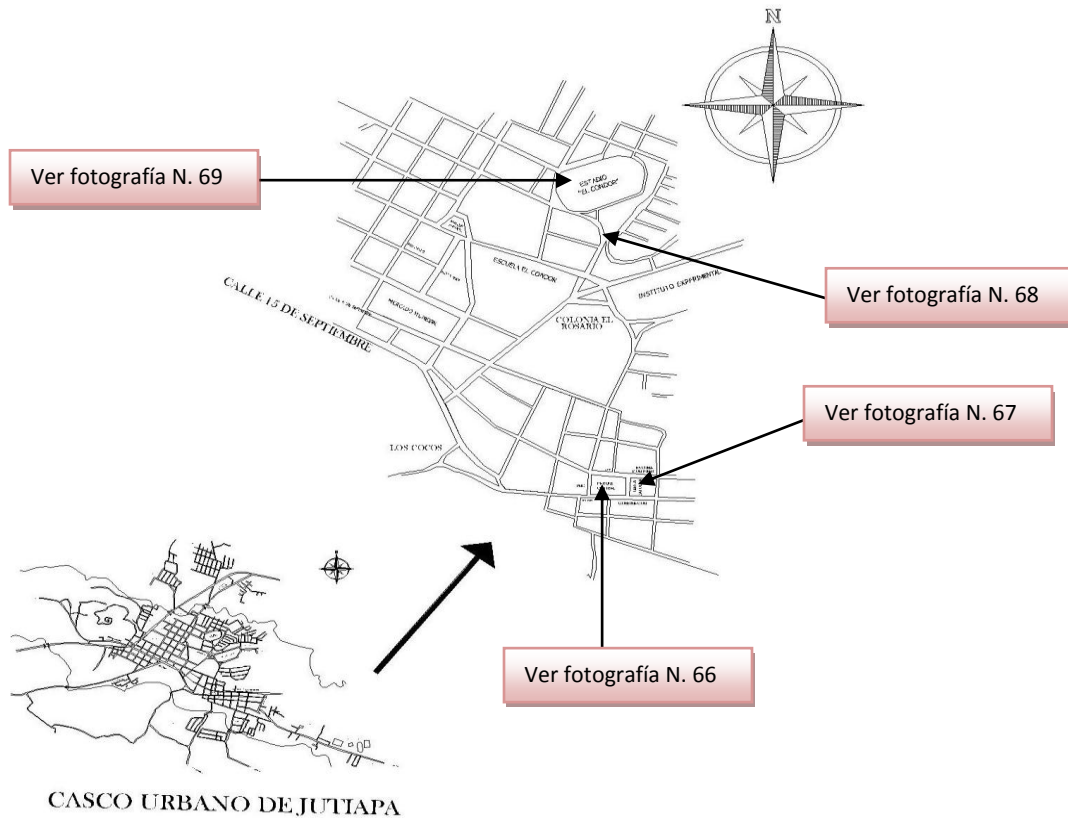
**-Plantas rastreras:**

**Las plantas rastreras son plantas que No crecen en altura, sino que se Arrastran por el suelo. Existen diferentes Colores y especies.**



Fotografía N.65 Calle de la escuela Federal

## 6. LOCALIZACION DE SEÑALIZACION EN ROTULOS; EN ALGUNAS AREAS DEL CASCO URBANO.



### 6.1. SEÑALIZACIÓN EN ROTULADOS:

Ubicación en esquinas, accesos de las grandes áreas (áreas verdes, áreas infantiles, áreas deportivas, en los caminamientos etc.) La señalización informa sobre: áreas de juegos, actividades culturales, sociales, (descanso, contemplación, recreación, dirección de circulaciones, identificar servicios).



Fotografía 66. Parque Central de Jutiapa (“Rosendo Santa Cruz”,)

**Se observa que en las calles principales, hay señalización en rótulos. Se ubican rótulos de señalización solo en el resto del casco urbano. Ya que son áreas lejanas a las calles principales.**



**Fotografía N.67 Parroquia San Cristóbal**

Rótulos que relaten la historia de la Parroquia Ya que esta área es muy visitada por turistas y Personas que viven en dicho lugar.



**Fotografía N.68 El Estadio de Jutiapa**

Se ubica rótulos en el estadio, porque no hay donde indique entradas, salidas etc. en dicho Estadio.



**Fotografía N.67 Calle del Barrio  
El cóndor**

Se ubica rótulos en las calles, que lleva al Estadio WINSTON PINEDA, para que sirva como guía.

## **7. ESPACIOS PARA PERSONAS DISCAPACITADAS**

Que es una propuesta muy interesante, porque en algunos lugares no le dan énfasis a este problema.

“Una ciudad es accesible cuando sus integrantes pueden hacer uso de sus bienes y servicios sin tener que enfrentarse a las distintas barreras”.

La planificación es adecuada y amplia con una gran dosis de creatividad e imaginación puede ofrecer a niños y adultos, con problemas un entorno apropiado al aire libre, un parque a sus posibilidades.

### **7.1. ESPACIOS PÚBLICOS TIENEN QUE SER TOTALMENTE ACCESIBLES PARA DISCAPACITADOS**

Plazas, parques, jardines, aparcamientos, salas de espectáculos y quioscos, entre otros, tienen que adaptarse a los requerimientos para que puedan ser usados por una persona en silla de ruedas o que vaya acompañado por un perro guía o por cualquier otro tipo de asistencia, ya sea técnica (bastones, muletas), humana o animal. Lógicamente, ello afectará a elementos tan variados como barandillas, sumideros de las calles, aceras, semáforos, pasos de cebra, marquesinas, paneles publicitarios, torniquetes, arcos de detección de metales y hasta cajeros automáticos de entidades bancarias y máquinas expendedoras.

Las plazas de aparcamiento para discapacitados deben situarse lo más cerca posible de la entrada y las puertas aptas para ellos tienen que estar señalizadas y con la suficiente iluminación como para ser reconocidas de un vistazo desde el exterior e interior.

En el espacio público urbano los cambios también son importantes. Aceras y calles peatonales serán continuas, es decir, sin escalones sueltos y con pendientes que faciliten la circulación de los usuarios en silla de ruedas. El pavimento no tendrá resaltes, evitará los resbalamientos y deberá indicar el arranque de rampas, escaleras y los vados reservados a peatones. Incluso los cajeros automáticos y máquinas expendedoras tendrán que facilitar su uso a las personas con discapacidad, así como los teléfonos públicos.

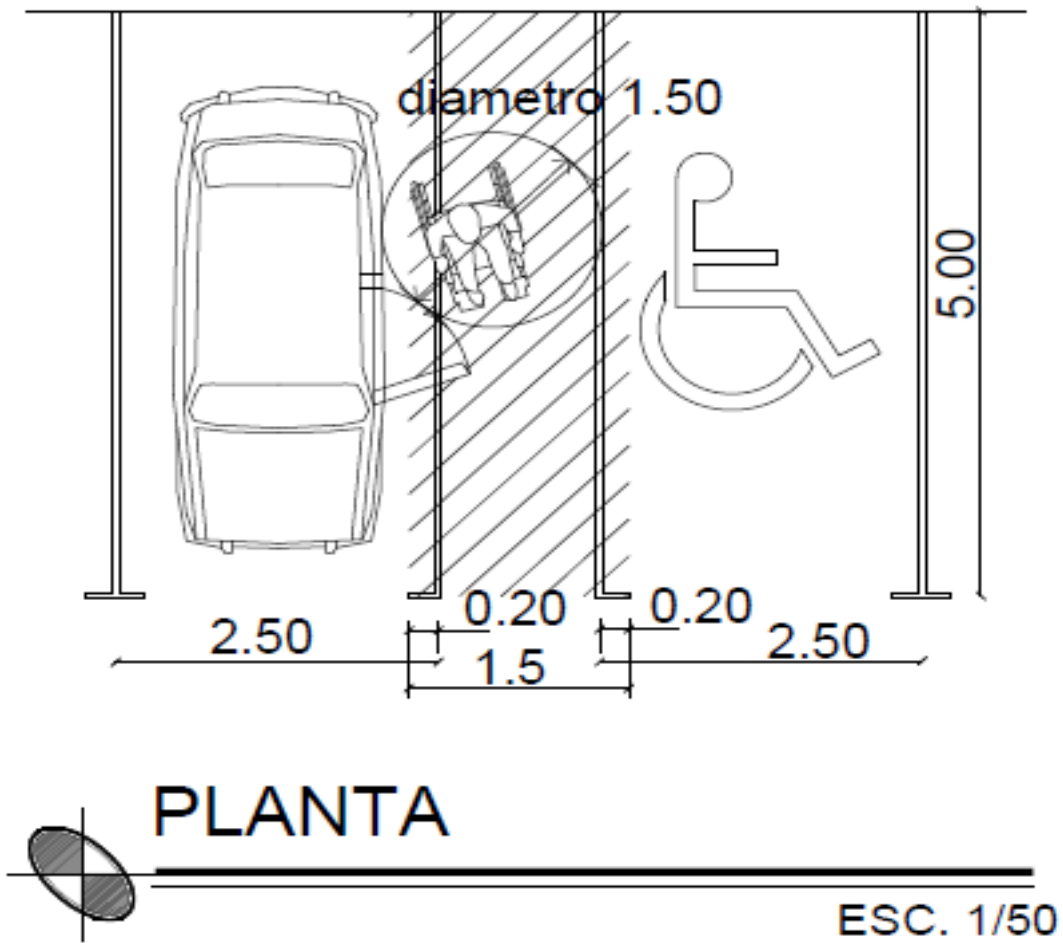
Se crea accesos e infraestructura adecuada para las personas con alguna discapacidad en la Cabecera Departamental de Jutiapa. Personas con discapacidad continúan siendo víctimas de discriminación.



**Fotografía N.68**

Se observa un hombre con discapacidad, cruzando la calle.  
 Se propone pasos de cebra, para poder respetar al peatón en puntos específicos.

**7.1.1.EN ACERAS**





### 7.1.2. ACERAS DE ESQUINA

**A.** Los pavimentos en las esquinas de banqueta deberán cumplir las mismas condiciones que las recomendadas para andadores.

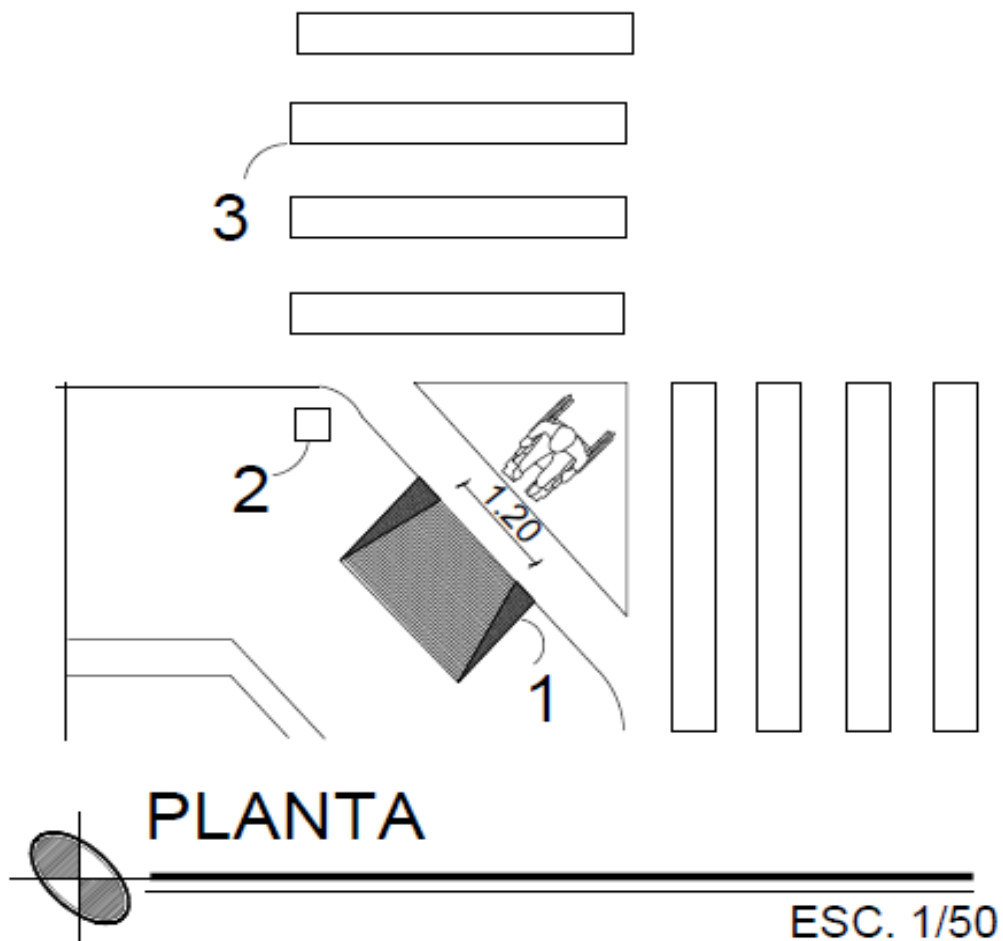
**B.** En todas las esquinas de banqueta deberán existir rampas con una pendiente no mayor al 8%, para salvar el desnivel hacia el arroyo vehicular.

**C.** Es recomendable señalar las rampas y utilizar cambios de textura en los pavimentos inmediatos a las mismas.

**1.** Rampa de banqueta con pavimento y pendiente no mayor al 8%.

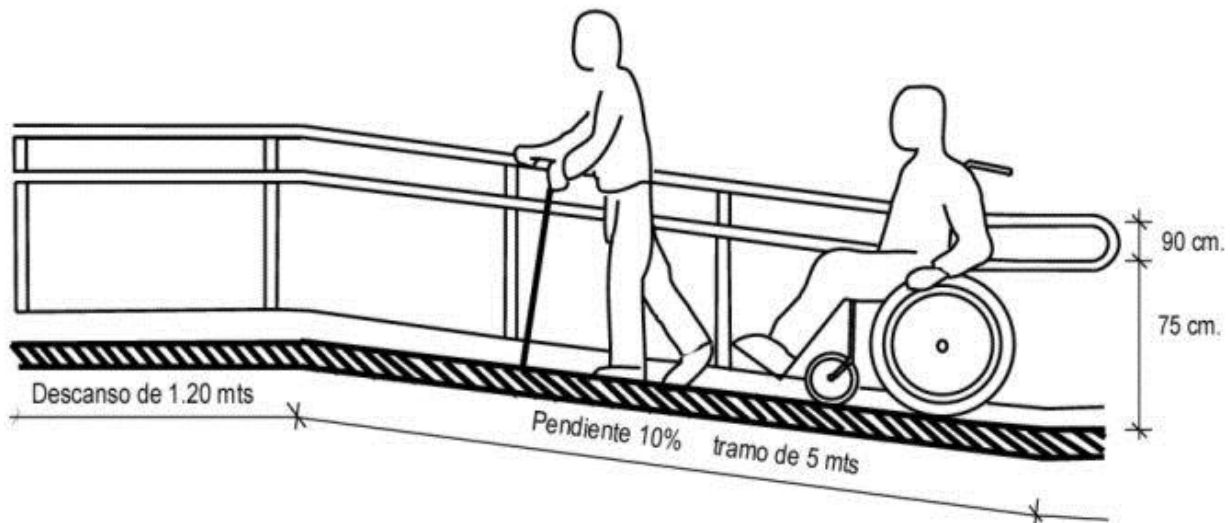
**2.** Señalización de poste.

**3.** Cruce peatonal.

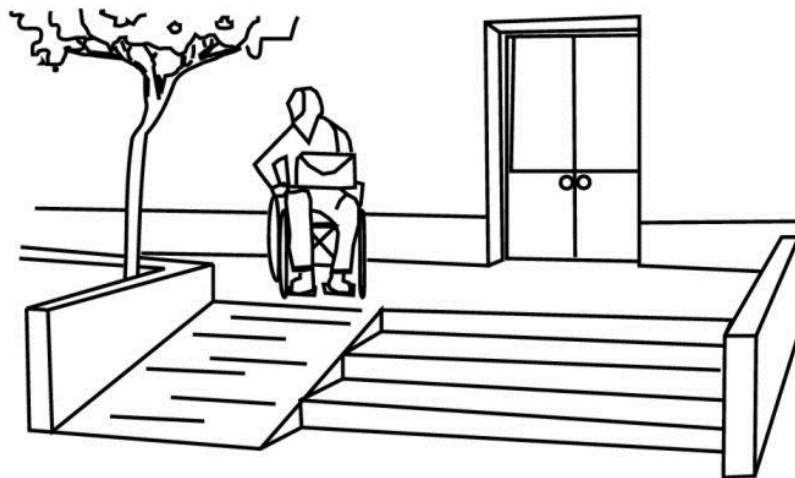


- A.** Es recomendable que, cuando menos, uno de cada veinticinco cajones de estacionamiento sean para personas con discapacidad.
- B.** Los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad deberán ser de 3.8 por 5.0 m, estar señalizados y encontrarse próximos a los accesos.
- C.** El trayecto entre los cajones de estacionamiento para personas con discapacidad y los accesos, deberá estar libre de obstáculos.
1. Cajón de estacionamiento para personas con discapacidad de 3.8 por 5.0 m.
  2. Franja de circulación señalizada.
  3. Pavimentos antiderrapantes.
  4. Rampa con pendiente máxima del 6%.
  5. Señales de poste.
  6. Señalización en piso.
  7. Topes para vehículos.

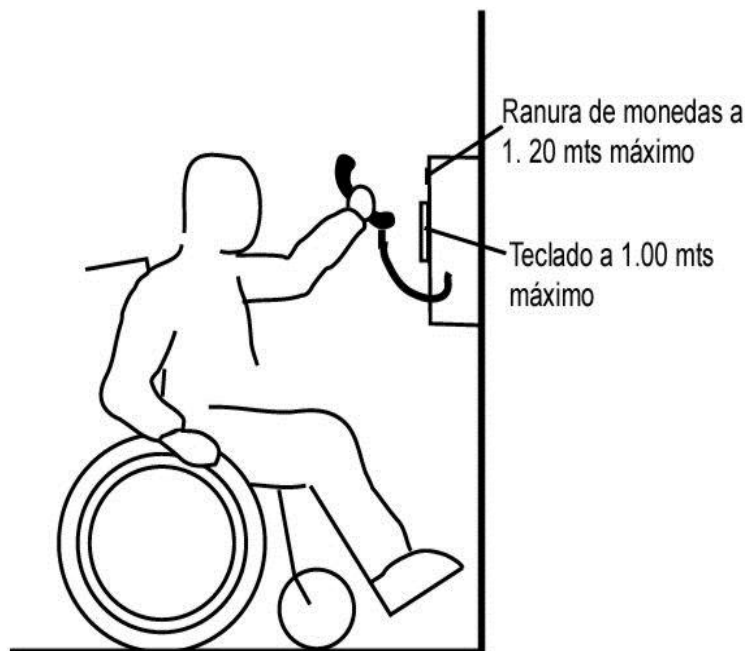
### 7.1.3. RAMPA



A lo largo de todas las rampas se debe construir un bordillo de altura mayor o igual a 10cms para evitar la salida de las ruedas de coches y sillas de ruedas y servir como guía para invidentes.



#### 7.1.4. TELÉFONOS



La ubicación, el diseño y las dimensiones de los teléfonos públicos deben permitir el uso de éstos por parte de todas las personas, atendiendo las siguientes características:

El teclado debe estar a un 1.00mt. de altura del piso y la ranura para monedas a una altura máxima de 1.20mts.

## **8. ESCULTURAS:**

Se propone generar espacio llenos de simbolismos donde, por medio de esculturas figurativas o abstractas realizadas con los escombros, la memoria esté **simbolizada, significada y representada**. Con los escombros rescatados, se propone generar esculturas a distintas escalas dentro de la Cabecera Departamental, emplazadas en el espacio público. Las esculturas generan límites, produciendo sub-espacios que serán más atractivos para la población, mejorando la calidad del lugar.

Puede ser realizada como una unidad o como un conjunto, que pueda crear un recorrido. En caso de ser ubicadas en tréboles viales, cuidando de que su escala sea la adecuada para dicho espacio.

## **9. TEXTURA DE PISO:**

Intervenir paseos peatonales, veredas y calles. La intención es generar cambios de textura y de materialidad en las áreas peatonales, con restos de escombros simbólicos, para que la función de la vereda o paseo cambien espacialmente y sea un aporte a la imagen urbana patrimonial del lugar.

Se crea sub-espacios dentro de los paseos, limitándolos con elementos creados con escombros, como mobiliario urbano. Este cambio de textura y mobiliario puede complementarse o reforzarse con vegetación y arborización. El espacio público es un elemento que está en constante transformación al cambiar los usos de los bordes, las condiciones socioeconómicas, su conectividad, etc. Generalmente estos procesos de transformación se van dando paulatinamente con el paso del tiempo, pero cuando ocurren catástrofes de magnitud estos espacios toman repentinamente nuevos roles y su uso se hace mucho más intensivo.

Las distintas partes que componen el espacio público: la calle, las plazas y los parques han adquirido un rol primordial en las zonas afectadas. La población se ha refugiado en estos lugares armando improvisados campamentos, ya que les dan

Mayor seguridad que sus viviendas dañadas, o definitivamente porque perdieron todo y no tiene dónde ir. Es así como el espacio público ha recuperado su función cívica, convirtiéndose en lugar de intercambio y de encuentro en donde hoy las familias duermen, se reúnen, almuerzan, se aprovisionan de agua, se informan, juegan, cocinan, se conocen, etc.



Se observa la calle deteriorada, falta de mantenimiento. Se propone darle mantenimiento al puente y una plaqueta donde relaten la historia del puente, cuando Fue construido y cuántos años tiene.

**Fotografía N.77 Puente Antiguo en la avenida del Cementerio, barrio latino.**

Se está dando una imagen urbana, dándole Énfasis al antiguo puente, pintando de color blanco los límites del puente.



**Fotografía N.78 Vista del Estadio de Jutiapa**

Se propone pintar el estadio, dándole una mejor imagen al lugar. Señalización en los espacios interiores y exteriores del Estadio.

## 10. VISTAS PERSPECTIVADAS



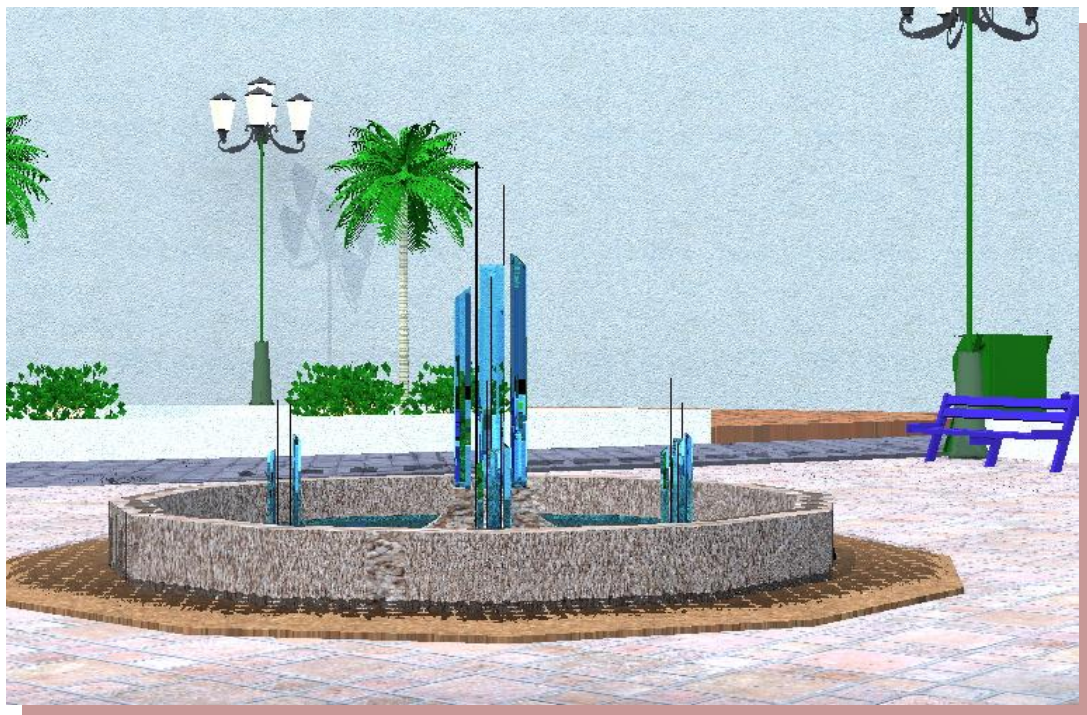
**PERSPECTIVA DEL CAMINAMIENTO PEATONAL**



**PERSPECTIVA DE ÁREA DE MESAS Y RAMPA PARA PERSONAS DISCAPACITADAS**



**PERSPECTIVA DEL ÁREA DE JUEGOS**



**VISTA DE LA FUENTE, QUE ESTÁ EN LA PLAZA**



**PERSPECTIVA DE NIÑOS JUGANDO EN EL ÁREA DE GRAMA DE LA VEREDA**



**VISTA DEL ÁREA DE DESCANSO Y CONTEMPLACIÓN**





**PERSPECTIVA DEL ÁREA DE JUEGOS INFANTILES**



**PERSPECTIVA DEL ÁREA DE MESAS Y JUEGOS INFANTILES**



**VISTA DE LA PLAZA DE LA VEREDA**



**PERSPECTIVA DEL ÁREA DE CONTEMPLACIÓN**



**VISTA DE LA RAMPA PARA PERSONAS DISCAPACITADAS Y CAMINAMIENTO PEATONAL**



**VISTA DEL ÁREA DE MESAS Y JUEGOS INFANTILES**



**PERSPECTIVA DEL AREA JARDINIZADA**



**VISTA DEL ÁREA DE CONTEMPLACIÓN**



**PERSPECTIVA DE LA PLAZA CENTRAL DE LA VEREDA**



**VISTA DE ÁREA DE DESCANSO**



**PERSPECTIVA DE LA PARADA DE BUS, POR EL ANTIGUO CAMPO DE LA FERIA**



**PERSPECTIVA DE LA PARADA DE BUS, BASUREROS Y CABINAS TELEFONICAS. POR EL MERCADO MUNICIPAL**



**VISTA DE SEÑALES VIALES EN LA CALLE PRINCIPAL, 15 DE SEPTIEMBRE**



**PERSPECTIVA DE PARADA DE BUS, CABINA TELEFÓNICA, BASURERO Y VEGETACIÓN AFUERA DEL CEMENTERIO**



**VISTA DE RAMPA PEATONAL PARA PERSONAS DISCAPACITADAS EN LAS PARADAS DE BUSES**



**VISTA DE PARADA DE BUS, EN LA RONDA POR LA BODEGA MUNICIPAL**






**VISTA DE SEÑALES VIALES, COMO PASOS DE CEBRA EN LA CALLE AL EXPERIMENTAL**



**PERSPECTIVA DE PARADA DE BUS CON SUS BANCAS, BASURERO, CABINAS TELEFONICAS Y RAMPA PEATONAL**



**CONCLUSIONES**

**RECOMENDACIONES**

## CONCLUSIONES

### NIVEL 1 - SUPERIOR DE INTERVENCIÓN

- La estructura vial actual en el Casco Urbano en el área central se produce una congestión vehicular y peatonal. Ya que dicho sector es en donde se desarrolla la mayoría de actividades de comercio y de socialización, ocasionando así, más congestionamiento del que ya existe; generando una zona caótica y altamente bulliciosa.
- Por el crecimiento de la población urbana, actividades económicas y nuevos proyectos o desarrollos aumenta el tránsito, consecuentemente aumentan los problemas de congestionamiento.
- Las vías del casco urbano no están señalizadas, por lo que cuando se está conduciendo no está claro, el sentido de “Quién lleva la vía”. Asimismo no están definidos las áreas, en donde sea permitido estacionarse en la vía pública. Ya que algunos conductores ocasionan un bloqueo de las vías.
- Las rutas del transporte Urbano hacen su recorrido por sectores congestionamiento vehicular y peatonal, se observa que el mayor congestionamiento es por el área del Mercado Municipal.

### NIVEL 2 - MEDIO DE INTERVENCIÓN

- La planificación de espacios públicos es de suma importancia para la población de toda Ciudad, ya que esta desempeña funciones económicas, psicológicas, sociales recreativas y físicas.
- La propuesta de espacios públicos, con función recreativa es una alternativa para brindar a la población lugares donde se pueda desarrollar actividades de esparcimiento y de recreación a bajo costo, teniendo así un papel importante en la salud física y mental del hombre.

### NIVEL 3 - INFERIOR DE INTERVENCIÓN

- Focos de contaminación, debido a la basura que es acumulada por las actividades y también algunas personas tiran bolsas de residuos, provocando contaminación y deterioro al ambiente.
- No existe continuidad de uso, imagen y paisaje.
- La ausencia de tratamiento del lugar, incluye la carencia de senderos peatonales y mobiliario urbano.

## RECOMENDACIONES

### NIVEL 1 - SUPERIOR DE INTERVENCIÓN

- Para evitar los problemas del tránsito que causa la construcción de nuevas obras de infraestructura se debe realizar una autorización municipal para la licencia de construcción de proyectos y desarrollos urbanísticos, especialmente los de gran magnitud.
- Se recomienda un desarrollo vial a un corto plazo por ser esta intervención la que implica menos inversión económica y menos trámites administrativos.

### NIVEL 2 -MEDIO DE INTERVENCIÓN

- Los espacios públicos diseñados y propuestas en este documento deben ser lugares libres pero controlados; es decir que haya libertad de acción, pero a la vez, se puedan evitar el vandalismo y brindar seguridad al usuario.
- Es necesario, se tomen las medidas necesarias y se planifique en el presente, espacios para que la población tenga acceso a lugares planificados, para poder satisfacer su necesidad de recreación y relajación.
- Es importante revitalizar y recuperar los espacios y áreas que tienen potencial para poder planificar lugares de recreación y encuentro ciudadano, de esta manera pueden convertirse en un instrumento para el ordenamiento de la ciudad.

### NIVEL 3 - INFERIOR DE INTERVENCIÓN

- Motivar a la población a que participe en la tarea de valorizar la imagen urbana del Casco Urbana de la Cabecera Departamental de Jutiapa, esto implica la participación del mantenimiento y cuidado de su comunidad cercana, para evitar mayores deterioros y para que las futuras generaciones puedan apreciarla.
- Para que el Mobiliario no interfiera visualmente con las perspectivas urbanas y por su funcionamiento, es preferible agruparlo, para que el usuario los identifique fácilmente y pueda utilizarlo en un desplazamiento corto.
- Realizar por parte de las autoridades locales tanto municipales, religiosas, no gubernamentales, una investigación más profunda acerca de la historia particular del pueblo, ya que cuenta con poco registro o documento del mismo.

## REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS

### LIBROS CONSULTADOS

- Bazant s, Jan. Manual de Criterios de Diseño Urbano. Editorial Trillas.
- Enciclopedia Multimedia Universal, 1,999.
- Océano; Enciclopedia Concisa de Guatemala.
- Cabezas Carcache, Horacio. Historia General de Guatemala, Asociación de Amigos del país, Tomo 3, desde el siglo XVIII, hasta la Independencia; Comercio.
- Pérez Riera, Rafael. Historia General de Guatemala, Asociación de Amigos del país, Tomo 5, Época Contemporánea: 1,898-1944, Transporte, Comercio y Servicios Públicos.

### TESIS

- Capriel, Walter. Terminal de Transporte para Quetzaltepeque, Chiquimula. Tesis de grado USAC. Facultad de Arquitectura, 2,005.
- Ilesca Davila, Byron Antonio y Calvillo Taracena, Omar Daniel, Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Ordenamiento de las Vias principales en el Centro del Casco Urbano. Progreso, Jutiapa, Tesis de Arquitectura. USAC - 2, 006.
- Micheo Lopez, Cesar Estuardo. Terminal de Buses para la Ciudad de Guastatoya, El Progreso, San Carlos de Guatemala. Tesis de Grado. 1,991.
- Mejía Ramírez, José Renato. Terminal de Buses Extraurbanos y Propuesta de Reordenamiento de las Vias Principales en el Centro del Casco Urbano del Municipio de El Progreso, Jutiapa, Tesis Facultad de Arquitectura. USAC - 2,006.
- Monterroso Alvarez, Hugo Adolfo. Mercado Sectoria con Apoyo de Terminal de paso para la ciudad de Jutiapa, Facultad de Arquitectura, USAC. Julio 2,003.
- 
- Sagastume Grajeda, Gesine Veronica. Parque Urbano en la Ciudad de Jutiapa, Facultad de Arquitectura, USAC. Enero 1,994.
- Vela Morales, Francisco Guillermo, Estudio de Impacto Vial, Ciudad de Guatemala, Tesis Facultad de Ingeniería. USAC - 2,008.

## LEYES Y REGLAMENTOS

- Estudio Centro Americano de Transporte, ICAT, Secretaria de Integración Económica de Centro América, Informe final, parte 1, Apéndice 6/2. BCEOM, Enero de 2,001.
- Decreto Número 132-96. Ley de Tránsito y Reglamento de Tránsito. Acuerdo Gubernativo Número 273-98.
- Decreto N. 9-2,012. Ley de Vivienda, TÍTULO I, Disposiciones Generales.
- Decretan. 4-89. Ley de área Protegidas.
- Ley Preliminar de Urbanismo Decreto Número 583, El presidente de la Republica.
- Ley de Parcelamiento Urbanos. República de Guatemala, Decreto Número N.68-86. Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente.
- Reglamento de Construcción de la Municipalidad de Jutiapa, Punto sexto del Acta, 27 de noviembre de 1,998.

## DOCUMENTOS CONSULTADOS

- DMP. Diagnóstico-Plan de Desarrollo Municipal, Jutiapa, Jutiapa.
- INE. Ley Preliminar de Regionalización, Decreto N. 70-86 y Censos del Instituto Nacional de Estadística.
- IGN, Instituto de Geografía - 2,021.
- SEGEPLAN. Plan de Desarrollo Departamental de Jutiapa, 2,011-2,021.

## SITIOS DE INTERNET

- <http://www.miJutiapa.com/>
- <http://www.Encyclopedia.com/>
- Sn, Jutiapa, Guatemala, [http://www.zonu.com/mapas\\_guatemala/m\\_jutiapa.htm](http://www.zonu.com/mapas_guatemala/m_jutiapa.htm). mayo 2,009.
- [www.ine.gob.gt/](http://www.ine.gob.gt/)Instituto nacional de Estadística de la republica de Guatemala.
- [www.Unesco.org/.../Guatemala/Guatemala\\_reglamento](http://www.Unesco.org/.../Guatemala/Guatemala_reglamento).
- [www.segeplan.gob.gt/.../vivienda](http://www.segeplan.gob.gt/.../vivienda).

# ANEXOS



## SEÑALES DE REGLAMENTACIÓN

### INTRODUCCIÓN

El siguiente listado, agrupa las señales de tránsito verticales que se utilizan en la propuesta del desarrollo vial de la Cabecera Departamental de Jutiapa. Tomando en cuenta la homogeneidad de las señales para un buen entendimiento de las mismas, ya que es un lenguaje sobre todo visual que funciona en base a iconos.

### SERIE DE DERECHOS Y PRIORIDAD DE PASOS



### SERIE DE RESTRICCIÓN DE GIROS Y MANIOBRAS



### SERIE DE EXCLUSIÓN DE FLUJOS





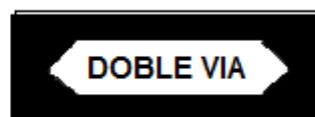
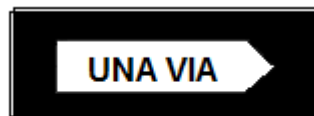
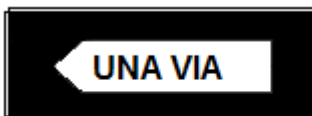
## SERIE DE REGULACIÓN DE ESTACIONAMIENTO



## SERIE DE TRANSPORTE PÚBLICO



## SERIE DE SENTIDO OBLIGADO



## **SEÑALES DE PREVENCIÓN**

SERIE DE CAMBIOS EN EL ALINEAMIENTO HORIZONTAL



SERIE DE PROXIMIDAD DE INTERSECCIONES O ENTRONQUES



## **SEÑALES DE IDENTIFICACIÓN**

SERIE DE MOMENCLATURA



SERIE DE PLACAS AUXILIARES





**IMPRIMASE**

Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo

**DECANO**

Arq. Sergio Enriquez Veliz Rizzo

**ASESOR**

Glenda Gisella Enriquez Ramirez

**SUSTENTANTE**