



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Facultad de
Arquitectura

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE POSGRADOS



**“DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA EL
ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO DE LA
CIUDAD DE ESCUINTLA”**

TESIS DE POSGRADO
PRESENTADA A LA HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

POR:
CARLOS AROLD O SAZO GONZÁLEZ

AL CONFERIRSE EL TÍTULO DE
MÁSTER EN DESARROLLO URBANO Y
TERRITORIO

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2014

UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA
FACULTAD DE ARQUITECTURA
ESCUELA DE POSGRADOS

The seal of the University of San Carlos of Guatemala is a large, circular emblem in the background. It features a central figure of a king on horseback, surrounded by various heraldic symbols including a lion, a castle, and a crown. The Latin text "LETTERAS ORBIS CONSPICUA CAROLINA ACADEMIA COACTIVA" is inscribed around the perimeter of the seal.

**“DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA EL
ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO DE LA
CIUDAD DE ESCUINTLA”**

TESIS DE POSGRADO
PRESENTADA A LA HONORABLE JUNTA DIRECTIVA
DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

POR:
CARLOS AROLDO SAZO GONZÁLEZ

AL CONFERIRSE EL TÍTULO DE
MÁSTER EN DESARROLLO URBANO Y
TERRITORIO

GUATEMALA, OCTUBRE DE 2014



**“DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA EL
ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO
DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA”**

**PRESENTADO A LA JUNTA DIRECTIVA POR
CARLOS AROLD O SAZO GONZÁLEZ**

Al conferirse el título de

MÁSTER EN DESARROLLO URBANO Y TERRITORIO

“El autor es responsable de las doctrinas sustentadas, originalidad y contenido del proyecto de graduación, eximiendo de cualquier responsabilidad a la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala”

Octubre del 2,014



JUNTA DIRECTIVA DE LA FACULTAD DE ARQUITECTURA

Arq.	Carlos Enrique Valladares Cerezo	Decano
Arqta.	Gloria Ruth Lara Cordón	Vocal I
Arq.	Edgar Armando López Pazos	Vocal II
Arq.	Marco Vinicio Barrios Contreras	Vocal III
TDG.	Willian Josué Pérez Sazo	Vocal IV
Br.	Carlos Alfredo Guzmán Lechuga	Vocal V
Arq.	Alejandro Muñoz Calderón	Secretario

TRIBUNAL EXAMINADOR

DECANO:	Arquitecto Carlos Enrique Valladares Cerezo
SECRETARIO:	Arquitecto Alejandro Muñoz Calderón
EXAMINADOR:	Msc. Arq. Ilovna Mayarí Cortéz Archila
EXAMINADOR:	Ma. Lic. Sucel del Carmen Castillo Sazo
EXAMINADOR:	Msc. Arq. David Fernando Rosales Bolaños

ASESORA DE TESIS

Msc. Arq. Ilovna Mayarí Cortéz Archila

CONSULTORES DE TESIS

Ma. Lic. Sucel del Carmen Castillo Sazo
Msc. Arq. David Fernando Rosales Bolaños

SUSTENTANTE

Arq. Carlos Aroldo Sazo González

DEDICATORIA

Acto que dedico:

A DIOS:

Por haberme dado la oportunidad de nacer e Infinitas Gracias por haberme ayudado a superar los obstáculos desde el inicio hasta la culminación de mi carrera y en mi vida personal.

A MIS PADRES:

Gracias por su espíritu de lucha, esfuerzo y apoyo incondicional que siempre me han brindado, a quienes debo la vida y que este logro sea una recompensa a todos sus sacrificios.

A MIS HERMANOS:

Les agradezco por la ayuda incondicional que siempre me han brindado, por su apoyo moral y profesional.

A MI FAMILIA EN GENERAL, AMIGOS Y COMPAÑEROS:

Porque siempre han estado en el momento indicado, por su constante apoyo moral y profesional. Mi gratitud por siempre.

A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA

Por darme la oportunidad de formarme dentro de su institución, ya que a través de la historia de Guatemala, siempre ha sido símbolo de desarrollo y excelencia académica profesional. Grande dentro de las del mundo y la mejor de todas.

A LA FACULTAD DE ARQUITECTURA:

Por formarme en el compromiso social que todo universitario tiene con el pueblo de Guatemala, al permitirme conocer de cerca en tantos lugares, su dolor y su belleza.

A MIS CATEDRÁTICOS:

Por los conocimientos adquiridos y ser un ciudadano más al servicio de Guatemala.



Índice	
Acrónimos	
Resumen Ejecutivo	i
Introducción	ii

i
ii

Generalidades

1 >

1.1 Identificación de la Problemática	2
1.2 Justificación de las directrices estratégicas y de sus proyectos urbanos	3
1.3 Objetivos	4
1.4 Delimitación	5
1.5 Metodología	6
1.6 Marco Jurídico	8
1.7 Marco Conceptual	11
1.8 Ubicación geográfica	24
1.9 Antecedentes históricos	28
1.10 Actores Clave	29

Diagnostico
Urbano

2 >

Medio Físico Natural

2.1. Medio físico /natural y socioeconómico	33
2.1.1 Delimitación de la zona de estudio	34
2.1.2 Topografía en curvas de nivel y planicies urbanizables	35
2.1.3 Mapa hidrográfico	38
2.1.4 Uso de suelo en el área rústico	40
2.1.5 Principales vialidades y conexiones	41
2.1.6 Aspectos demográficos	42
2.1.7 Aspectos socioeconómicos	45
2.1.8 Síntesis y Análisis del Medio Físico	51

Medio Físico Construido

2.2 Uso de suelo	52
2.2.1 Categorización del suelo	53
2.2.2 Uso de suelo actual	53
2.2.3 Equipamiento y servicios urbanos	63
2.2.4 Valor del Suelo	69

2.3. Movilidad y transporte	70
2.3.1 Movilidad	71
2.3.2 Red vial	71
2.3.3 Jerarquía vial existente	73
2.3.4 Flujos y Rutas de Transportes	76
2.3.5 Conflicto Vial	79

Diagnostico
Urbano

2 >

Medio Físico Construido

2.4. Infraestructura y servicios	80
2.4.1 Servicio de Agua potable	82
2.4.2 Servicio de Aguas Servidas	83
2.4.3 Energía eléctrica,	84
2.4.4 Alumbrado público	85
2.4.5 Teléfono	86
2.4.6 Televisión por cable	87
2.4.7 Internet	88

2.5. Imagen urbana	90
2.5.1 Características de la Imagen urbana	91
2.5.2 Elementos naturales	92
2.5.3 Elementos urbanos y arquitectónicos	93
2.5.4 Patrimonio cultural	94
2.5.5 Análisis del parcelamiento urbano e imagen urbana	104
2.5.6 Densidad Poblacional	105
2.5.8 Propiedad de la Tierra	116

2.6 Situación ambiental y necesidades sentidas	118
2.6.1 Riesgos ambientales	118
2.6.2 Contaminación del Aire	119
2.6.3 Contaminación Acústica	120
2.6.3 Manejo de desechos sólidos	121
2.6.4 Problemática identificada	122

2.7. Potencialidades y limitantes	123
2.7.1 Análisis de uso de suelo, movilidad y transporte, infraestructura y servicios.	124
2.7.2 Análisis de imagen urbana, densidad poblacional y edificabilidad	125
2.7.1 Síntesis y Análisis	127

Marco
Filosófico

3 >

3.1 Identificación de la problemática central	130
3.2 Principios fundamentales	131
3.3 Visión	131
3.4 Modelo de Ciudad	132
3.5 Identificación de ejes estratégicos	133
3.6 Objetivos estratégicos	133
3.7 Posibles escenarios (análisis prospectivo)	135
3.8 Problematicas Centrales	138



Propuesta

4 >

4.1 Ejes estratégicos	145
4.2 Uso de suelos	147
4.3 Espacios públicos	162
4.3 Movilidad, infraestructura y transporte	184
4.4 Imagen urbana	199
4.5 Edificabilidad	207

Esquema de
Gestión

5 >

5.1 Mecanismo de Gestión y Seguimiento	216
5.1.1 Esquema de gestión	217
5.2 Mecanismo de Seguimiento	218
5.3 Financiamiento	219

Conclusiones	220
Recomendaciones	221
Fuentes de consulta	222

ANAM:	Asociación Nacional de Municipalidades.
BANGUAT:	Banco de Guatemala.
COCODE:	Consejo Comunitario de Desarrollo.
CODEDE:	Consejo Departamental de Desarrollo.
CONAP:	Consejo Nacional de Áreas Protegidas.
CONALFA:	Comité Nacional de Alfabetización.
DOT:	Dirección de Ordenamiento Territorial.
FHA:	Fondo de Hipotecas Aseguradas.
FODA:	Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas.
IDAHE:	Instituto de Antropología e Historia.
INAB:	Instituto Nacional de Bosques.
INE:	Instituto Nacional de Estadística.
INTA:	Instituto Nacional de Transformación Agraria.
IRTRA:	Instituto de Recreación de los Trabajadores.
MAGA:	Ministerio de Agricultura, Ganadería y Alimentación.
MARN:	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales.
MEM:	Ministerio de Energía y Minas.
MICIVI:	Ministerio de Comunicaciones, Infraestructura y Vivienda.
MICUDE:	Ministerio de Cultura y Deportes.
MINDES:	Ministerio de Desarrollo Social.
MINEDUC:	Ministerio de Educación.
MINEX:	Ministerio de Relaciones Exteriores.
MP:	Ministerio Público.
MSPAS:	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social.
ODM:	Objetivos de Desarrollo del Milenio.
OMP:	Oficina Municipal de Planificación (ahora Dirección Municipal de Planificación. DMP)
OJ:	Organismo Judicial.
OT:	Ordenamiento Territorial.
PDD:	Plan de Desarrollo Departamental.
PDI:	Plan de Desarrollo Integral.
PDM:	Plan de Desarrollo Municipal.
POT:	Plan de Ordenamiento Territorial.
SAA:	Secretaría de Asuntos Agrarios.
SAT:	Superintendencia de Administración Tributaria.
SEGEPLAN:	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia.
SIG:	Sistema de Información Geográfica.
SINIT:	Sistema Nacional de Información Territorial.
SNP:	Sistema Nacional de Planificación.
STM:	Sistema de Transporte Masivo.
CONRED	Coordinadora Nacional para la Reducción de Desastres
CORRED	Coordinadora Regional para la Reducción de Desastres
CODRED	Coordinadora Departamental para la Reducción de Desastres
COMRED	Coordinadora Municipal para la Reducción de Desastres
COLRED	Coordinadora Local para la Reducción de Desastres



RESUMEN EJECUTIVO

El título del documento refleja el deseo de plantear directrices estratégicas para lograr alcanzar el nivel de vida deseada para la región, el ordenamiento y desarrollo urbano de la ciudad de Escuintla, lo cual se intentó reflejar en el eslogan “Por una mejor ciudad para todos”, tratando de incluir a toda la población y los sectores que actúan dentro de la ciudad, poniendo como plaza 20 años, para el planteamiento y aplicación de las estrategias planteadas dentro del documento, mostrando un marco conceptual que contextualiza los procedimientos que se implementaron en el análisis de la ciudad, mostrando una visión clara de la ciudad de Escuintla, su conexión con las ciudades colindantes y su enfoque y función dentro del conjunto de la costa sur su conexión con la ciudad capital, indicando los principios que orientaron la elaboración del esquema y su fundamentación legal para la implementación y el seguimiento de las estrategias planteadas, además del estudio y análisis de las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas, localizando los sectores y áreas problemáticas de la ciudad planteando a su vez las posibles soluciones y proyectos que las solucionen, localizando a los actores clave dentro de la ciudad, para luego llegar al planteamiento de los objetivos generales y específicos del estudio, dando una limitación espacial, temporal y temática del planteamiento del estudio, además se desarrolló un planteamiento aproximado del programa de trabajo para el desarrollo de la tesis un posible guion preliminar de contenidos y las fuentes de consulta que sirvieron para su desarrollo.

INTRODUCCIÓN

En la ciudad de Escuintla al igual que en toda Guatemala, uno de los problemas que se ha desarrollado a partir de las últimas décadas es el crecimiento acelerado y desequilibrado de los centros poblados, tanto de la población, del asentamiento de actividades industriales y comerciales como de los flujos migratorios. En el caso de la ciudad de Escuintla, por ser la cabecera departamental y una de las ciudades más importantes de la costa sur y del país, resalta la necesidad de ordenamiento y estructuración de la misma, por lo que el presente trabajo consiste en realizar un análisis diagnóstico del lugar tanto a nivel general como local, todo esto en un plano base, delimitando el área urbana actual y futura para investigar las características necesarias, y así sintetizar en un cuadro resumen la problemática urbana de la localidad, y bajo estos lineamientos realizar la propuesta específica de ordenamiento urbano a nivel normativo, estratégico y programático, promoviendo el desarrollo de una manera sostenible e identidad, siendo un aporte integral que contribuya a mejorar la organización y desarrollo de la ciudad.



1 Generalidades.



El apartado de Generalidades, se desarrollo en base a una serie de consultas y análisis bibliográficos, para desarrollar y sustentar las justificaciones, objetivos, alcances, metodología, marco legal y conceptual, además de la presentación de la región, su área de influencia y principales actores que se verán involucrados.





1.1. IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA

Al realizar una breve inspección de la ciudad de Escuintla se logró identificar algunas de las principales problemáticas de la ciudad, siendo muy evidentes y sentidas dentro de la población, siendo las problemáticas que en general caracterizan a muchas de las ciudades de la costa sur, que en general se presentan dentro de los temas de movilidad, espacios urbanos, uso de suelo, equipamientos y servicios, imagen urbanos y crecimiento extendido, con problemas de densificación, como el desorden en la movilidad urbana durante el desarrollo de las horas pico, algunas áreas urbanas sujetas a inundaciones, crecimiento extendido y tejido urbano fragmentado, incompatibilidades en el uso del suelo, fuerte deterioro y precarización de los espacios públicos e imagen urbana, gran deterioro de la flora y fauna de la región y riveras cercanas, saturación y desbordamiento del comercio informal dentro de la ciudad y en las principales calles y avenidas, además de un fuerte deterioro y precarización de patrimonio histórico de la ciudad.



MOVILIDAD

Falta de espacio y áreas definidas para parqueo de vehículos particulares, paradas de buses improvisadas, congestionamientos en horas pico, acumulación de transporte pesado en las avenidas principales de la ciudad.

ESPACIOS PÚBLICOS

Especialmente áreas deportivas y de esparcimiento dentro de la ciudad.

IMÁGENES 1: Identificación de la problemática de movilidad, ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia



DETERIORO DE LA IMAGEN URBANA

Pérdida de la arquitectura tradicional, saturación de publicidad, falta de continuidad en la línea de fachada

INCOMPATIBILIDAD DE USOS DE SUELO

Crecimiento y construcciones en áreas de riesgo, proximidad de la industria a las áreas residenciales, grandes espacios de suelo sub utilizado dentro de la ciudad.

IMÁGENES 2: Identificación de la problemática de movilidad, ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia



MEDIO AMBIENTE

Contaminación por desechos sólidos en las calles y áreas públicas, deterioro de medio ambiente debido a la proximidad de las áreas industriales, contaminación de los ríos que cruzan la ciudad

PROBLEMÁTICA CENTRAL

Falta de un ordenamiento territorial.

IMÁGENES 3: Identificación de la problemática de movilidad, ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia



1.2. JUSTIFICACIÓN DE LAS DIRECTRICES ESTRATÉGICAS Y DE SUS PROYECTOS URBANOS

Dentro de la ciudad de Escuintla se percibe de manera clara el crecimiento y proliferación del comercio informal en algunas zonas específicas, el deterioro patrimonial debido a la falta de mantenimiento, y el caos vehicular en algunas calles y avenidas, donde la poca importancia que se le da a los estudios urbanos especialmente en las zonas periféricas y por el poco conocimiento por parte de las autoridades para la realización de los mismos, son razones por las que la ciudad está creciendo de una manera inadecuada especialmente por el asentamiento de algunas familias o instituciones (escuelas y áreas educativas) en zonas de riesgo, razón por la cual es conveniente incitar a las autoridades a cumplir con la obligación de velar por el bienestar de la comunidad.

Teniendo en cuenta que la ciudad de Escuintla cuenta con grandes fortalezas y oportunidades, debido a su ubicación geográfica, ya que esta dentro del centro de la industria azucarera de la Costa Sur, con cercanía al Puerto Quetzal, cuenta con una fuerte presencia de industria de gran escala y es el punto de ingreso de la Costa Sur a la ciudad capital, ya que son factores que provocan fuerte presión a la ciudad, siendo el caso de seguir el camino que se trae se puede proyectar un escenario en el cual se puede llegar al colapso total de la ciudad, pero que a la vez pudieran ser los puntos de apoyo para lograr un desarrollo integral y sostenible, donde las políticas, planes y programas ejecutados durante varias décadas no han generado los cambios esperados y de no actuarse rápido para modificar sustancialmente el patrón de ocupación del territorio utilizado hasta el presente, éste seguirá contribuyendo, junto con factores económicos y sociales dominantes, al agravamiento de la crisis, la migración rural-urbana seguirá acelerándose, el empobrecimiento de los habitantes de las áreas rurales se agudizará y la producción agrícola para el consumo local decaerá por falta de incentivos y de canales de comercialización, lográndose percibir este efecto en la ciudad de Escuintla,

Ante la problemática descrita anteriormente en la ciudad de Escuintla, se considera necesario prestar atención a esta realidad, por lo que se plantea la elaboración de un estudio urbano que brinde un aporte técnico a la ciudad, que bajo lineamientos adecuados ayuden a que el crecimiento urbano se realice de una forma planificada y ordenada, y que con las necesidades detectadas durante el proceso de investigación, se presenten propuestas y/o alternativas de solución especialmente en los temas urbanísticos, para que cubran las necesidades básicas de la población, por lo que el presente estudio de directrices estratégicas para el ordenamiento y desarrollo urbano de la ciudad de Escuintla, desarrolla una serie de propuestas para solucionar algunas de las problemáticas principales de la ciudad, basándose en el diagnóstico realizado a la misma, dentro de un marco de desarrollo social y sostenibilidad ambiental.



1.3. OBJETIVOS

3.1 GENERAL

- Contribuir con la Ciudad de Escuintla, al desarrollar una propuesta de directrices estratégicas de ordenamiento y planificación urbana, para alcanzar un ordenamiento y desarrollo integral en la ciudad, basándose en la Recuperación de los espacios públicos, Fortalecimiento de la identidad urbanística, Ordenamiento de la movilidad urbana y Mejoramiento de la estructura y tejido de la ciudad.

3.2 ESPECÍFICOS

- Mejorar las condiciones de la ciudad a través de la propuesta de uso de suelo que genere un desarrollo físico adecuado controlado y regulado.
- Mejorar el espacio público existente y conexiones a través de circuitos y sub sistemas de parques y plazas dentro de la ciudad.
- Mejorar la calidad y los servicios que prestan los espacios públicos dentro de la ciudad.
- Mejorar las condiciones del sistema de movilidad de la ciudad, por medio de propuestas de transporte vialidad y áreas peatonales integradoras.
- Mejorar la prestación de servicios y la infraestructura existentes a través de una propuesta integral que amplíe la cobertura y mejore la calidad de estos.
- Mejorar la calidad del paisaje urbano existente en la ciudad de Escuintla, generando espacios más agradables y armoniosos con el entorno.
- Promover el modelo de desarrollo de ciudad compacta y sostenible, ordenando la expansión de las nuevas áreas de la ciudad.

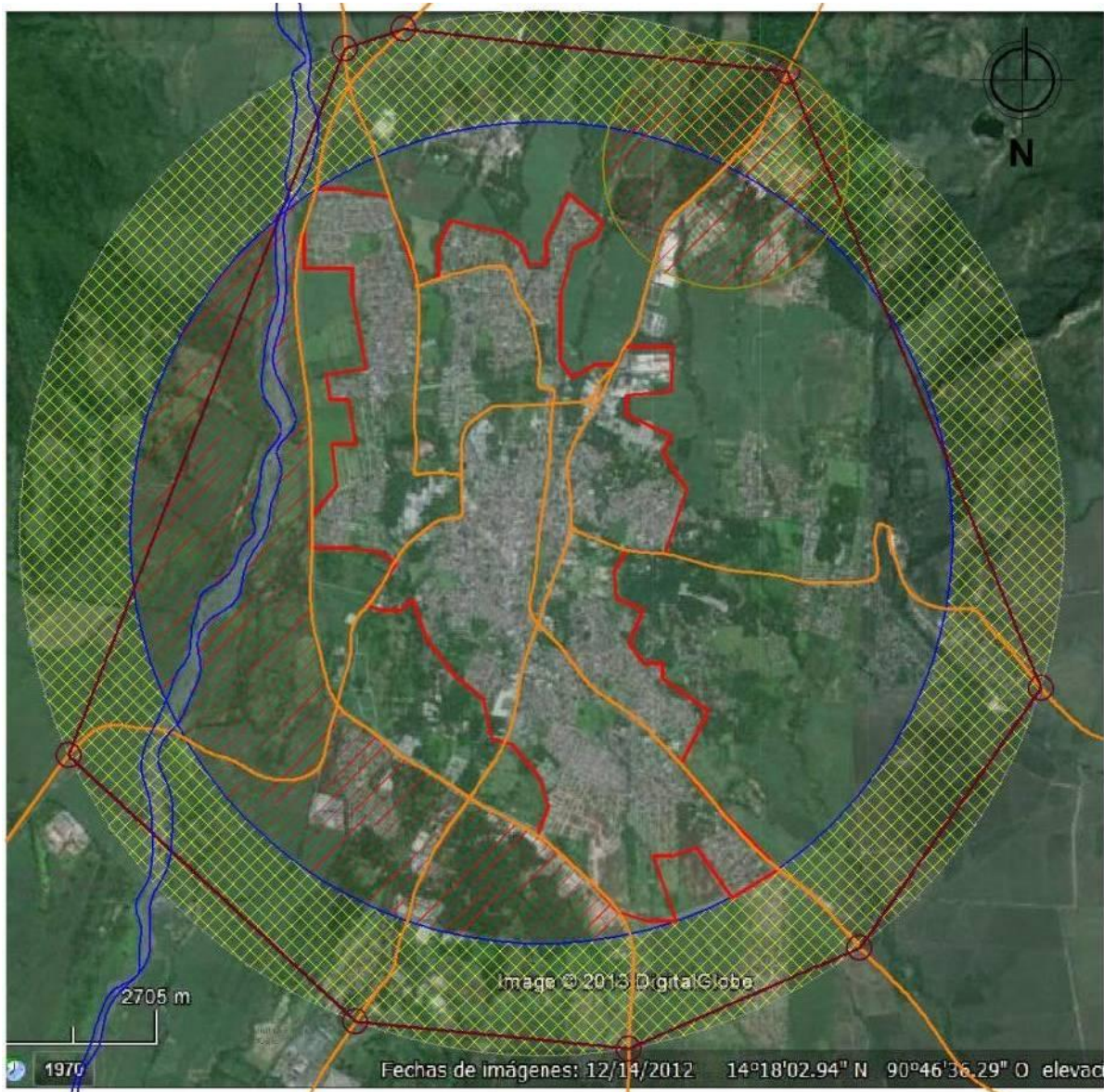




1.4. DELIMITACIÓN

1.4.1 ALCANCE ESPACIAL O TERRITORIAL.

El desarrollo del estudio se ubica en toda la ciudad de Escuintla, sus posibles áreas de crecimiento, además del medio físico y natural que tenga relación funcional y visual con la ciudad de Escuintla, que se encuentra en el Sur de la República de Guatemala, en la cabecera departamental del departamento de Escuintla.



CIUDAD DE ESCUINTLA
MAPA LOCAL

SIN ESCALA

Perímetro Actual: r 3,313.80 mts.
Limite 1 Población: 2,012 113,156 habitantes
Perímetro Propuesto: r 4,226.75 mts.
Limite 2 Población: 2,022 144,703 habitantes

- NOMENCLATURA:**
- Perímetro Urbano
 - Limite
 - Modificaciones
 - Perímetro Urbano
 - Delimitación del área
 - Limite 1
 - Limite 2
 - Modificaciones
 - Puntos Perimetrales

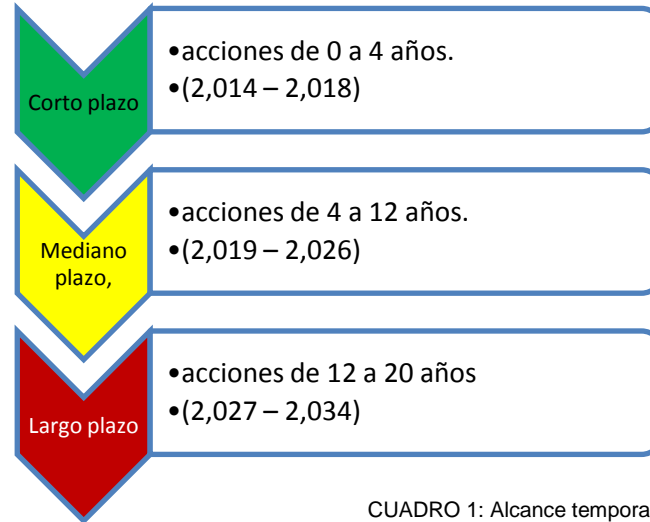
IMAGEN 4: Ciudad de Escuintla. Delimitación espacial.
FUENTE: Elaboración Propia con información de la DMP, Municipalidad de Escuintla.





1.4.2 ALCANCE TEMPORAL

El desarrollo de la propuesta de directrices y de proyectos urbanos, se elaborará a mediano plazo, teniendo una proyección de 20 años como meta, teniendo en cuenta el desarrollo de acciones a corto mediano y largo plazo dentro del mismo plan, donde se desglosa de la siguiente manera:



CUADRO 1: Alcance temporal
FUENTE: Elaboración propia

1.4.3 ALCANCE TEMÁTICO

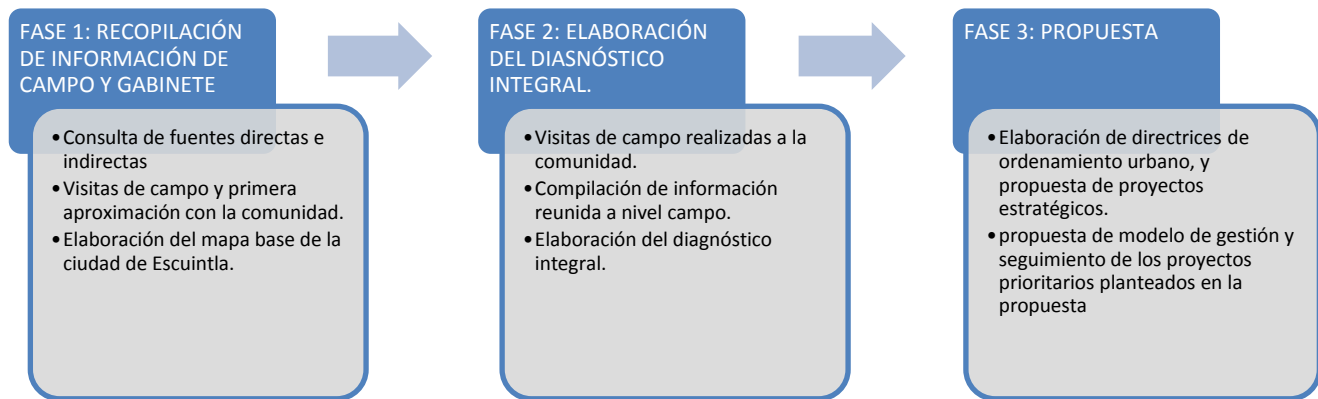
Este trabajo de tesis se desarrolla teniendo como énfasis principal el estudio de las directrices estratégicas para el ordenamiento y desarrollo urbano, enfocándose dentro de la temática del mejoramiento de los espacios públicos, la apropiación de la identidad urbanística, la eficiencia de la movilidad urbana, el mejoramiento y ensamble del tejido urbano, la preservación de la flora y fauna de la región y la restauración del patrimonio histórico, donde de manera integral se desarrollarán cuatro ejes estratégicos, de acuerdo a la priorización de la problemática central de esta ciudad, siendo estos los siguientes:

- Medio Físico y Socioeconómico.
- El Uso de Suelo y Espacios Públicos
- Movilidad, Infraestructura y Servicios
- Imagen Urbana y Edificabilidad.
- Infraestructura y Servicios.

1.5. METODOLOGÍA

Para el desarrollo y la elaboración del documento de las directrices de ordenamiento territorial y desarrollo urbano, se utilizó una metodología analítica descriptiva que ofrece propuestas flexibles dentro del proceso, incluyendo una serie de estrategias que posibilitarán la compilación de toda la información necesaria a nivel de diagnóstico, el cual es la base para que poder sustentar las propuestas estratégicas de proyectos urbanos detonadores para contribuir con el desarrollo urbano de la ciudad de Escuintla.





CUADRO 2: Esquema metodológico
FUENTE: Elaboración propia

FASE 1: RECOPIACIÓN DE INFORMACIÓN DE CAMPO Y GABINETE.

En esta fase se realizaron todas las consultas de fuentes directas donde se desarrolló una serie de entrevistas con personas de la comunidad y de la municipalidad, e indirectas, donde se analizó una serie de documentos, imágenes y mapas de la ciudad de Escuintla.

Realizando visitas de campo al área de estudio para conocer más de cerca el territorio y su población, en estas visitas se pudo empezar a recopilar información sobre el lugar tanto a nivel de información ya documentada en libros, monografías, mapas, orto fotografías entre otros, además de las entrevistas realizadas con algunos pobladores de la ciudad.

Se procedió a dibujar sobre una orto fotografía con el fin de actualizar y contar con un mapa base específicamente del área urbana. Además de esto, se estudió una serie de documentos y manuales en tema de la ordenación urbanística para poder enfocar de una manera adecuada la realización del diagnóstico integral.

FASE 2: ELABORACIÓN DEL DIAGNÓSTICO INTEGRAL.

En esta fase se elaboró el diagnóstico integral, para esto se recopiló información tanto en gabinete como en campo de cada uno de los incisos que se plantearon en el diagnóstico, toda la información recabada fue diagramada en una serie de mapas temáticos, apoyados con imágenes y gráficas para generar el análisis de cada uno de los temas, en esta fase se realizó un análisis de Fortalezas, Oportunidades, Debilidades y Amenazas (FODA) como síntesis de la situación actual de la ciudad, y una prospectiva (planteamiento de escenarios) que nos ayuda para visualizar de mejor manera la problemática futura de la ciudad.

FASE 3: PROPUESTA.



En la elaboración de la propuesta, se procedió a plantear y definir la visión, el modelo de ciudad y los objetivos estratégicos basados en el diagnóstico integral, para poder elaborar directrices de ordenamiento urbano, propuestas de proyectos estratégicos detonantes acorde a las necesidades actuales, para potencializar los recursos con los que cuenta la ciudad, donde se plantea una propuesta de modelo de gestión y seguimiento de los proyectos prioritarios planteados en la propuesta.

1.6. MARCO JURÍDICO

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
CONSTITUCIÓN POLÍTICA DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA	Art. 119.	Obligaciones del Estado.	a) Promueve el desarrollo económico de la Nación b) Promueve en forma sistemática la descentralización c) Promueve la conservación, desarrollo y aprovechamiento de los recursos naturales d) trata de elevar la calidad de vida
	Art. 224	División administrativa.	Promueve la conformación de los Consejos de desarrollo urbano y Rural.
	Art. 225	Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y Rural.	Crea el Consejo Nacional de Desarrollo Urbano y Rural
	Art. 253	Autonomía Municipal.	Los municipios de la República de Guatemala se declaran como instituciones autónomas, y deberán atender el ordenamiento territorial en su jurisdicción.

CUADRO 3: Esquema conceptual Constitución Política de la República de Guatemala.
FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
CÓDIGO MUNICIPAL	Art. 3	Autonomía.	En el ejercicio de la autonomía que la Constitución Política de la República garantiza al municipio.
	Art. 35		Establece al Concejo Municipal como el encargado del ordenamiento territorial y control urbanístico en su jurisdicción.
	Art. 68	Competencias propias del municipio.	Describe de manera detallada todas las competencias que le pertenecen a la administración Municipal.
	Art. 72	Servicios públicos municipales.	El municipio debe regular y prestar los servicios públicos municipales de su circunscripción territorial.
	Art. 142	Formulación y ejecución de planes.	La municipalidad está obligada a formular y ejecutar planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral de su municipio.
	Art. 143	Planes y usos del suelo.	Los planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral del municipio deben respetar, los lugares sagrados o de significación histórica o cultural.
Art. 144	Aprobación de los planes.	Menciona que la aprobación de los planes de ordenamiento territorial y de desarrollo integral, así como sus modificaciones, se hará con el voto favorable de las dos terceras (2/3) partes de los miembros que integren el Consejo Municipal.	

CUADRO 4: Esquema conceptual Código Municipal.
FUENTE: Elaboración propia





ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY PRELIMINAR DE URBANISMO	Art. 2		Establecimiento de las normas preliminares que las municipalidades deberán poner en práctica en el estudio del plan regulador de su jurisdicción.
	Art. 3		Los Consejos municipales son los entes autorizados para la aprobación y puesta en vigor de los planes reguladores de su jurisdicción.
	Art. 4 y 7		Las municipalidades de la República deberán determinar sus áreas de influencia urbana.
	Art. 9		Establece los aspectos a cubrir con los planes reguladores.

CUADRO 5: Esquema conceptual Ley Preliminar de Urbanismo.

FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY DE PARCELAMIENTOS URBANOS	Art. 1		Elaboración y descripción del Plan Regulador.
	Art. 4		Define los procedimientos para el establecimiento de parcelamientos urbanos.
	Art. 17		Intervención de las municipalidades en los Parcelamientos que no cumplan con normativas.
	Art. 20		Realización de Parcelamientos urbanos para beneficiar a personas que carezcan de terreno adecuado para la construcción de vivienda propia.

CUADRO 6: Esquema conceptual Ley de Parcelamientos Urbanos

FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY DE LOS CONSEJOS DE DESARROLLO URBANO Y RURAL	Art. 1		Establece procesos participativos y de gestión pública para llevar a cabo los procesos de planificación democrática del desarrollo.
	Art. 6		Formular política de desarrollo urbano y rural y ordenamiento territorial; promover de manera sistemática la descentralización de la administración pública.

CUADRO 7: Esquema conceptual Ley de los Consejos de Desarrollo Urbano y Rural.

FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY DE PROTECCIÓN Y MEJORAMIENTO DEL MEDIO AMBIENTE	Art. 1	Objetivos Específicos	Protección, conservación y mejoramiento de los recursos naturales del país, prevenir su mal uso o destrucción, el diseño de una política ambiental para la correcta ocupación del espacio
	Art. 6		

CUADRO 8: Esquema conceptual Ley De Protección Y Mejoramiento Del Medio Ambiente

FUENTE: Elaboración propia





ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY PARA LA PROTECCIÓN DEL PATRIMONIO CULTURAL DE LA NACIÓN	Art. 3		Promueve el rescate, la investigación, el salvamento, la recuperación, la conservación y la valorización de los bienes que integran el patrimonio cultural del país.
	Art. 5		La salvaguardia de los bienes patrimoniales le corresponde al Estado de Guatemala
	Art. 9		La protección de los bienes culturales protegidos por la ley no podrán ser objeto de alteración alguna salvo en el caso de intervención debidamente autorizada por la Dirección General del Patrimonio Cultural y Natural.
	Art. 12		Los bienes que forman el Patrimonio Cultural de la Nación no podrán destruirse o alterarse total o parcialmente

CUADRO 9: Esquema conceptual Ley Para La Protección Del Patrimonio Cultural De La Nación
FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY DE FOMENTO TURÍSTICO NACIONAL	Art. 4		El Instituto Guatemalteco de Turismo, aprobará la ejecución de los planes de promoción turística, haciendo la declaratoria de interés turístico nacional para cada centro de interés turístico.
	Art. 5		

CUADRO 10: Esquema conceptual Ley De Fomento Turístico Nacional
FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY GENERAL DE DESCENTRALIZACIÓN	Art. 1		Promover de forma sistemática la descentralización económica, administrativa del país para lograr un adecuado desarrollo.
	Art. 4		Establece la autonomía de los municipios, el establecimiento y conservación del equilibrio ambiental y la participación ciudadana.
	Art.		

CUADRO 11: Esquema conceptual Ley General De Descentralización
FUENTE: Elaboración propia

ORDEN	ARTÍCULO	TÍTULO	DESCRIPCIÓN
LEY DE EXPROPIACIÓN.	Art. 2	Declaratoria	La declaración de utilidad y necesidad pública o interés social, corresponde al Congreso de la República
	Art. 4	Instar a expropiación	Describe los casos en los cuales el estado, las municipalidades, los contratistas, las empresas particulares y la universidad de san Carlos pueden instar a expropiación
	Art. 5	Objeto de expropiación	Describe que en base a la utilidad o necesidad pública o por interés social, pueden ser objeto de expropiación toda clase de bienes, estén o no en el comercio
	Art. 6		Dice que la expropiación debe limitarse a la porción necesaria para construir la obra pública o satisfacer la necesidad colectiva
	Art. 32	Casos de urgencia previstos por la Constitución	Describe los procesos que deben tomarse para realizarla en apego a la ley

CUADRO 12: Esquema conceptual Ley De Expropiación.
FUENTE: Elaboración propia





1.7. MARCO CONCEPTUAL

El marco conceptual es un ejercicio de caracterización para aquellos elementos que intervienen en el proceso de la investigación, a través de la revisión de publicaciones de varios autores y teorías se busca poder encontrar aquellas definiciones conceptuales y teóricas para enmarcar la investigación e interpretar los resultados y las conclusiones que se alcanzan, pudiendo entenderse como una serie de ideas o conceptos coherentes organizados de tal manera que sean fáciles de comunicar y entender para los demás.

Red de conceptos

MEDIO	CONTEXTO	PROBLEMÁTICA	PROPUESTA DE INSTRUMENTOS
MEDIO FÍSICO NATURAL Y SOCIO-ECONÓMICO	MEDIO FÍSICO/NATURAL	<ul style="list-style-type: none"> • Vulnerabilidad física • Contaminación, • Desequilibrio ambiental, • cúpula de polución. • Vulnerabilidad ambiental, • Riesgos naturales y antrópicos, • Impacto ambiental, • Precarización del hábitat, 	<ul style="list-style-type: none"> • Límite de crecimiento urbano. • Recuperación de las riveras de los ríos que atraviesan la ciudad • Propuesta de áreas de amortiguamiento • Sistema de áreas verdes
	MEDIO SOCIO-ECONÓMICO	<ul style="list-style-type: none"> • Política urbana, • Gobernabilidad urbana, • participación ciudadana, • planeamiento participativo, • Desarrollo urbano, • estado de bienestar, • Actividades económicas básicas, primarias, secundarias, motoras, de arrastre, no básicas. • Competitividad urbana, • Política económica urbana • Demografía, • Tasa de crecimiento poblacional, • Población económicamente activa, • Identidad cultural, • Distribución de cargas • beneficios, • Recuperación de plusvalías, • contribución por mejoras urbanas, • Tasas de servicios públicos • Carta de derechos del habitante urbano • Participación ciudadana, • Consulta ciudadana, • Diagnóstico participativo, 	<ul style="list-style-type: none"> • Ingovernabilidad urbana, • Precarización del Hábitat, • Declinación urbana, • Gentrificación, • Segregación socio-espacial, • Infiltración social, • Estigmatización de áreas Urbanas, • Amurallamiento urbano, • Vulnerabilidad social • Exclusión social, • Débil participación ciudadana, • Organización de la sociedad civil • Actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas • Falta de competitividad, • Comercio informal, • Falta de alianzas urbanas, • Sobre especialización de áreas, • Cuenca laboral, • Asentamientos informales o precarios,



MEDIO	CONTEXTO GENERAL	PROBLEMÁTICA	PROPUESTA DE INSTRUMENTOS
MEDIO FÍSICO CONSTRUIDO	USO DE SUELO/ESPACIO PÚBLICO <ul style="list-style-type: none"> •Urbanismo, •Urbanística, •Plan urbano, •Estructura urbana, •Modelo urbano, •Principios del urbanismo, •Plusvalías, •Especulación inmobiliaria, •Encarecimiento del suelo, •Ordenamiento territorial urbano, •Categorías o clasificación del suelo •Leyes urbanísticas, •Normas urbanas, •Reglamentos, •Categoría de usos de suelo, •Calificación del uso de suelo, •Zonificación del uso de suelo. •Uso de suelo •Usos residenciales •Usos comerciales •Usos industriales •Industria liviana •Industria pesada •Equipamiento urbano •Infraestructura urbana •Mobiliario urbano •Plan sectorial de ciudad, •Plan especial o parcial urbano, •Transferencia de potencialidades •Plan urbano •Plan indicativo •Plan participativo •Plan estratégico •Estructura urbana, •Actualización de planes •Nuevo modelo urbano, •Expropiación, •Banco de suelos, •Reservas territoriales, 	<ul style="list-style-type: none"> •Déficit de espacios públicos, •Marginación espacial, inequidad espacial, •Déficits de espacios verdes y de espacios públicos •Especulación con el suelo urbano, •Rentismo inmobiliario, retención de suelo, •Zonas rojas, •Distritos de tolerancia, •Crecimiento urbanístico disperso, •Crecimiento urbanístico fragmentado, •Crecimiento urbanístico discontinuo, •Fragmentación del tejido urbano, •Fragmentación parcelaria •Dispersión urbana •Externalidades negativas, incompatibilidades de usos urbanos, 	<ul style="list-style-type: none"> •Propuesta de directrices de categorización, calificación y zonificación de usos de suelo urbano •Propuesta de directrices de ordenación o esquema director urbano •Propuesta de un sistema de áreas verdes,
	MOVILIDAD <ul style="list-style-type: none"> •Movilidad urbana, •Medios de transporte, •Central de transferencia, •Modelo de movilidad, •Accesibilidad, •Articulación, •Sistema vial. 	<ul style="list-style-type: none"> •Congestión vehicular, •Insuficiencia en la movilidad, •Ineficiencia espacial, •Impacto vial, •Sobrecostos de transporte, •Movimientos pendulares cotidianos. 	<ul style="list-style-type: none"> •Propuesta de directrices de jerarquización vial, •Rutas de transporte colectivo, •Centrales de transporte, •centrales de transferencia, •Propuesta de sistemas multimodal de transporte •Sistema de peatonización. •Propuesta de sistemas de seguridad vial.





MEDIO FÍSICO CONSTRUIDO	INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	<ul style="list-style-type: none"> • Infraestructura vial, • Sistema de equipamiento social, • Proyectos urbanos • Proyectos estratégicos, • Centralidad urbana • Área de influencia, 	<ul style="list-style-type: none"> • Déficit de equipamiento público • Déficit de espacios abiertos • Déficit cuantitativo de servicios e infraestructura urbana, • Déficit cualitativo de servicios e infraestructura urbana, 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejoramiento del equipamiento y servicios urbanos
	IMAGEN URBANA Y EDIFICABILIDAD	<ul style="list-style-type: none"> • Imagen urbana, • Densificación, • Control urbano, • Elementos arquitectónicos de alto valor histórico, • Morfología urbana, • Tipología edificatoria, • Paisaje urbano, • Patrimonio Urbano Inmueble • Patrimonio urbano tangible e intangible • Ocupación del suelo, • Índices de ocupación, • Índices de construcción, • Densidad de población, • Ciudad compacta • Forma y estructura de la ciudad, • Ciudad horizontal, • Ciudad vertical. 	<ul style="list-style-type: none"> • Deterioro de la imagen urbana, • pérdida de patrimonio urbano, • Crecimiento urbano disperso 	<ul style="list-style-type: none"> • Directrices de edificabilidad, • Directrices de conservación, • Directrices de preservación de inmuebles y espacios • Directrices regulatorias de publicidad, • Directrices regulatorias de imagen urbana

CUADRO 13: Red de conceptos
FUENTE: Elaboración propia

Desarrollo de la red de conceptos

El presente documento consiste en una propuesta de **directrices de ordenamiento y desarrollo urbano**, el cual es una herramienta jurídica administrativa de la gestión del territorio, tiene como finalidad establecer las bases y las directrices para el correcto ordenamiento y desarrollo para el crecimiento de la ciudad¹.

Los **esquemas de ordenamiento** urbano comprenden un conjunto de objetivos, directrices, políticas, estrategias, metas, programas y proyectos para administrar y orientar al desarrollo urbano de la ciudad o territorio y la óptima utilización de sus recursos. Estas intervenciones urbanas pueden llevarse a cabo mediante **proyectos urbanos estratégicos**, que son intervenciones desarrolladas con el objetivo de generar un efecto detonante en el área, capaz de generar transformaciones tanto física y formales como social y económicamente, además del comportamiento y valoración por parte de la población.

El proceso metodológico del esquema de ordenamiento contempla tres medios de análisis, el medio físico natural, el medio físico construido y el medio socioeconómico, con la finalidad de realizar un diagnóstico de la situación urbana actual y plantear así la estrategia a desarrollar y las propuestas a los proyectos estratégicos detonantes.

Dentro de los temas principales del **medio físico** se pueden ubicar al **MEDIO FÍSICO NATURAL** son todos los aspectos de la naturaleza sin intervención humana, teniendo variables en su relación con el soporte urbano, relacionando al ambiente - la radiación

¹ Grupo ADUAR, Diccionario de Geografía Urbana, urbanismo y ordenación del territorio. Barcelona, Editorial Ariel S.A, 2000,pág. 154 ,





solar, vegetación, viento, agua y humedad del aire, estando ligado al estudio de la **topografía** que es la ciencia que estudia el conjunto de principios y procedimientos que tienen por objeto la representación gráfica de la superficie terrestre, con sus formas y detalles; tanto naturales como artificiales, la **edafología** que se ocupa del estudio de la naturaleza y las condiciones que presentan los suelos y su relación que mantienen con los seres vivos que interactúan sobre ellos, la **geología** que es la ciencia que estudia la tierra, la **hidrología**, que se dedica al estudio de la distribución, espacial y temporal, y las propiedades del agua presente en la atmósfera y en la corteza terrestre, el **clima** que abarca los valores estadísticos sobre los elementos del tiempo atmosférico en una región durante un periodo representativo, los cuales tienen fuerte influencia en el **microclima urbano** el cual es de escala específica, pudiéndose alterar por los planteamientos que se realicen en la ciudad, las condiciones climáticas generales se modifican teniendo características de temperaturas más altas que en el territorio circundante: recalentamiento en las zonas centrales urbanas, la cual se denominó **islas térmicas urbanas**, la **vocación del suelo**, es encontrar el uso ideal del suelo para su mejor aprovechamiento en base a sus características, brindando la **capacidad soporte del suelo** que es el uso máximo que se le puede aplicar al suelo sin sufrir daño permanente

El mal manejo del medio físico natural provoca problemas de **vulnerabilidad física** que es la capacidad de resistir de un territorio o sector a episodios o eventualidades fortuitos ya sean naturales o no, la **contaminación** se puede presentar dentro de la ciudad de una manera de alteración nociva del estado natural de un medio como consecuencia de la introducción de un agente totalmente ajeno a este, (contaminante), causando inestabilidad, desorden, daño o malestar en un ecosistema, en un medio físico o en un ser vivo, provocando un **desequilibrio ambiental**, en el cual el ambiente sufre una variable en cuanto a su estado natural, donde en el ámbito urbano uno de los problemas frecuentes es la **cúpula de polución**, que es una capa de contaminación atmosférica que cubre un área determinada del territorio, además estos cambios del estado natural incrementan la **Vulnerabilidad ambiental**, que es la capacidad de resistir de un sector o medio a episodios o eventualidades fortuitos de manera natural o no, reduciendo los **Riesgos naturales y antrópicos**, siendo la probabilidad de ocurrencia de episodios o eventos fortuitos de manera interna o externa, natural o provocada por la actividad del hombre, tratando de evitar el **Impacto ambiental**, que es el efecto que produce la actividad humana sobre el medio ambiente.

Teniendo en cuenta que la manera para poder evitar esta problemática es fijar un **límite de crecimiento Urbano**, el cual brinda lineamientos claros y concisos donde se pueden implementar nuevas áreas de crecimiento y debido a su carácter estratégico, ubica los puntos de riesgo y vulnerabilidad para estructurar la ciudad de una mejor manera, la **recuperación de las riveras de los ríos que atraviesan la ciudad**, se logra a través de la Mitigación de impactos urbanos, ambientales se refiere al conjunto de medidas que se pueden tomar para contrarrestar o minimizar los impactos ambientales negativos que pudieran tener algunas intervenciones antrópicos o naturales, donde la **propuesta de áreas de mitigación**, deberá ser complementada por sistema de control y prevención de riesgos en la aplicación de metodologías de evaluación y mitigación de los efectos derivados de amenazas procedentes de variables observables a corto, mediano o largo plazo.

Dentro de los temas principales del **MEDIO SOCIO ECONÓMICO** se pueden ubicar las **políticas urbanas** ya que están enfocadas en el mejoramiento de las necesidades prioritarias de desarrollo urbano, ayudando a la **governabilidad urbana** que brindan los





fundamentos del proceso para la mejor aplicación de las diferentes estrategias y procedimientos de desarrollo urbano, la **participación ciudadana** es básicamente la participación de la ciudadanía en los procesos de cambio y desarrollo de su sector o centro poblado, dando un **planeamiento participativo** al proceso de aplicación de estrategias y procedimientos en conjunto con los distintos sectores sociales del área o sector a intervenir, logrando un mejor **desarrollo urbano** debido al proceso de desarrollo de la ciudad, basándose en un estudio previo y minucioso de las necesidades logrando un **estado de bienestar** en el que se ha alcanzado la satisfacción de las necesidades básicas de la población.

Las **actividades económicas básicas** dentro de la ciudad son todas las actividades económicas que motivan la economía de subsistencia de un sector, las **actividades económicas primarias** son todas las actividades económicas de producción de materias primas, y las **actividades económicas secundarias** que son todas las actividades económicas que transforman las materias primas, son de mucha importancia dentro de la ciudad debido a su alta actividad industrial, las **actividades económicas motoras** son aquellas actividades económicas que se utilizan de mejor manera dentro de un sector, para incrementar sus ingresos y permitir un mejor desarrollo, las **actividades económicas de arrastre** son todas las actividades económicas complementarias y de servicio, las **actividades económicas no básicas** son todas las actividades económicas que se utilizan como complemento para mejorar la calidad de vida de los habitantes, la **competitividad urbana** se presenta como el proceso de competitividad entre varios sectores de una ciudad y las **políticas económicas urbanas** son las políticas y estrategias de desarrollo económico de un sector urbano o ciudad.

La **demografía** estudia estadísticamente la estructura y la dinámica de las poblaciones, así como los procesos concretos que determinan su formación, conservación y desaparición. Tales procesos, en su forma más agregada, son los de fecundidad, mortalidad y migración: emigración e inmigración², la **tasa de crecimiento poblacional** es el cambio en la población en un cierto plazo, y puede ser cuantificado como el cambio en el número de individuos en una población por unidad de tiempo para su medición, **población económicamente activa** que es la parte de la población total que participa en la producción económica, **identidad cultural** es un conjunto de valores, orgullos, tradiciones, símbolos, creencias y modos de comportamiento que funcionan como elementos dentro de un grupo social y que actúan para que los individuos que lo forman puedan fundamentar su sentimiento de pertenencia.

La **distribución de cargas y beneficios** que logra la distribución equitativa del gasto, impuestos y deuda pública dentro de todos los sectores de la ciudad, la **recuperación de plusvalías** que debido al proceso de mejoramiento de las características y actitudes de suelo en función de incrementar y mejorar su valor, la **contribución por mejoras urbanas** que alcanza el incremento de los pagos de predial de un sector en base al mejoramiento de sus características y actitudes, por lo que incrementa su valor, en base a las **tasas de servicios públicos** con los costos o pagos por la utilización de los servicios que presta un determinado sector urbano.

La **carta de derechos del habitante urbano** que nos muestra los derechos establecidos para el mejoramiento de la calidad de vida de los habitantes de una ciudad, la

² Introducción a la demografía, Massimo Livi Bacci, Ariel Historia, 1993-2007, ISBN 978-84-344-6573-9, pág. 9



participación ciudadana que respeta la participación de la ciudadanía en la toma de decisiones acerca de la problemática que los afecta, la **consulta ciudadana** que es el proceso de elección y toma de decisiones de la misma ciudadanía acerca de la problemática que afecta a un sector determinado, y el **diagnóstico participativo** como el estudio y análisis de las problemáticas y necesidades, realizado por los principales actores que se ven afectados dentro de un sector de la ciudad.

Donde la problemática podría presentar indicios de **ingobernabilidad urbana** ya que es debido al proceso de degradación urbana donde se imposibilita el desenvolvimiento adecuado de las funciones y estrategias de desarrollo de un área urbana determinada, y la **precarización del hábitat** dentro de la ciudad se presenta en algunos sectores como un proceso de desvalorización y falta de atención del hábitat, debido a efectos producidos por el colapso o falta de planificación de un sector, donde la **declinación urbana** se observa debido al proceso de pérdida de valores y estrategias de desarrollo urbano, la **gentrificación** se identifica como un proceso de transformación urbana en el que la población original de un sector o barrio deteriorado y con pauperismo es progresivamente desplazada por otra de un mayor nivel adquisitivo a la vez que se renueva, provocando **segregación socio-espacial** quedando el término segregar como referencia a apartar, separar a alguien de algo o una cosa de otra, excluye y aparta a grupos tales, como las minorías raciales, las mujeres, los homosexuales (gays, lesbianas), las minorías religiosas, personas con incapacidades, entre otros del resto de la población humana, con base principalmente a planteamientos de tipo racial, sexual, religioso, o ideológico, donde un proceso de **infiltrado social desde abajo** se pudiera presentar como un proceso de desarrollo basado en la satisfacción de las necesidades de los grupos sociales comunitarios o de barrios organizados en agrupaciones de apoyo y cooperación mutua, teniendo focos de **estigmatización de áreas urbanas**, refiriéndonos a estigma como una condición, atributo, rasgo o comportamiento que hace que su portador sea incluido en una categoría social hacia cuyos miembros se genera una respuesta negativa y se les ve como culturalmente inaceptable o inferior, generando un **amurallamiento urbano** debido al proceso de separación de un sector de otro, debido a algunas diferencias que pueden surgir entre ellos, y algunas **vulnerabilidades sociales** por la probabilidad de que un territorio y la sociedad que habita en él, se vean afectados por episodios naturales de rango extraordinario (en resumen, riesgo = peligrosidad x vulnerabilidad x exposición), y otros riesgos antrópicos debido que son aquellos provocados por la acción del ser humano sobre la naturaleza, como la contaminación ocasionada en el agua, aire, suelo, sobreexplotación de recursos, deforestación, incendios, entre otros.

La **exclusión social** es determinada por el proceso de marginación, segregación o separación de un individuo o grupo social de otro, debido a sus diferencias, provocando una **débil participación ciudadanía** debido al bajo índice de participación o afluencia de la población que habita dentro de la ciudad, tratándose así de una **organización de la sociedad civil** debido al desarrollo de una agrupación u organización civil, en busca de benéficos para un grupo social determinado, además dentro de la estructura y problemáticas de la ciudad encontramos algunos sectores con **actividades molestas, insalubres, nocivas y peligrosas** ya que son actividades con establecimientos o instalaciones que por sus efectos negativos, necesitan ser intervenidas y controladas por la administración pública, siendo molestas, todas las que constituyen una incomodidad por los ruidos o vibraciones que producen, los humos, gases, olores, nieblas, polvos en suspensión, o sustancias que contaminen, insalubres y nocivas caracterizadas por dar lugar a desprendimientos o evacuaciones de productos que puedan ser perjudiciales para la salud, y peligrosas definidas por ser actividades consistentes en fabricar, manipular,





expende o almacena productos susceptibles de originar riesgos graves de explosión, combustiones, radiaciones u otros de importancia para las personas o bienes, siendo necesario que todo el conjunto de actividades descritas, estén sujetos a informe favorable de todos los órganos competentes en función de materia, para el procedimiento de obtención de licencia municipal para la apertura del establecimiento, teniendo en cuenta la **falta de competitividad** por la ausencia de elementos o conocimientos necesarios para llegar a un nivel deseado, el **comercio informal** es aquel que no se rige por las normativas y leyes relativas a las transacciones de bienes y/o servicios en la sociedad (esto es lo que le da la "formalidad" al comercio), en general se aplica al comercio ambulante, tratando de generar **alianzas urbanas** ya que hay poca unión de esfuerzos para lograr alcanzar un fin específico común para dos o más grupos o sectores sociales de la ciudad, además se cuenta con **sobre especialización de áreas** debido al nivel elevado de elementos y procedimientos de especialización que requieren estas áreas, además que la **cuenca laboral** de la ciudad, es muy baja ya que no cuenta con sectores o áreas que proporcionen mano de obra para un sector productivo específico de una ciudad, potencializando los **asentamientos informales o precarios** los cuales son un tipo de asentamiento ilegal, donde las viviendas se encuentran construidas en suelos no pertenecientes a los residentes y que no llenan los requisitos mínimos para su habitabilidad. Normalmente se conforman por medio de invasiones organizadas iniciando con la construcción provisional y con materiales perecederos y reciclados, las viviendas con el transcurrir del tiempo pasan a una mejora, siendo un claro resultado de la falta de políticas públicas que repercutan en la producción de vivienda social a bajo costo y que pueda ser accesible a la mayoría de la población que no puede ingresar al mercado privado inmobiliario.

Proponiendo así un **programa de competitividad y desarrollo económico** donde se precisa de la capacidad de las empresas para diseñar, desarrollar, producir y colocar sus productos en el mercado internacional en medio de la competencia con empresas desarrollando bienes básicos, productos diferenciados, cadenas productivas a corto o largo plazo, explotando nuevos mercados, necesitando implementar **programas de capacitación técnica** que es necesario para poder desarrollar el conjunto de conocimientos y habilidades que poseen los miembros de la empresa para realizar o ejecutar algo y de **orientación vocacional** que sirve para desarrollar el conjunto de prácticas destinadas al esclarecimiento de la problemática vocacional, tratando de establecer un trabajo preventivo cuyo objetivo es proveer los elementos necesarios para posibilitar la mejor situación de elección para cada sujeto.

Dentro de los temas principales del **USO DE SUELO Y ESPACIOS PÚBLICOS** se puede ubicar dentro de la ciudad de Escuintla una perspectiva del **urbanismo**, ya que es un conjunto de conocimientos y herramientas de planificación y desarrollo adecuado de las funciones de la ciudad, aplicando análisis y estudios de la **urbanística** dentro de la ciudad como ciencia que se encarga del estudio de las ciudades y la forma que utiliza para desarrollar sus actividades.

El **plan urbano** es donde se especifican los procesos y estrategias a seguir para alcanzar los objetivos planteados deseados, dentro de una **estructura urbana** en la cual la ciudad fundamentalmente se basa en los aspectos de distribución de manzanas, parcelas vías y espacio público, creando un **modelo urbano** donde se une un conjunto de características y estrategias a seguir para el desarrollo urbano de la ciudad logrando la satisfacción de los **principios del urbanismo** que se utilizan para solucionar las problemáticas y necesidades esenciales del ser humano dentro de un conjunto urbano o ciudad



Logrando con esto el incremento en la **plusvalía** que es como se le conoce al valor que se adquiere de la diferencia del valor inicial o costo de producción con el valor de venta, que en este caso se aplica al valor del suelo urbano, tratando de evitar la **especulación inmobiliaria** reduciendo la compraventa de terrenos y/o bienes inmuebles con la única intención de revenderlos posteriormente, esperando obtener un beneficio económico debido a las fluctuaciones de los precios del mercado, evitando el **encarecimiento del suelo** reduciendo el incremento o asenso excesivo en el valor del suelo dentro de un sector determinado.

Mientras que la **ordenación territorial urbana** es el proceso de ordenamiento de un territorio urbano específico, en busca de satisfacer las necesidades básicas y el mejoramiento de la calidad de vida, a través de **categorías o clasificación del suelo** donde se establece una tabla de clasificación del suelo basado en las capacidades y propiedades específicas de este, en busca de su mejor aprovechamiento y en base a sus características físicas.

Tratando de implementar **leyes urbanísticas** donde promueven, enfatizan y norma el desarrollo de un sector o área específica, además de las **normas urbanas** dictando los procedimientos de aplicación de los **reglamentos urbanos** siendo los índices o estándares que regulan y enmarcan los procesos de desarrollo urbano.

La **categorización de uso de suelo** es una técnica utilizada para subdividir una clase de suelo en otras en función a sus características físicas, tales como: casco histórico, suelo edificado, **la calificación de uso de suelo**: es la técnica que definirá y determinará los usos e intensidades que sean susceptibles las parcelas y/o edificaciones –en su caso-, por medio de la división de los terrenos en zonas destinadas cada una de ellas a un uso e intensidad específica. **La zonificación de uso de suelo** es la técnica que inicialmente dividía el territorio municipal en zonas las que se atribuían a usos del suelo con características formales y volumétricas edificatorias. La zonificación se funde con las ordenanzas, formando un único instrumento que actualmente suele ser el Plan General de Ordenación Urbana

Uso de suelo: consiste en el inventario de los usos de la tierra. Los usos específicos pertenecen a los grupos que se relacionan y definen a continuación:

Usos residenciales: son aquellos destinados a la satisfacción de las necesidades básicas de habitación. Dentro de ésta actividad se identifican las siguientes modalidades: unifamiliar, multifamiliar, hoteles, moteles u otros.

Usos comerciales: son aquellos destinados al intercambio de bienes, son locales comerciales aquellos que se usan como: tiendas, misceláneas, fruterías, panaderías, heladerías, cafeterías, fuentes de soda, productos lácteos, droguerías, perfumerías, papelerías, floristerías, los locales donde funcionen tabernas, fuentes de soda, deben ser acondicionados para su actividad, sin que interfiera con los usos compatibles de vivienda.

Usos industriales: los usos de industria son aquellos destinados a la transformación de materia prima o elaboración de productos. Para controlar su impacto por localización se identifican dos grupos:





Industria liviana: en este grupo se clasifican aquellos usos industriales que por su bajo impacto ambiental y urbanístico, son compatibles con la vivienda y no requieren de la especialización de la edificación en que se localizan.

Industria intermedia: en este grupo se clasifican aquellos usos industriales que por su alto impacto ambiental y urbanístico, son incompatibles con la vivienda y con otros usos urbanos y requieren de la especialización de la edificación en que se localizan.

Equipamiento urbano: este concepto incluye el análisis y la localización de los edificios y las áreas que prestan servicios significativos a la población.

Infraestructura urbana: esta corresponde a las redes y sistemas de servicios que se prestan dentro de un sector urbano específico.

Mobiliario urbano: es necesario proporcionar identidad y seguridad a los usuarios de vías y espacio públicos, buscando hacer agradable su permanencia o recorrido, utilizando un mobiliario adecuado a la función y al espacio. El mobiliario se debe diseñar en relación armónica con el espacio urbano y reforzar visualmente su sentido espacial y su carácter.

La **categorización** dentro del proceso de evaluación y agrupación en base al análisis y estudio de sus características semejantes,

Desarrollando **planes sectoriales de ciudad** logrando un desarrollo basado en la satisfacción de las distintas necesidades de cada uno de los grupos que actúan dentro de la ciudad.

La transferencia de potencialidades donde se logra un instrumento de planificación y ordenamiento que aprovecha al máximo los bienes y servicios que ofrece la ciudad para generar recursos que se destinarán al mejoramiento, rescate y protección del patrimonio cultural urbano, en especial en áreas susceptibles,

Plan urbano el cual muestra la aplicación de estrategias y métodos que afectan a un determinado sector urbano, además de algún **plan indicativo** donde muestra o indica los puntos estratégicos de desarrollo, trabajándolo en conjunto con la comunidad o los sectores involucrados para convertirlos en un **plan participativo** logrando el desarrollo urbano enfocado en la satisfacción de las necesidades sentidas de un sector de manera en convertirlos en **planes estratégicos**, mientras **la estructura urbana** muestra los barrios, sectores residenciales, y asentamientos periféricos que para el funcionamiento de toda la ciudad se equilibra, para lograr un modelo urbano eficiente, sostenible, accesible para la ciudad y sus ciudadanos, este modelo debe ser único, la ciudad lo debe de planificar y construir de acuerdo a sus problemáticas y potencialidades, donde la **actualización del plan** que dentro del proceso de evaluación de las metas cumplidas y a desarrollar dentro de un plan, se basan en el progreso de los indicadores de desarrollo propuestos en un inicio, es muy importante además de crear un **nuevo modelo urbano** donde se logra implementar y desarrollar dentro de una estructura urbana establecida, pudiendo utilizar algunas herramientas urbanas como la **expropiación** que es el proceso de desalojo forzado o pactado de un determinado territorio o lugar, **banco de suelos** que es un grupo de terrenos o parcelas adquiridos en función de la construcción de futuros equipamientos dentro de la ciudad o sector y **reservas territoriales** con sectores de suelos o terrenos enfocados en la función de preservarlos.



Teniendo en cuenta la problemática establecida como **déficit de espacios públicos** que es la carencia de espacios destinados para el uso público de manera particular o colectiva, provocando procesos de deterioro de la ciudad, y de **marginación espacial** ya que se denomina así a la marginación o exclusión a una situación social de desventaja económica, profesional, política o de estatus social, producida por la dificultad que una persona o grupo tiene para integrarse a algunos de los sistemas de funcionamiento social e **inequidad espacial** debido a la falta de desarrollo urbano de forma igualitaria en todos los sectores de un área urbana determinada, ya que se cuenta con un **déficit de espacios verdes y de espacios públicos** destinados a actividades de esparcimiento para toda la ciudadanía, incrementando los costos en ciertas áreas que cuentan con estos espacios iniciando un proceso de **especulación con el suelo urbano**, ya que se conoce como especulación del suelo urbano o especulación inmobiliaria a la compraventa de terrenos y/o bienes inmuebles con la única intención de revenderlos posteriormente, esperando obtener un beneficio económico debido a las fluctuaciones de los precios del mercado, llegando a un **rentismo inmobiliario** por el proceso de compra venta de propiedades inmobiliarias en base al crecimiento de la renta de los sectores afectados, y poca **retención de suelo por particulares** ya que el proceso de la especulación basado en la retención de un área específica en espera de lograr las más altas tasas de plusvalía se presenta levemente dentro de toda la ciudad de Escuintla.

Las zonas rojas que son zonas específicas dedicadas a las actividades nocturnas y de poca aceptación social, las cuales se agrupan en un área o sector específico, están formando pequeños **distritos de tolerancia**, siendo sectores de un área urbana específica que no contienen las mismas características o propiedades, pero que son aceptados debido a la necesidad de convivencia.

Además el **crecimiento urbanístico disperso** que presenta la ciudad es un proceso de crecimiento urbano que se desarrolla de manera dispersa y de baja densidad, creando un **crecimiento urbanístico fragmentado** teniendo procesos de crecimiento urbano que se desarrollaron como una manera fragmentada por grupos o sectores, debido a elementos físicos o sociales que dificultan su desarrollo continuo, y un **crecimiento urbanístico discontinuo** por el proceso de crecimiento urbano que se desarrolla de manera discontinua debido a barreras que limitan un desarrollo adecuado y continuo en la ciudad, y es muy importante que la **fragmentación del tejido urbano** se logre regular y mejorar en la ciudad debido al proceso de dispersión del tejido urbano debido a factores físicos o sociales que dificultan su desarrollo continuo y la **fragmentación parcelaria**, ya que por el poco recurso y al proceso de división de una parcela para poder dar lugar a nuevas sub parcelas dentro de las zonas habitacionales de una misma parcela, provocan una **dispersión urbana** ya que en su proceso provoca varios problemas de dispersión como la dispersión urbana, dispersión suburbana, urbanización por derrame o sub urbanización por derrame, debido al fenómeno de propagación de una ciudad y sus barrios hacia la tierra rural en la periferia de una zona urbana, los residentes de los barrios en expansión tienden a vivir en casas unifamiliares y a desplazarse en automóvil al trabajo, y la baja densidad de población es un indicador de la dispersión.

Debido al repentino crecimiento y poca planificación de este, la ciudad presenta algunas **externalidades negativas** que son motivaciones provenientes del exterior que provocan acciones de descontento e inconformidad dentro de la población, pueden ser motivadas por algunos problemas de **incompatibilidades de usos** urbanos, debido la falta de coherencia en la distribución de los usos de suelo, donde se provocan inconformidades y problemas de coexistencia entre ellos al punto de colapso.





Donde para resolver esta problemática se realiza una **propuesta de directrices de categorización de uso de suelo** que es una técnica utilizada para subdividir una clase de suelo en otras en función a sus características físicas, tales como: casco histórico, suelo edificado, la **calificación de uso de suelo**: es la técnica que definirá y determinará los usos e intensidades que sean susceptibles las parcelas y/o edificaciones –en su caso-, por medio de la división de los terrenos en zonas destinadas cada una de ellas a un uso e intensidad específica. La **zonificación de uso de suelo** es la técnica que inicialmente dividía el territorio municipal en zonas las que se atribuían a usos del suelo con características formales y volumétricas edificatorias, desarrollando un **sistema de áreas verdes** que se presenta en la ciudad como un sistema que se genera al utilizar de manera armoniosa el conjunto de áreas verdes que se encuentran distribuidos dentro de la ciudad.

Dentro de los temas principales del **MOVILIDAD** se pueden ubicar la **movilidad urbana** debido al mejoramiento de las circulaciones y el mejoramiento del proceso de conducirse dentro de la ciudad sin mayor congestionamiento ni pérdida de tiempo innecesario, sin importar los **medios de transporte**, es decir sin importar los medios o vehículos que se utilizan para la movilización de los habitantes de la ciudad o sector, mejorando las **centrales de transferencia** conocidas popularmente como terminales de acopio y distribución de artículos, mercaderías, personas y materias primas, **el modelo de movilidad** describe las rutas, accesos, conflictos y nomenclatura, priorizando las rutas de acceso, ya que **la accesibilidad** es la forma en que se transita dentro de un sistema urbano, **la articulación** es el modo en que se unen de manera ideal los distintos tejidos y las distintas vías para obtener una mejor circulación dentro de la ciudad, dentro del **sistema vial** que se genera con todas las arterias viales o vialidades que se utilizan en un sector.

Dentro de las problemáticas que se plantean se encuentra la **congestión vehicular** donde se refiere tanto urbana como interurbanamente a la condición de un flujo vehicular que se ve saturado debido al exceso de demanda de las vías, produciendo incrementos en los tiempos de viaje, provocando un paro en la circulación y pérdida de movilidad dentro de la ciudad llamado **insuficiencia en la movilidad** donde se evidencia la **ineficiencia espacial** que es la falta de espacios diseñados para el desarrollo de la circulación y movilidad dentro de la ciudad, el **impacto vial** se presenta como un efecto o acción producida que afecta de manera directa o indirecta a un elemento de tránsito vehicular o peatonal, y un efecto que produce una acción sobre el medio ambiente en sus distintos aspectos, los **sobrecostos de transporte** son debido al incremento en los gastos de movilización, gasto excesivo y sobre valorado de los boletos de transportes, los **movimientos pendulares cotidianos** que se traducen con los grandes desplazamientos entre la residencia y el lugar de trabajo o estudio, generalmente de frecuencia diaria, produciendo congestión vehicular.

La propuesta de Directrices de jerarquización vial brinda los lineamientos específicos que se aplican dentro de una planificación de jerarquía vial, **señalización vial** se entiende por todas los rótulos, pancartas, anuncios y menajes que se encuentren relacionados a las condiciones y características de la vía que se transita, **las rutas de transporte colectivo** se utilizan de manera compartida o exclusiva para la circulación del transporte de uso colectivo dentro de la ciudad, **las centrales de transporte** son los puntos neurálgicos donde se hace la transición o abordaje dentro de uno o varios sistemas de transporte, las **centrales de transferencia**, y la **propuesta de sistemas multimodales de transporte**, se utiliza para brindar una mayor diversidad o variedad a un sistema de



transporte ya que son sistemas que utilizan varios tipos de transporte dentro de un mismo recorrido, utilizando ciclo-vías, buses, recorridos peatonales, etc. **Sistema de peatonización** que se presentan como sistemas donde se retira el vehículo para ceder el espacio exclusivo a la circulación de transeúntes, **sistema con prioridad peatonal** son sistemas donde se da mayor énfasis a los espacios que se utilizarán para la circulación de transeúntes, la **propuesta de sistemas de seguridad vial**, brinda los medios o sistemas que se utilizan para brindar mayor protección al peatón dentro de un sistema vial.

Dentro de los temas principales de **INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS** se pueden ubicar la **infraestructura vial** que toda la infraestructura de servicios o apoyo que se utiliza dentro de un sistema vial, **sistema de equipamiento social** son todos los equipamientos sociales que se utilizan dentro de la ciudad, los prestan servicio a las principales problemáticas a solucionar dentro de la ciudad, los **proyectos urbanos** son elementos que ayudan al desarrollo de un sector específico o toda la ciudad, planteando **proyectos estratégicos**, proyectos enfocados y distribuidos de manera estratégica dentro de un sector específico para lograr su mejor desarrollo, la **centralidad urbana** es el punto o foco central de las actividades urbanas de un sector determinado y su **área de influencia** es la zona o área que está bajo la influencia de un punto específico dentro de los aspectos de funcionamiento.

El déficit de equipamientos públicos dentro de la ciudad se presenta con la falta de accesibilidad al equipamiento público de un sector determinado, debido al proceso de crecimiento poblacional y a la falta de previsión de crecimiento, el **déficit de espacios abiertos** es debido a la falta de accesibilidad a los espacios abiertos de un sector determinado, por el proceso de crecimiento poblacional, y el **déficit cuantitativo de servicios e infraestructura** es la deficiencia en el desarrollo de los servicios que no logra satisfacer la demanda de la población en constante crecimiento, y al **déficit cualitativo de servicios e infraestructura** es la deficiencia en las propiedades, funcionamiento y características de la producción de los servicios.

Mejoramiento del equipamiento y servicios urbanos son todos los procesos y acciones que se desarrollan de manera planificada y ordenada en pos de incrementar las cualidades cuantitativas y cualitativas de un servicio urbano.

Dentro de los temas principales de **IMAGEN URBANA Y EDIFICABILIDAD** se pueden ubicar la **imagen urbana**³ como el conjunto de elementos naturales y artificiales que conforman el marco visual de las ciudades, pueblos y comunidades de la entidad, dentro de este eje se encuentran una serie de elementos que serán intervenidos, uno de ellos es crear reglamentos e incentivos para **densificación**⁴ la relación existente entre el número de individuos o una forma de crecimiento, y la superficie de un lugar, esto en las manzanas centrales del poblado. Es necesario trabajar conjuntamente con la oficina de **control urbano**⁵ es la unidad municipal encargada del otorgamiento de licencias y aplicación del reglamento de construcción y urbanismo, así como también deberá señalar las correcciones que juzgue necesarias y efectuadas las mismas, se levantará la paralización y se activará la licencia. En caso de reincidencia manifiesta, además de paralizar la obra, se dejará sin efecto la licencia respectiva y se impondrán las sanciones correspondientes, entre otras funciones. Esto con el fin de trabajar en pos de la conser-

³ Conceptualización teórica de la Imagen urbana, cap. 1. España 2000

⁴ Glosario virtual en www.inbio.ac.cr/ecomapas/glosario04.htm

⁵ Reglamento de Construcción y Urbanismo del Municipio de la Antigua Guatemala, Capítulo IV de la unidad de control urbano.





vacación los **elementos arquitectónicos de alto valor histórico**⁶, se evalúan en función del reconocimiento oficial y público, ya que se le atribuye importancia cultural e histórica, esto en base a sus principales características físicas, definidas por sus atributos de representatividad, singular y morfológica. Esto se determina mediante tres atributos: relevancia, protección legal y evaluación realizada por especialistas en la materia.

La **morfología urbana** es la forma, características y diseño a seguir dentro de un área específica, la **tipología edificatoria** muestra las características básicas que se utilizan al momento de edificar o construir algunos elementos urbanos, sin afectar el **paisaje urbano** que es la apreciación visual de las características de forma y función de la ciudad o un área urbana, el **patrimonio urbano inmueble** que son aquellos que no están sujetos a cambios de ubicación ni movilidad dentro de un sector urbano y el **patrimonio urbano intangible** siendo aquellos que por sus características sociales y culturales, carecen de un cuerpo físico.

Ocupación del suelo es la forma en que se ubica la edificación dentro de la forma parcelaria de la ciudad, **índice de ocupación** es el índice que se formula a través de la dimensión total del solar y su espacio de ocupación, **índices de construcción** es el índice que se formula a través de la dimensión total del solar y el área de la construcción que lo ocupa, la **densidad de población** es la cantidad de habitantes que ocupan un área determinada de la ciudad, se mide hab/kl², **ciudad compacta** también llamada ciudad inteligente, es un modelo que describe a la ciudad de dimensiones reducidas, logrando satisfacer las necesidades que se generan en ella, donde la **forma y estructura de la ciudad**, está definida por su extensión física, por sus límites que constituyen el perfil de la ciudad en planta y por su perfil vertical o contorno, y la **ciudad horizontal**, es el tipo de ciudad que trata de canalizar el desarrollo futuro a largo plazo en un sistema continuo de construcciones que dará lugar a un asentamiento, pudiendo aplicar el concepto de **ciudad vertical**, que son asentamientos en gran escala, con alta densidad de población que con el tiempo generaran la preservación de la tierra con fines ecológicos ó espacios libres.

El deterioro de la imagen urbana es un proceso continuo de declinación de la imagen de un área urbana específica, por causas de desorden urbano y falta de políticas de mantenimiento y desarrollo teniendo una **pérdida de patrimonio urbano** donde la pérdida de monumentos y edificios histórico patrimoniales que han mancado un sitio o lugar a lo largo de la historia, que han servido como puntos de referencia dentro de la ciudad., **crecimiento urbano disperso** es el proceso de crecimiento de una ciudad de manera desordenada y confusa, dejando áreas sin ocupar, creando así bolsones de suelo vacante dentro de la ciudad.

Directrices de edificabilidad aplican los índices y estándares de construcción dentro de un sector, mostrando el dimensionamiento mínimo a partir del eje central de una vía vehicular o de acceso, dando el dimensionamiento de altura de un determinado sector y la volumetría aplicando estándares de dimensionamiento mínimo dentro de un área específica, **directrices de conservación** dictando los procedimientos que se utilizan para la conservación físico, social o cultural de un área, **directrices de preservación de inmuebles y espacios** agrupando los procedimientos detallados que se utilizan para la conservación de inmuebles y espacios dentro de un sector determinado.

⁶ Protección del patrimonio construido, Urbano, mayo, año/vol. 9, Universidad del BíoBío, Chile.



Directrices regulatorias de publicidad ayudando con los procedimientos que se utilizan para regular la colocación y distribución de publicidad dentro de una vía o sector específico, **directrices de imagen urbana** que se utiliza para el mejoramiento y desarrollo de una mejor percepción visual de un sector, además de lograr la adaptación del planeamiento generando un grupo de procedimientos exigidos en los planes de urbanismo, cuando se han producido cambios en la legislación urbanística, utilizado principalmente en el paso de la legislación del suelo, en una coyuntura de falta de continuidad del planteamiento.

1.8. UBICACIÓN GEOGRÁFICA.

PRESENTACIÓN DE LA REGIÓN O ÁREA DE INFLUENCIA.

Ubicación de la zona de estudio

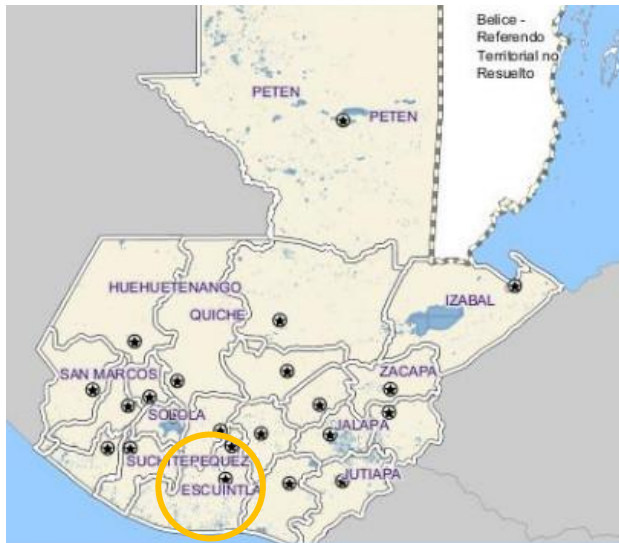


IMAGEN 5. Ubicación del departamento de de Escuintla,
FUENTE: Elaboración propia en base al portal interactivo de SEGEPLAN



IMAGEN 6. Ubicación del departamento de Escuintla, y su relación con los departamentos próximos.
FUENTE: Elaboración propia en base al portal interactivo de SEGEPLAN



RELACIONES DE LA REGIÓN Y SUS VIALIDADES

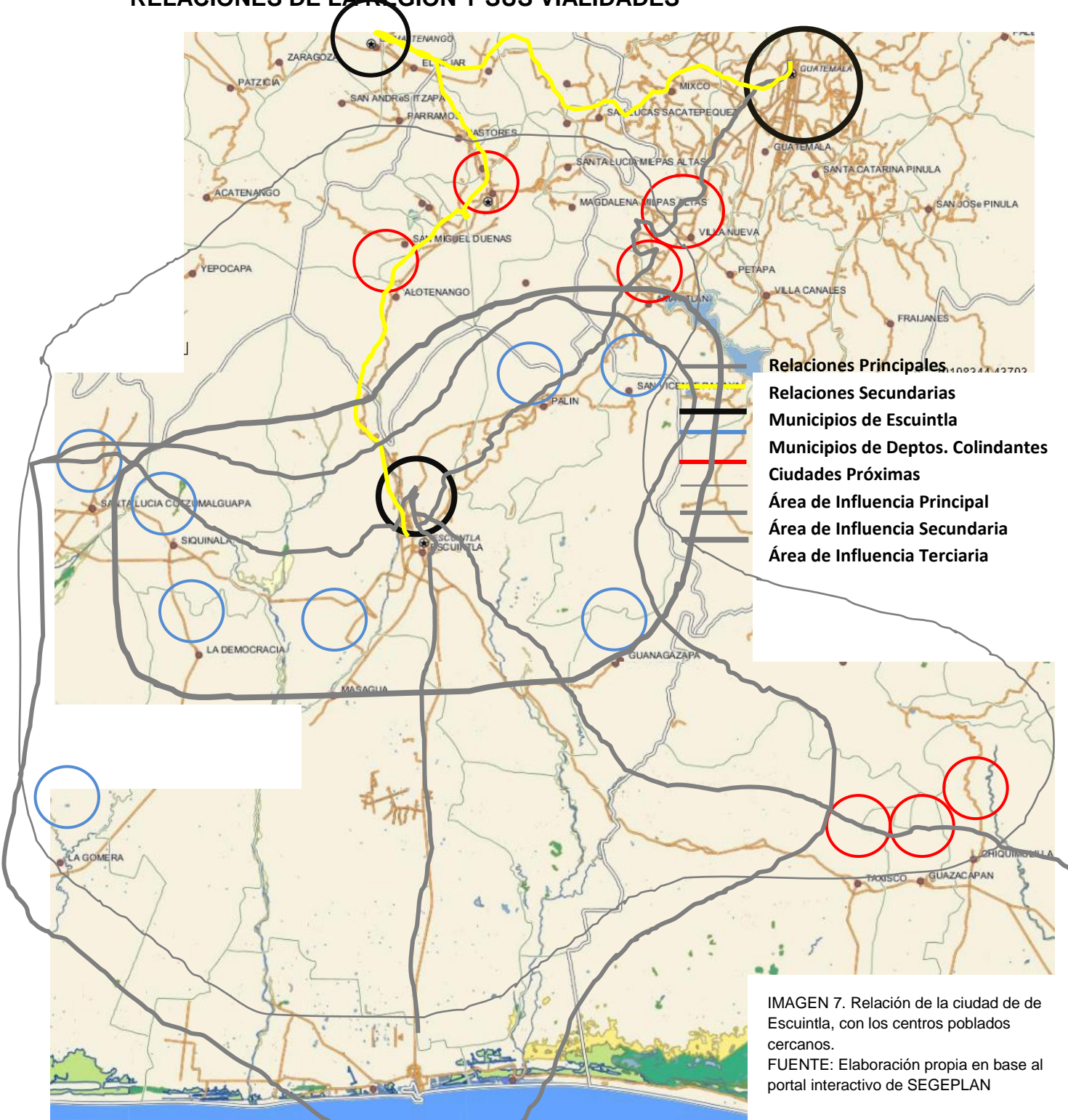


IMAGEN 7. Relación de la ciudad de de Escuintla, con los centros poblados cercanos.
FUENTE: Elaboración propia en base al portal interactivo de SEGEPLAN

Área de Influencia Terciaria

Esta área de influencia, es casi totalmente dependiente de los servicios que presta la ciudad, desde gubernativos, servicios de salud y educativos de nivel universitarios y especializados.





DEPARTAMENTO, MUNICIPIO Y LUGAR POBLADO		POBLACIÓN TOTAL	HOMBRES	MUJERES	URBANA	RURAL
Escuintla	Departamento	538,746	271,923	266,823	256,972	281,774
Escuintla	Ciudad	13,878	6,640	7,238	13,673	205
Chiquimulilla	Municipio	43,623	21,706	21,917	12,001	31,622
Taxisco	Municipio	22,620	11,347	11,273	6,080	16,540
Guazacapan	Municipio	13,979	6,938	7,041	6,629	7,350
Alotenango	Municipio	15,848	8,007	7,841	14,339	1,509

CUADRO 14: Área de influencia terciaria, Ciudad de Escuintla
FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,

Área de Influencia Secundaria

Esta área de influencia, se forma a través de sus funciones laborales, servicios de salud y educativos (diversificado, técnicos, universitario, etc)

DEPARTAMENTO, MUNICIPIO Y LUGAR POBLADO		POBLACIÓN TOTAL	HOMBRES	MUJERES	URBANA	RURAL
Escuintla	Ciudad	13,878	6,640	7,238	13,673	205
Escuintla	Municipio	119,897	59,681	60,216	86,678	33,219
Santa lucia Cotzumalguapa	Municipio	85,974	43,858	42,116	49,480	36,494
La Democracia	Municipio	18,363	9,317	9,046	5,013	13,350
Siquinalá	Municipio	14,793	7,445	7,348	9,372	5,421
Masagua	Municipio	32,245	16,532	15,713	7,090	25,155
Tiquisate	Municipio	44,983	22,534	22,449	16,801	28,182
La Gomera	Municipio	47,971	24,721	23,250	17,383	30,588
Guanagazapa	Municipio	12,726	6,578	6,148	2,513	10,213
San José	Municipio	41,804	21,389	20,415	17,430	24,374
Iztapa	Municipio	10,993	5,619	5,374	3,303	7,690
Palín	Municipio	36,756	18,184	18,572	24,680	12,076
San Vicente Pacaya	Municipio	12,678	6,477	6,201	6,552	6,126
Nueva Concepción	Municipio	59,563	29,588	29,975	10,677	48,886

CUADRO 15 Área de influencia secundaria, Ciudad de Escuintla
FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,





Área de Influencia Principal

Esta área de influencia, es casi totalmente dependiente de los servicios que presta la ciudad, desde gubernativos, servicios de salud y educativos (diversificado, técnicos, universitario, etc), además de una fuerte dependencia de los comercios formales e informales.

DEPARTAMENTO, MUNICIPIO Y LUGAR POBLADO		POBLACIÓN TOTAL	HOMBRES	MUJERES	URBANA	RURAL
Escuintla	Ciudad	13,878	6,640	7,238	13,673	205
Escuintla	Municipio	119,897	59,681	60,216	86,678	33,219
La Democracia	Municipio	18,363	9,317	9,046	5,013	13,350
Siquinalá	Municipio	14,793	7,445	7,348	9,372	5,421
Masagua	Municipio	32,245	16,532	15,713	7,090	25,155
Guanagazapa	Municipio	12,726	6,578	6,148	2,513	10,213
Palín	Municipio	36,756	18,184	18,572	24,680	12,076
San Vicente Pacaya	Municipio	12,678	6,477	6,201	6,552	6,126

CUADRO 16 Área de influencia primaria, Ciudad de Escuintla
FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,

ESCUINTLA. Ciudad principal y cabecera departamental, del departamento de Escuintla. Cuenta con una Municipalidad de 1ra. categoría. Área aproximada 332 km². Colinda al norte con Yepocapa (Chim) y Alotenango (Sac.); al este con Palín, San Vicente Pacaya y Guanagazapa (Esc.); al sur con Masagua (Esc.); al oeste con La Democracia, Siquinalá y Santa Lucía Cotzumalguapa (Esc.). El monumento de elevación (BM) del IGN en el parque de la cabecera está a 346.91 mts. MSNM, lat. 14°18'03", Long. 90°47'08". Escuintla 2058 IV. Nombre geográfico oficial: Escuintla.

El municipio es atravesado de norte a sur por la carretera Interoceánica CA-9 que del puerto en el Pacífico, San José, va a Puerto Barrios y Santo Tomás de Castilla en el golfo de Honduras, mar Caribe; la carretera que de la frontera de México llega a enlazar con el sistema vial de El Salvador y que se conoce como Internacional del Pacífico CA-2, así como con otras rutas nacionales, departamentales y municipales que unen a la cabecera, sus poblados y propiedades rurales con los municipios vecinos. La vía férrea atraviesa el municipio y en jurisdicción municipal de Masagua, en la estación denominada Santa María, parte un ramal hacia el sur a San José y otro con rumbo aproximado oeste hasta ciudad Tecún Umán o sea la cabecera municipal de Ayutla en el departamento de San Marcos, en su frontera con México.

Las principales industrias consisten en la elaboración de azúcar, panela, fábrica de papel y otras establecidas en los últimos años dentro de la zona. Se cultiva la citronela y algodón y existe buena crianza de ganado. Escuintla cobra cada vez mayor auge, ya que por su excelente ubicación enlaza con la red vial de la República. Gracias a las carreteras asfaltadas, los productos de la zona son transportados constantemente a otros países de



América Central. Escuintla es muy frecuentada por los visitantes, debido a que es tránsito obligatorio de los cuatro puntos cardinales.

Entre sus atracciones figuran varios balnearios que le han dado fama desde el período hispánico y que en la actualidad no sólo se han modernizado, sino que también han surgido buen número de negocios diversos que atraen a mucha clientela.

1.9. ANTECEDENTES HISTÓRICOS

El nombre de Escuintla puede provenir de Iscuintepeque o Cerro de Perros, probablemente a que en las montañas de la región se criaban muchos tepezcuintes o tepezcuintes (cuniculus paca nelsoni, Goldmam) que los españoles confundieron con perros que no ladraban, animal del cual puede asegurarse que ningún otro es de carne más apetecida por lo tierna, fina y sabrosa.

La fiesta titular, de Concepción, se celebra del 6 al 12 de diciembre; el día principal es el 8, en que la Iglesia conmemora la Purísima Concepción de María. Conocida antes como Concepción Escuintla, la cabecera fue elevada a categoría de villa por real cédula del 20 marzo 1680. Ya durante el periodo republicano, aunque Manuel Pineda Mont publicó en su Recopilación de Leyes de Guatemala, 1869, que por decreto del 12 noviembre 1825 la Constituyente le concedió el título de villa, en el Catálogo Razonado de Leyes de Guatemala, 1856, Alejandro Marure indicó que la fecha fue el 29 octubre 1825. Efectivamente, como se lee en el original del decreto número 63 de la Asamblea Constituyente, fue en esa fecha que se le otorgó a Concepción Escuintla el título de villa. Dicho decreto fue pasado por el Consejo Representativo del Estado al Jefe de Estado de Guatemala el 10 noviembre 1825 y publicado en la sesión pública de la Constituyente del día siguiente, 11 noviembre.

Por decreto del 27 agosto 1836 se designó a Escuintla cabecera del circuito del mismo nombre para la administración de justicia y por acuerdo gubernativo del 19 febrero 1887 se le otorgó el título de ciudad. Para lo relacionado con los datos del Observatorio Nacional, V.: Escuintla (departamento). En el año 1690 Fuentes y Guzmán se refirió en su Recordación Florida a la actual cabecera: "Yace el numeroso pueblo de Yzquintepeque en la costa del Sur, situado en una dilatada tabla de llanura, con claros y serenos horizontes, a distancia de esta ciudad de Guatemala [hoy Antigua Guatemala] de solas ocho leguas de llano y buen camino, bien que impedido en tiempo de las lluvias en lo que llaman monte de San Diego, de umbrosa y tupida ramazón enlazada de unos en otros robustísimos árboles, que en sitio de cualidad y naturaleza barrial, le hace tránsito penoso y molesto, respecto de no tener enjugo las aguas invernizas detenidas y rebalsadas de la propia llanura, con atolladeros de glutinoso barro que hace dificultosa su senda; más de verano amena, recreable y fresca, con abundante y copiosa caza de una y otra suerte. "Su etimología, compuesta de la pipil, quiere decir cerro de perros, de Yzquint, que es el perro y tepet el cerro, porque en sus montañas se crían muchos tepescuintes, animales de la estructura de un gamito manchado como él a trechos, pero con el hocico semejante y parecido al del puerco, sus carnes entreveradas de enjundia y magro excede a cuantos hay monteses; y estos son los que mi [Bernal Diaz del] Castillo dice tenían los indios, llamándoles perros y que son buenos de comer. "Su situación respecto de Guatemala está derechamente a el sur, su horizonte despejado y libre lo constituye en alegre país de claras luces y apacibles noches, bien que su temperamento excesivamente caliente y húmedo le hace enfermo y molesto. Su suelo es firme por la composición barrial de su terreno; dista de la mar nueve leguas de tierra llana, aunque también trabajosa a la





frecuencia transible, bien que de acomodadas jornadas con la situación de los pueblos, estancias y cacaguatales y obrajes de añil, que en su distancia yacen. Goza este pueblo de excelentes aguas que bajan de la sierra, en especial la del río Cuzmahat. "...Es este pueblo numeroso de Yzquintepeque, asiento y silla de sus Corregidores, que residiendo en él queda a muy conveniente distancia para administrar justicia a los demás pueblos de la jurisdicción, que son en número veinte y uno.⁷

1.10. ACTORES CLAVE

Actores urbanos: Son las principales organizaciones, instituciones o personas influyentes de la localidad, siendo las más propicias para asumir, participar e implementar la ordenación urbanística, así como sus proyectos estratégicos.

Matriz de Análisis de Actores: muestra la existencia de actores que están de alguna manera involucrados en el plan/proyecto su nivel de interés y de poder, para identificar el papel que desempeñan durante el diseño, implementación o evaluación del plan de ordenamiento y desarrollo.

A "Lobistas" Alto Interés Bajo Poder	COCODES Asociaciones de vecinos	B "Jugadores" Alto Interés Alto Poder	Alcalde Municipal Consejo Municipal Gobernador
C "La Masa" Bajo Interés Bajo Poder	Asociación de Transportistas Asociación de Vendedores del los Mercados	D "Contextualizadores" Bajo Interés Alto Poder	Dependencias del gobierno. Instituciones gubernamentales. Grupos de Empresarios

CUADRO 17: cuadro de actores clave.
FUENTE: Elaboración propia

En el eje vertical se identifica el nivel de interés, mientras que en el horizontal el nivel de poder de cada actor.

Matriz de Identificación de Posición: esta matriz ayuda a que, una vez identificados los actores relevantes para el plan/proyecto, se pueda determinar la posición que estos jugarían en caso se requiera establecer alianzas estratégicas u obtener apoyo de alguno de ellos.

Opositores Inamovibles	Opositores	Sin compromiso No involucrados	Sin compromiso pero Involucrados	Aliados	Aliados Críticos
	Asociación de Vendedores del los Mercado C Asociación de Transportistas C		Dependencias del gobierno D Instituciones gubernamentales D Grupos de Empresarios D	Asociaciones de vecinos A	Alcalde Municipal B Consejo Municipal B Gobernador B

CUADRO 18: Matriz de actores clave.
FUENTE: Elaboración propia

⁷ Francis Gall. Diccionario Geográfico de Guatemala. Guatemala, I.G.N. 2000, pag. 60



En esta matriz se coloca el nombre de la institución (sus siglas) acompañada de la letra (A, B, C, D) que le corresponde según matriz de Análisis de Actores.

NIVEL DE PARTICIPACIÓN	ACTORES.	COMPETENCIAS.
NACIONAL.	Ministerio de Cultura y Deportes	D Institución encargada de formular, ejecutar y administrar descentralizadamente las políticas de fomento, promoción y extensión cultural y artística, además de la preservación y mantenimiento del patrimonio cultural de la nación de conformidad con la ley.
	Instituto Guatemalteco de Turismo INGUAT.	D Elaborar un plan de turismo interno, que permita un mejor conocimiento entre los guatemaltecos, como miembro de la comunidad nacional, a la vez que les depare la oportunidad de apreciar las manifestaciones de la cultura de las distintas regiones y la belleza de sus paisajes.
	Instituto Nacional de Bosques INAB	D Habilitar playas, jardines, parques, fuentes de aguas medicinales y centros de recreación con sus fondos propios, y colaborar con las municipalidades respectivas, en la dotación de los servicios esenciales, y en el embellecimiento y ornamentación de los mismos, cuando tales zonas estén bajo su custodia.
		D Institución encargada de promover y fomentar el desarrollo forestal del país, mediante el manejo sostenible de los bosques, la reforestación, la industria y la artesanía forestal, basada en los recursos forestales y la protección y desarrollo de las cuencas hidrográficas, además de desarrollar programas y proyectos para la conservación de los bosques y colaborar con las entidades que así lo requieran,

CUADRO 19: Distribución de actores clave a nivel nacional

FUENTE: Elaboración propia

NIVEL DE PARTICIPACIÓN	ACTORES.	COMPETENCIAS.
REGIONAL.	Gobernación Departamental	B Es el ente rector que representa al Organismo Ejecutivo en el departamento,
	Secretaría de Planificación y Programación de la Presidencia (SEGEPLAN). (Delegación departamental)	D Asesorar y capacitar a los ministerios, secretarías y entidades autónomas del sector público en el sistema de consejos de desarrollo urbano Contribuye con el seguimiento a los municipios que han emprendido su POT por medio de guías para la elaboración del plan de ordenamiento territorial municipal y cajas de herramientas para la elaboración del plan de ordenamiento territorial.
	Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social (Delegación departamental)	D Institución que formula y administra las políticas en materia de salud, velando por la calidad de la cobertura de la prestación de los servicios de salud pública, en conformidad con la ley.
	Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales. (MARN) (Delegación departamental)	D Institución que coordina, cumple y hace que se cumplan las políticas y el ordenamiento jurídico concernientes a la prevención de la contaminación, conservación, protección y mejoramiento del ambiente para asegurar el uso racional, eficiente y sostenible de los recursos naturales
	Secretaría Ejecutiva de la Coordinadora Nacional Para la Reducción de Desastres (SE-CONRED). (Delegación departamental)	D Institución que establece los mecanismos, procedimientos y normas que propicien la reducción de desastres, a través de la coordinación interinstitucional en todo el territorio nacional a través de su escala de actuación departamental. Coordinadoras Departamentales, "CODRED"





Ministerio de Cultura y Deportes (Delegación departamental)	D	Institución encargada de formular, ejecutar y administrar descentralizadamente las políticas de fomento, promoción y extensión cultural y artística, además de la preservación y mantenimiento del patrimonio cultural de la Nación de conformidad con la ley.
Ministerio de Trabajo y Previsión Social (Delegación departamental)	D	Institución encargada de velar que patronos y empleados cumplan con dignidad y respeto las leyes laborales, convenios, pactos colectivos y otras disposiciones que favorezcan la relación laboral, vela por la equidad en las relaciones sociales de producción y protege la maternidad y lactancia de la mujer trabajadora.

CUADRO 20: Distribución de actores clave a nivel regional
FUENTE: Elaboración propia

NIVEL DE PARTICIPACIÓN

ACTORES.

COMPETENCIAS.

LOCAL.	Juntas o Asociaciones de vecinos	A	Identifican y priorizan proyectos que sean de beneficio para la comunidad en base a políticas de desarrollo municipal.
	COCODES (Consejo Comunitario de Desarrollo).	A	Identifican y priorizan proyectos que sean de beneficio para la comunidad en base a políticas de desarrollo municipal.
	Grupos de Transportistas. (urbanos, extraurbanos, taxis, ruleteros)	C	Grupos asociados de los diferentes medios de transporte donde identifican problemáticas y propuestas concernientes al transporte de la ciudad.
	Asociación de Comerciantes (Mercado Democracia y Terminal Minerva).	C	Grupos asociados de comerciantes que identifican las problemáticas que les afectan y velan por el beneficio del sector que representan (Comercio Informal).
	Ministerio de Educación (Delegación municipal)	D	Formular y administrar la política educativa, velando por la calidad y la cobertura de la prestación de los servicios educativos públicos y privados, todo ello de conformidad con la ley.
	Secretaría Ejecutiva de la Coordinadora Nacional Para la Reducción de Desastres (SE-CONRED). (Delegación municipal)	D	Institución que establece los mecanismos, procedimientos y normas que propicien la reducción de desastres, a través de la coordinación interinstitucional en todo el territorio nacional a través de su escala de actuación municipal y local.
	Municipalidad.	B	Coordinadoras Locales para la Reducción de Desastres, "COLRED" Coordinadoras Municipales, "COMRED" Tiene por objeto desarrollar los principios constitucionales referentes a la organización, gobierno, administración, y funcionamiento de los municipios y demás entidades locales determinadas en el Código Municipal y el contenido de las competencias que correspondan a los municipios en cuanto a las materias que éstas regulen. Cuando convenga a los intereses del desarrollo y administración municipal, o a solicitud de los vecinos, el Concejo Municipal podrá dividir el municipio en distintas formas de ordenamiento territorial internas, observando, en todo caso, las normas de urbanismo y desarrollo urbano y rural establecidas en el municipio
Consejo Municipal de Desarrollo (COMUDE)	A	Es la instancia de participación ciudadana que aglutina a cuatro actores claves del desarrollo municipal, entre ellos está el Concejo Municipal, los representantes de los COCODEs, los representantes de las instituciones públicas y privadas, y otras formas de organización comunitaria	

CUADRO 20: Distribución de actores clave a nivel local
FUENTE: Elaboración propia





2 Diagnóstico Urbano

< 2



El capítulo de diagnóstico urbano de la ciudad de Escuintla, se desarrolló en base al estudio y análisis detallado de los ejes o sistemas de uso de suelo, espacio público, movilidad, infraestructura y servicios, e imagen urbana y edificabilidad, que se utilizaron para poder localizar las problemáticas específicas y sus causas, y así poder desarrollar una propuesta adecuada para su solución, y lograr un ordenamiento y desarrollo integral adecuado para la ciudad de Escuintla.





2.1 Medio Físico/Natural y Socioeconómico

MFN-1

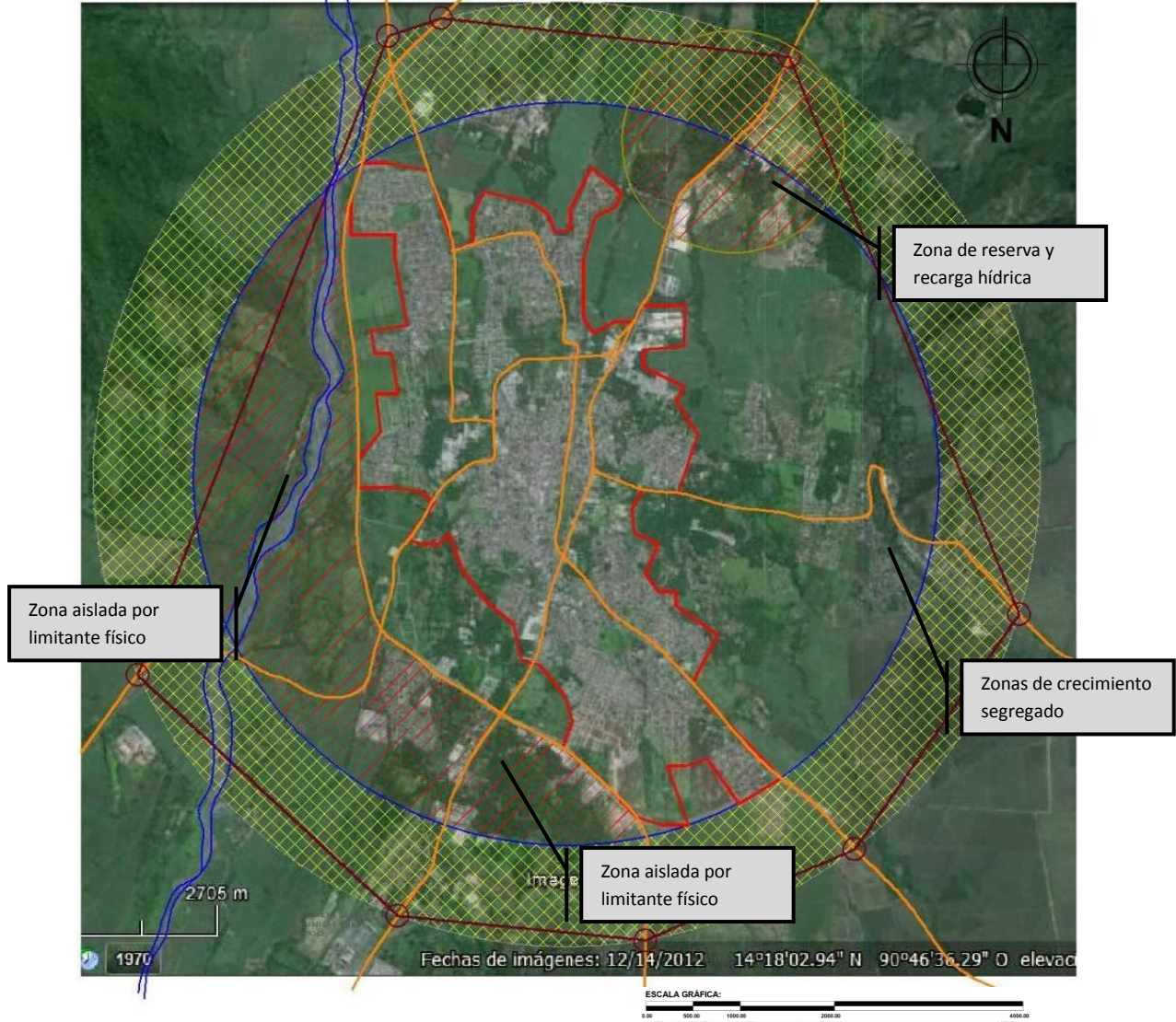
El capítulo de medio físico natural se desarrolló en base al estadio y análisis de los factores físicos morfológicos y naturales de la ciudad de Escuintla.





2.1.1 DELIMITACIÓN DE LA ZONA DE ESTUDIO

ESCUINTLA. Ciudad principal y cabecera departamental, del departamento de Escuintla. Cuenta con una Municipalidad de 1ra. Categoría. El municipio cuenta con un área aproximada 332 km². Colinda al Norte con Yepocapa (Chim) y Alotenango (Sac.); al este con Palín, San Vicente Pacaya y Guanagazapa (Esc.); al Sur con Masagua (Esc.); al Oeste con La Democracia, Siquinalá y Santa Lucía Cotzumalguapa (Esc.). El monumento de elevación (BM) del IGN en el parque de la cabecera está a 346.91 mts. SNM, lat. 14°18'03". long. 90°47'08". Escuintla 2058 IV. Nombre geográfico oficial: Escuintla.



CIUDAD DE ESCUINTLA
MAPA LOCAL

Perímetro Actual: r 3,313.80 mts.
Limete 1 Población: 2,012 113,156 habitantes
Perímetro Proyectado: r 4,226.75 mts.
Limete 2 Población: 2,022 144,703 habitantes

- NOMENCLATURA:**
- Perímetro Urbano
 - Limite
 - Modificaciones
 - Perímetro Urbano
 - Delimitación del área
 - Limite 1
 - Limite 2
 - Modificaciones
 - Puntos Perimetrales

IMAGEN 8. Delimitación de la ciudad de Escuintla. (Método para definir el área de estudio a partir de sus tendencias de crecimiento de la población).
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012





2.1.2 TOPOGRAFÍA EN CURVAS DE NIVEL Y PLANICIES URBANIZABLES

La topografía es regular, constituida por una pendiente suave y constante al Sur, constituida entre 260 a 420 msnm., con pequeñas ondulaciones en su recorrido, debida a la erosión que han provocado los ríos de la zona, se encuentra cercana al inicio de la cadena montañosa que se formó entre los volcanes de Fuego, Acatenango, Agua y Pacaya.

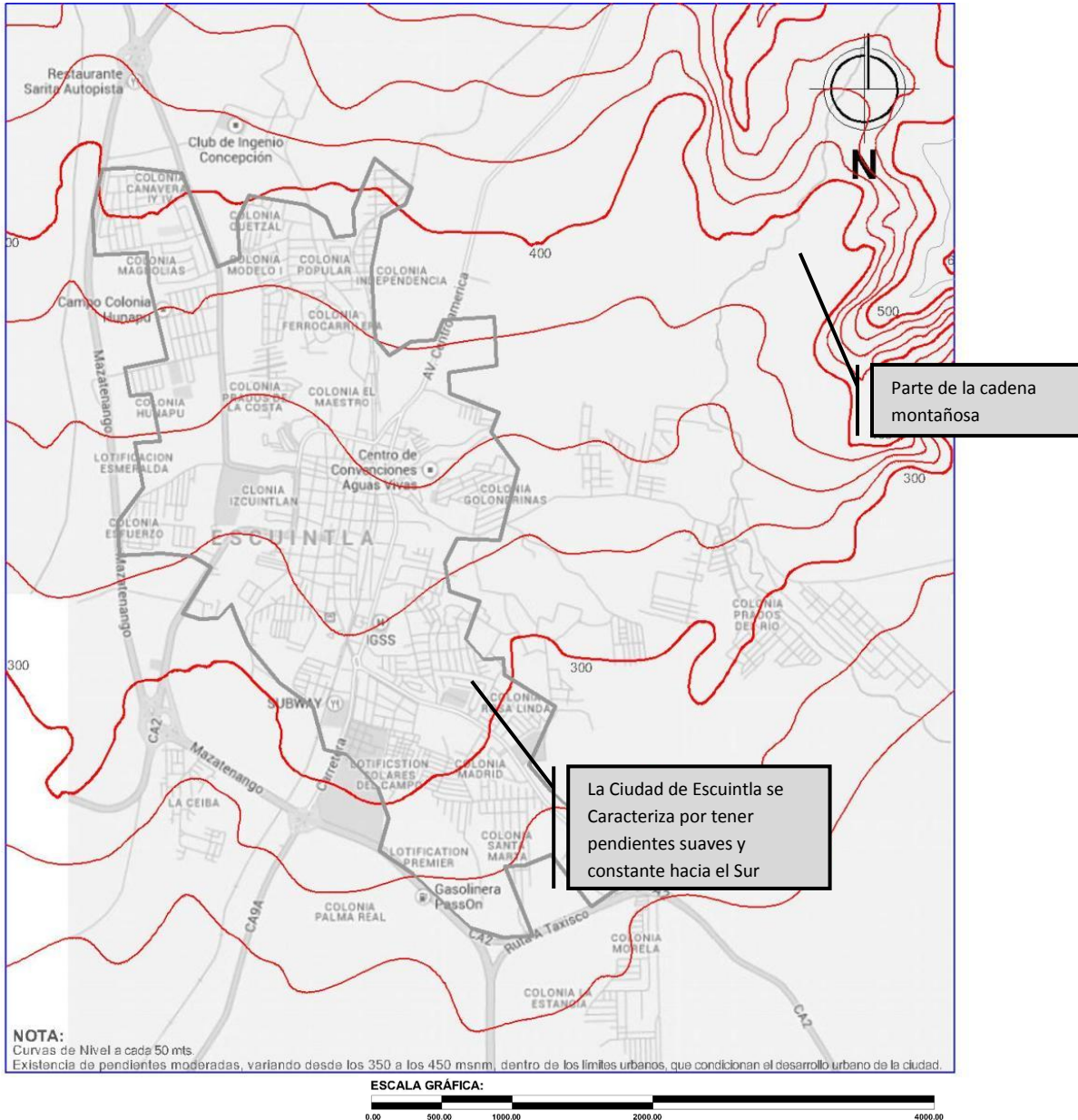


IMAGEN 9: Curvas de nivel de la ciudad de Escuintla.

FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012

Debido a la existencia de una pendiente moderada, dentro de los límites urbanos de la ciudad de Escuintla, se ubican algunas pequeñas puntas de incidencia, formadas por pequeños montículos y depresión en el terreno, donde se pudiera localizar puntos de



riesgo de inundación o derrumbes, que en su momento condicionan el desarrollo urbano de la ciudad.

Estudios de Geología.

Aluviales (Qa1).- correspondiendo a los depósitos de sedimentos aluviales de los principales ríos que corren en el área del municipio. Estos depósitos se encuentran cercanos a los ríos y en algunos casos específicos forman una terraza que logra alcanzar hasta 20m de espesor y conforman las laderas de poca pendiente inmediatas a los valles de inundación. Estos sedimentos de terrazas y áreas de inundación se encuentran frecuentemente cubiertos por suelos fértiles y aptos para cultivos variados.

Estudio de Geomorfología

Se distinguen los siguientes cuatro tipos de geomorfología en el territorio del municipio y especialmente las zonas cercanas del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, Valles de inundación.

1. Colinas de bajo relieve.
2. Montañas con pendientes de moderadas a fuertes con encajonamientos de cauces.
3. Cumbres con formación de pequeños riscos.
4. La ciudad se asienta en las áreas de colinas de bajo relieve y en algunas áreas con pendientes moderadas con un rango adecuado para el desarrollo urbano.

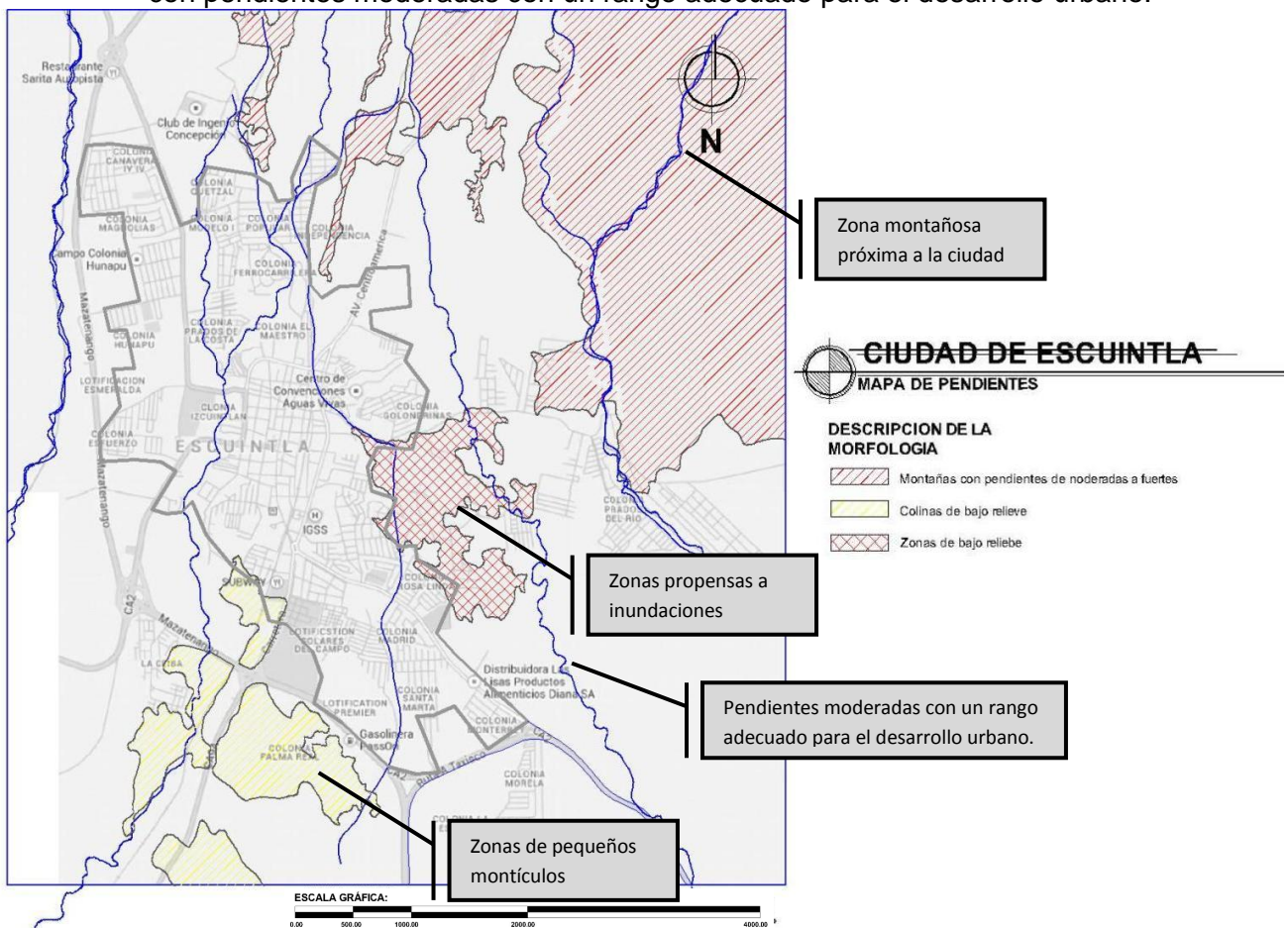


IMAGEN 10. Análisis de pendientes de la ciudad de Escuintla.

FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012





La ciudad de Escuintla muestra algunas limitantes físicas para el crecimiento continuo de la ciudad dentro del perímetro actual, como se pueden observar algunos ríos, zonas inundables, áreas montañosas, carreteras principales a nivel nacional, como la CA-9, CA-2, en donde la falta de planificación y ordenamiento, ha dificultado un adecuado proceso de urbanización.

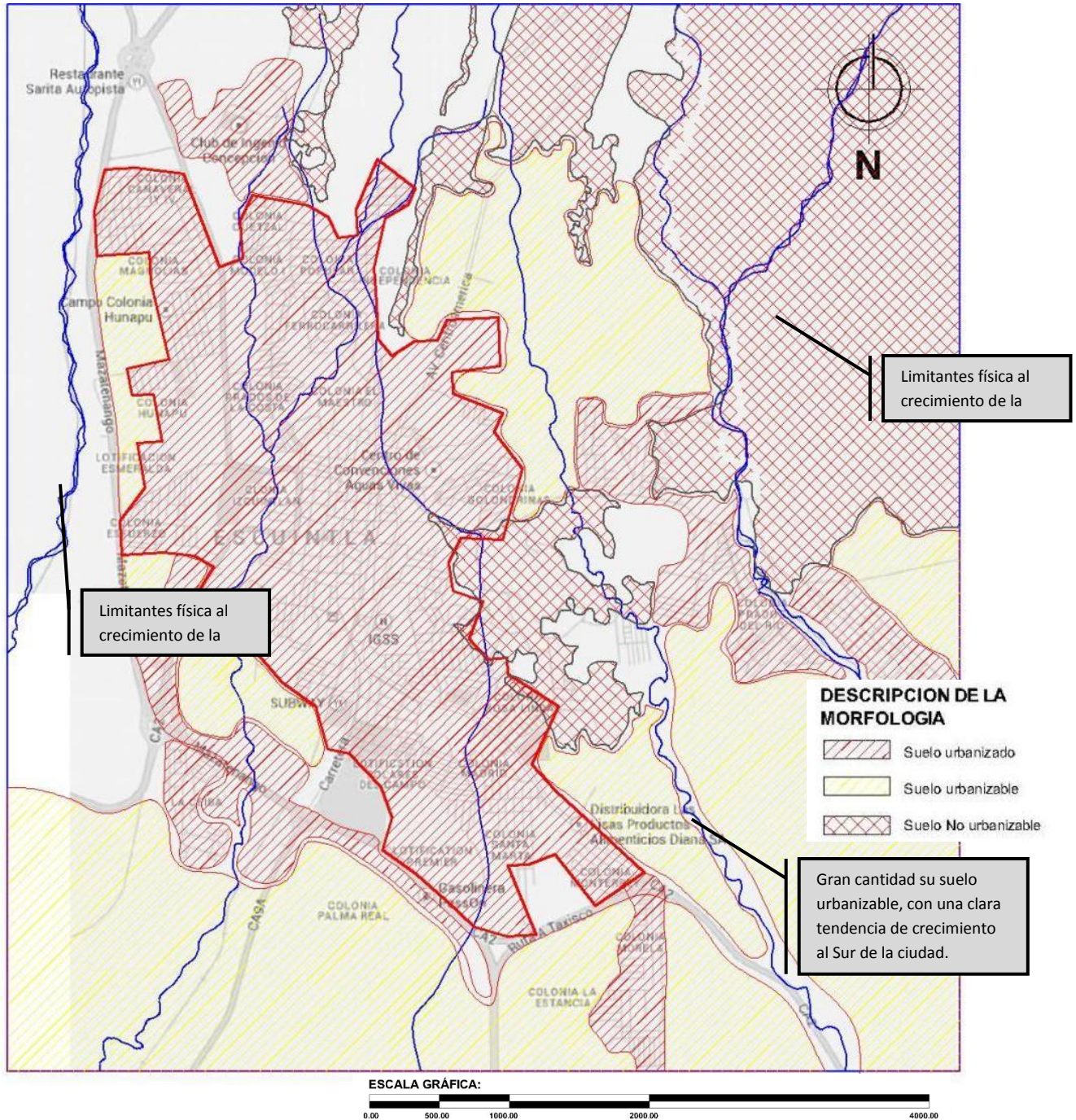


IMAGEN 11. Zonas urbanizables de la ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012



2.1.3 MAPA HIDROGRÁFICO

Dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, encontramos una diversidad de ríos que se han utilizado a lo largo del desarrollo de la ciudad como desfogues de los desagües de la ciudad, y la industria que se encuentra en ella, estos ríos son poco caudalosos durante la época de verano, mientras que en la época de lluvias de invierno, tienen un incremento considerable en su caudal, por lo que las áreas cercanas a estos sufren algunas inundaciones.

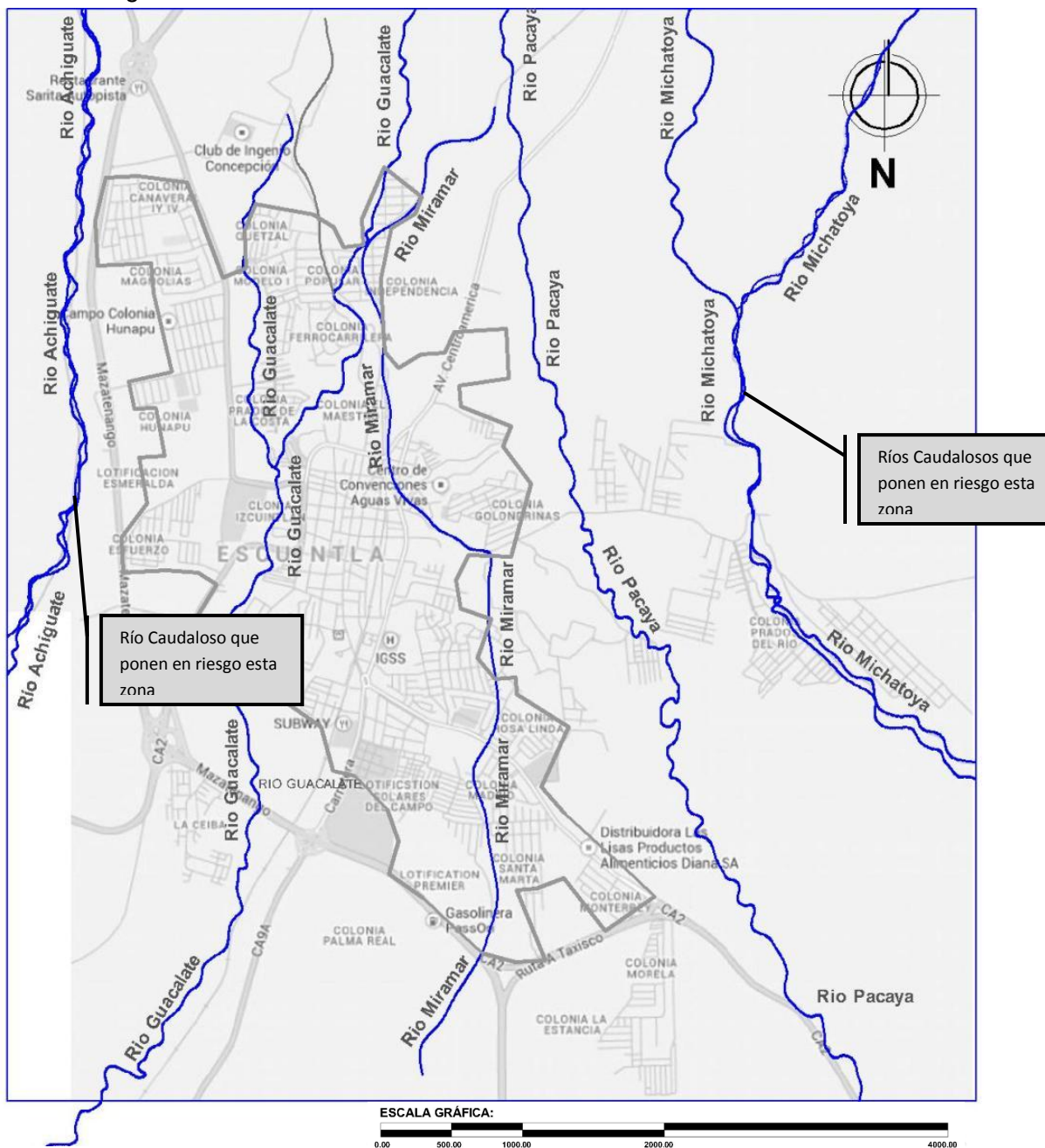


IMAGEN 12. Mapa hidrográfico de la ciudad de Escuintla. FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012

Riesgos

Riesgo por inundación: El riesgo por inundación se desarrolla básicamente en las zonas más bajas y cercanas a los ríos, estos sitios pueden ser fácilmente inundados, debido al desbordamiento de un río, debido al aumento de caudal en una cuenca hidrográfica de mediano o gran tamaño en época de lluvia.

Se ha creado una caracterización inicial de tres grados de riesgo (Alto, Medio y Bajo). Donde el grado más alto corresponde a los sitios donde con mayor frecuencia se producen los desbordes de los ríos, con un período aproximado de ocurrencia de 2 a 5 años, de grado medio corresponden a un período de ocurrencia de entre 10 y 50 años y en el último caso la ocurrencia de los desastres es casi imposible que se dé nuevamente, por lo que debido a esta clasificación es que se comete frecuentemente el error de una seguridad falsa y se olvida que la zona categorizada como “medio” no es peligrosa, se inician los procesos de construcción y urbanización en ella y los daños son grandes al momento de la inundación ya que se dan con períodos de retorno bastante separados.

Afortunadamente el territorio municipal presenta poca extensión inundable, pero debido a la presencia de varios ríos en su interior la presencia del riesgo es constante, por lo cual se deberá de iniciar la elaboración de un plan de manejo especial para el área de la ciudad de Escuintla.

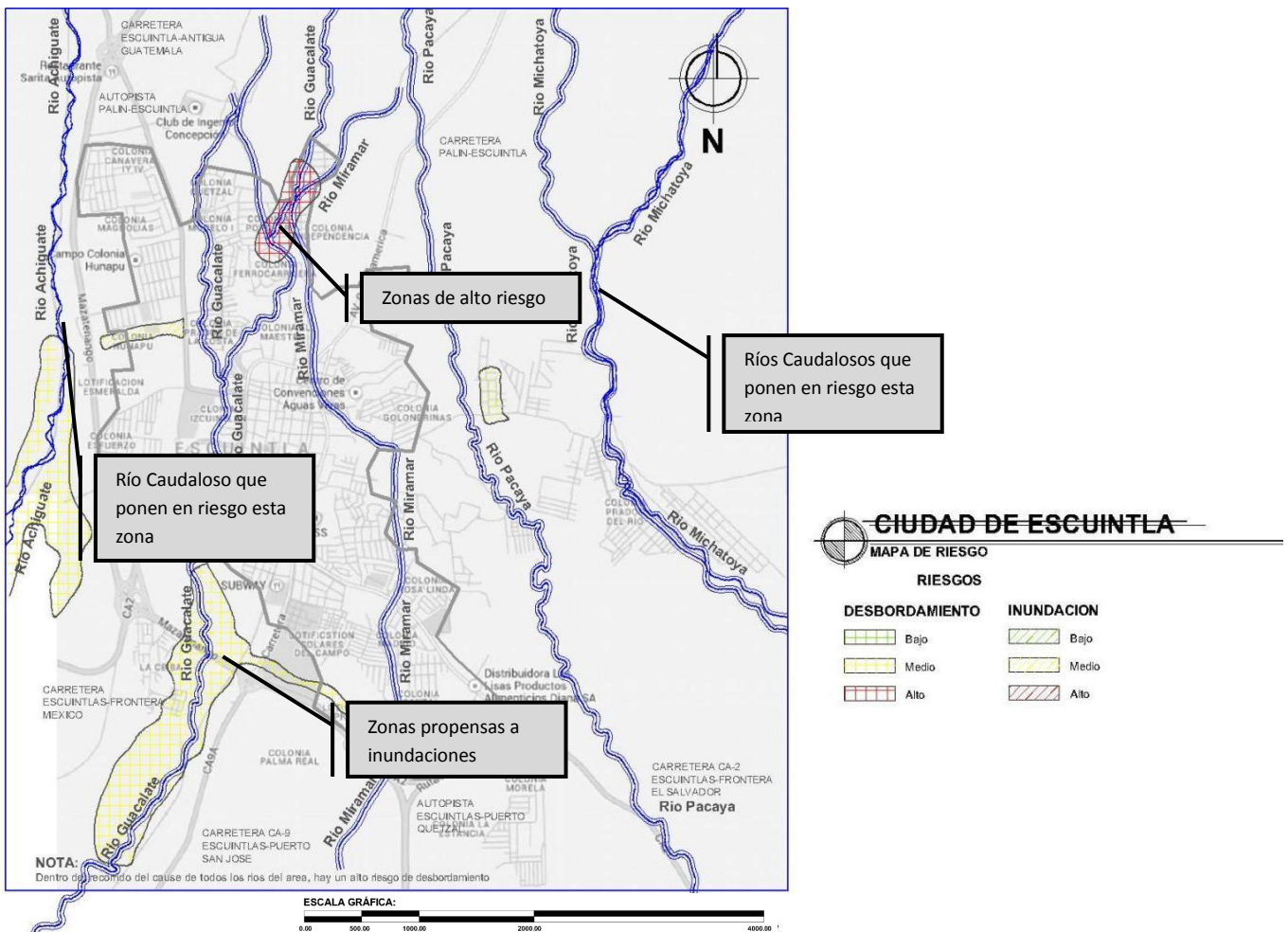


IMAGEN 13. Análisis de riesgos de la ciudad de Escuintla.

FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012



2.1.4 USO DE SUELO RÚSTICO

La información sobre el uso rústico del suelo de la ciudad de Escuintla, fue obtenida mediante análisis digital de imagen de satélite y comprobaciones mediante recorridos de campo, y debido a la poca diversidad de cultivos no se desarrolló un desglose más amplio de esta actividad,

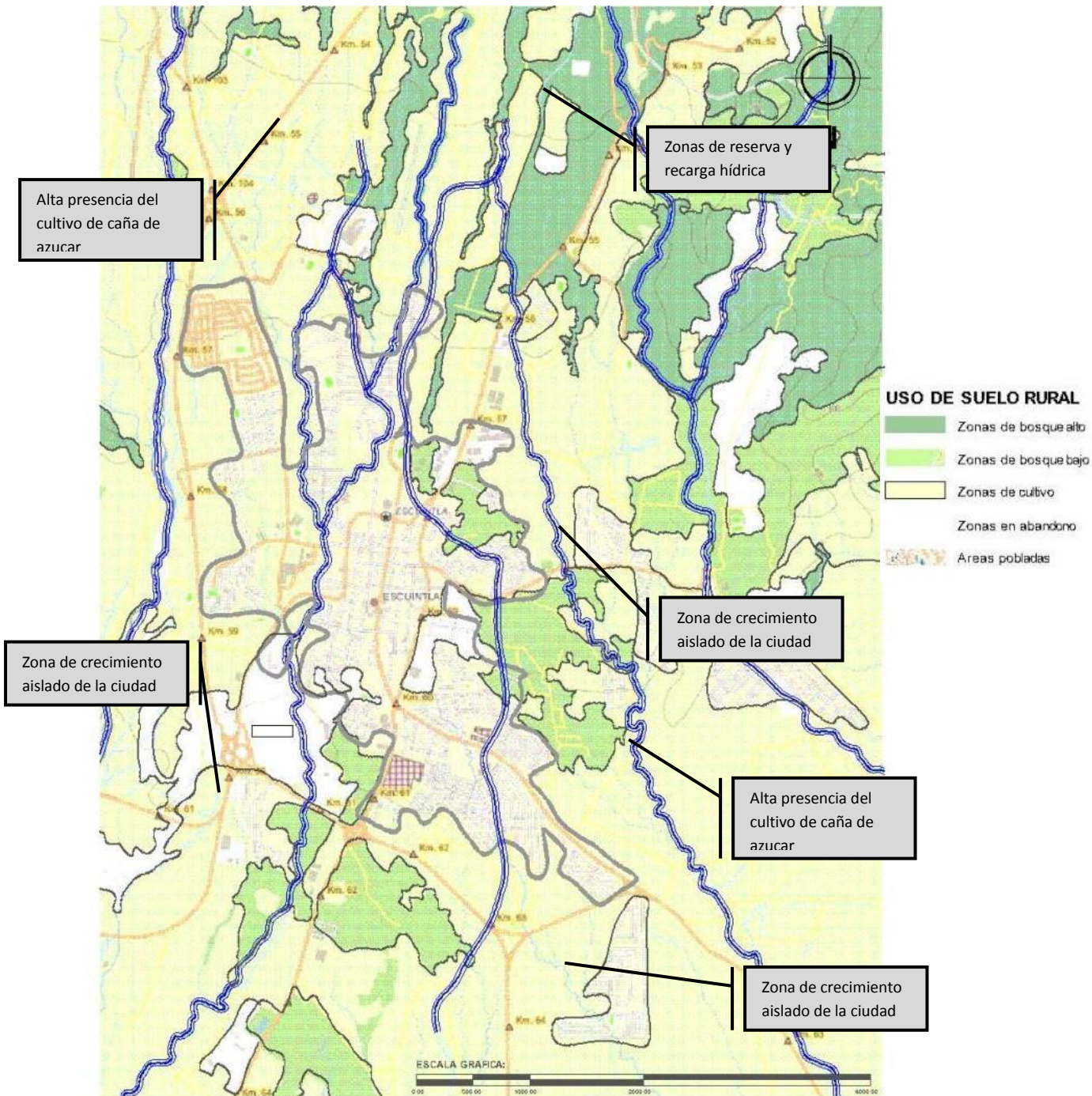


IMAGEN 14: Uso de suelo rustico de la ciudad de Escuintla. FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012



2.1.5 PRINCIPALES VIALIDADES Y CONEXIONES

La ciudad de Escuintla se caracteriza por ser un centro industrial de la costa Sur, por lo que cuenta con muy buena infraestructura vial, para interconectarse con las ciudades cercanas y el resto del país, siendo estas la carretera CA-9 que conecta a toda la costa sur con la ciudad capital, CA-2 que comunica las fronteras de México (Tecun Human) y el Salvador (Pedro de Alvarado), la autopista Palín Escuintla, que es una carretera concesionada que comunica a la ciudad de Escuintla con el municipio de Palín y la carretera CA-9, la autopista al puerto Quetzal y la Carretera RN-14 que comunica a Escuintla con la Antigua Guatemala y Chimaltenango.

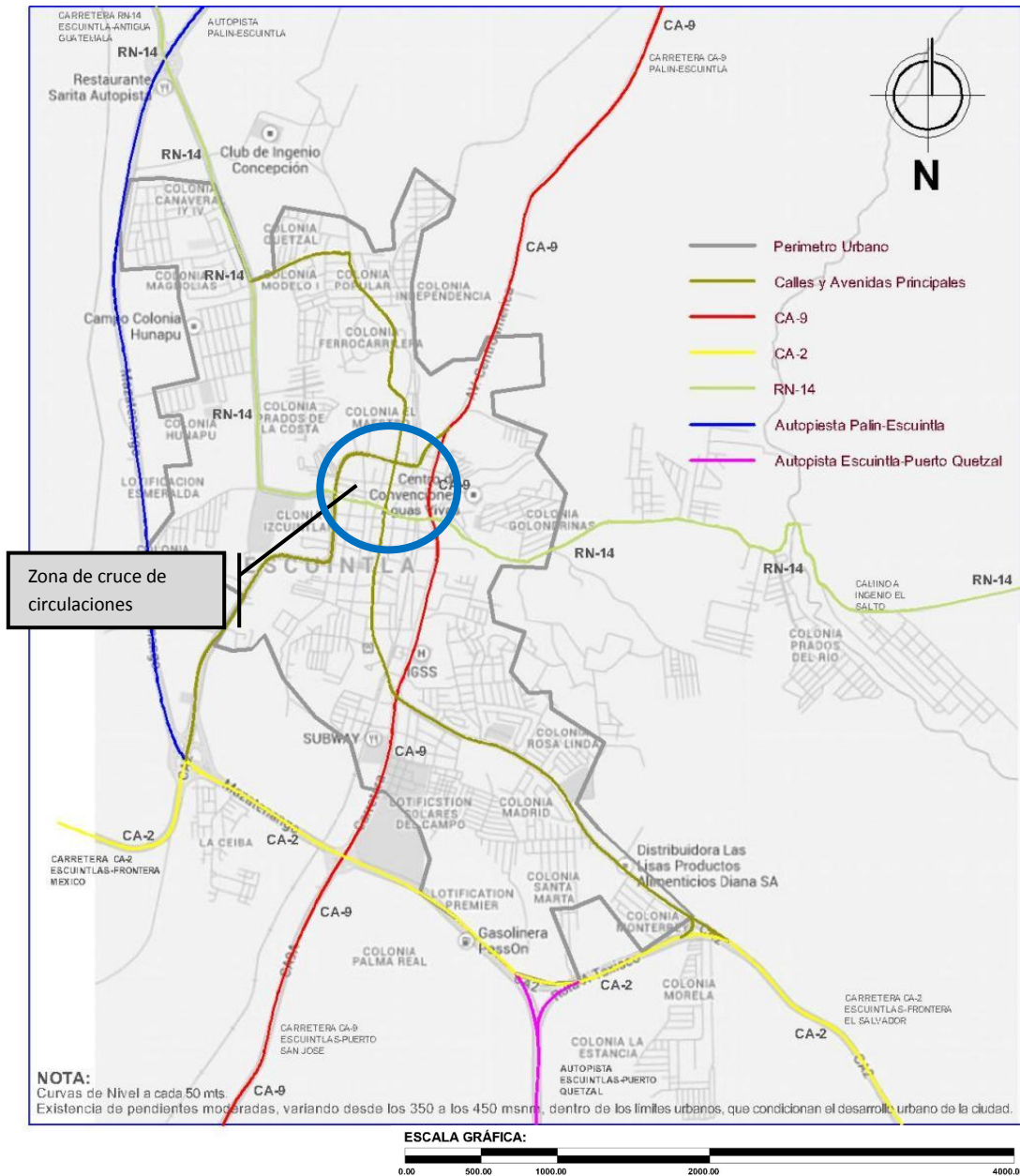


IMAGEN 15: Principales vialidades y conexiones de la ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012





2.1.6 ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

Para el desarrollo y comprensión de de este análisis demográfico se desarrollaron tres niveles, departamental, municipal y ciudad, donde, todos los datos plasmados fueron tomados de los archivos del INE, Instituto Nacional de Estadística. Año 2002. Censo Población y vivienda, donde podemos observar los datos siguientes:

ASPECTOS DEMOGRÁFICOS

DINÁMICA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL

	DEPARTAMENTO, MUNICIPIO Y LUGAR POBLADO	CATEGORIA	POBLACIÓN TOTAL	SEXO	
				HOMBRES	MUJERES
1992	ESCUINTLA	Departamento	386,534	194,882	191,652
	ESCUINTLA	Municipio	89,914	44,641	45,273
	ESCUINTLA	Ciudad	10,008	4,741	5,267
2002	Escuintla	Departamento	538746	271923	266823
	Escuintla	Municipio	119897	59681	60216
	Escuintla	Ciudad	13878	6640	7238
DIF	ESCUINTLA	Departamento	152,212	77,041	75,171
	ESCUINTLA	Municipio	29,983	15,040	14,943
	ESCUINTLA	Ciudad	3,870	1,899	1,971
% DIF	Escuintla	Departamento	28.25	28.33	28.17
	Escuintla	Municipio	25.01	25.20	24.82
	Escuintla	Ciudad	27.89	28.60	27.23

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL DEL DEPARTAMENTO 2.82 %

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL DEL MUNICIPIO 3.3 %

TASA DE CRECIMIENTO POBLACIONAL DE LA CIUDAD 2.78 %

CUADRO 21: aspectos demográficos, dinámica de crecimiento poblacional.

FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,

CENSOS REALIZADOS				RANGOS TEMPORALES			
AÑO	1992	2002	2012	2014	2016	2033	
POBLACIÓN	10,008	13,878	19,244	20,445	21,933	32,469	
PROYECCIONES POBLACIONALES							
Tasa de Crecimiento	de 3.3	%					

NOTA: para realizar este cálculo se utilizó el método de proyección por interés compuesto.

CUADRO 22: aspectos demográficos, censos realizados.

FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,





En este estudio se puede observar que el grupo de población dominante es la comprendida en los grupos de entre 0 a 14 años y de los 14 a los 19, indicando un grupo de población joven y en edad de trabajo muy joven que representa una oportunidad, teniendo en cuenta las necesidades específicas que genera cada uno de ellos.

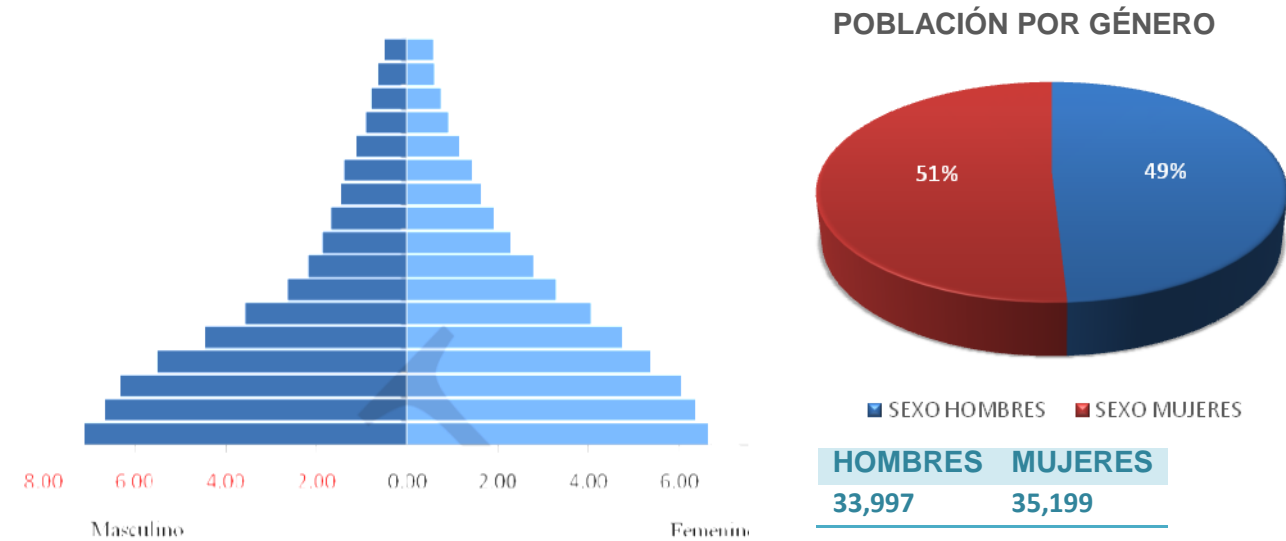
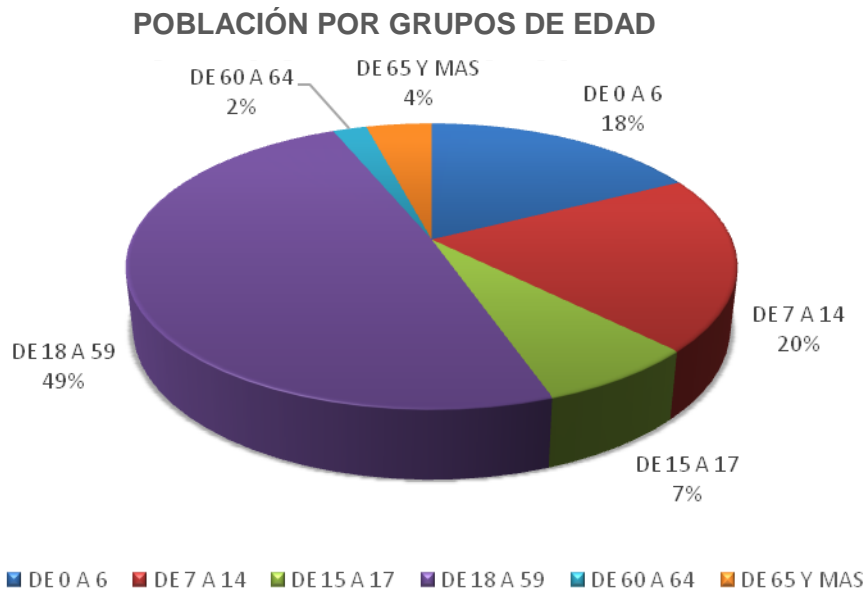


IMAGEN 16: pirámide de edades y población por género
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012

GRUPOS DE EDAD (EN AÑOS CUMPLIDOS)

DE 0 A 6	DE 7 A 14	DE 15 A 17	DE 18 A 59	DE 60 A 64	DE 65 Y MAS
12,184	13,714	4,979	33,967	1,484	2,868

CUADRO 23: población por grupos de edad
FUENTE: Elaboración propia, en base al Censo oficial del Instituto Nacional de Estadística (INE) para el año 2,002,



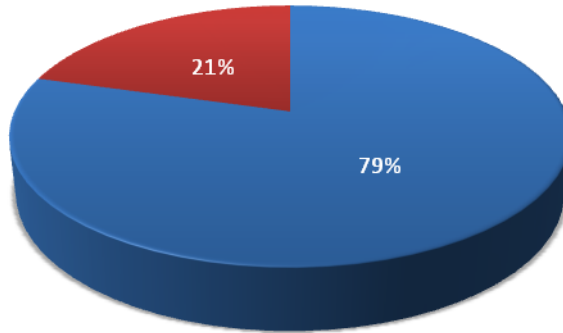
Podemos observar un grupo de 0-6 muy amplio con un 18%, un grupo de 7-14 con un 20%, que son grupos de oportunidad que se generan con la debida preparación y orientación, además el grupo de 18-59, que es el grupo en edad productiva en la PEA, es de 49%, siendo un gran potencial laboral y competitivo para la ciudad.

IMAGEN 17: Población por grupos de edad de la ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P. y SEGEPLAN 2012



Debido al proceso de crecimiento que ha tenido la ciudad de Escuintla en los últimos años, a la fecha del Censo 2002, la ciudad contaba con el 21% de la población residía en las áreas rurales de la ciudad, mientras que el 79% en la zona urbana.

POBLACIÓN POR ÁREA DE OCUPACIÓN



■ URBANA ■ RURAL

IMAGEN 18: Población por grupos de ocupación.
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002

ÁREA DE OCUPACIÓN

URBANA RURAL

54,936 14,243

VIVIENDA Y SERVICIOS PÚBLICOS

Total de viviendas con acceso agua intradomiciliar y servicios de saneamiento mejorados	
Total de viviendas	28,175
Viviendas con servicio de agua potable	79.6%
Viviendas con servicio de saneamiento básico	76.2 %

CUADRO 23: Vivienda con acceso a agua intradomiciliar
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002

VIVIENDA Y SERVICIOS PÚBLICOS

Viviendas y Servicios	Urbano	%	Rural	%	Total	%
No. Total de viviendas	18.650	66.19	9.525	33.81	28.175	100
No. De viviendas con acceso a agua intradomiciliar	17.717	95	8.717	91.52	26.434	93.82
No. De viviendas con letrina y/o inodoro	17.718	95	8.716	91.51	26.434	93.82
Total de acueductos	16	100	10	100	26	100
Total de acueductos con sistema de cloración funcionando	1	6.25	0	0.0	1	6.25

CUADRO 24: Vivienda y servicios públicos.
FUENTE: Elaboración MSPAS 2,002,

Estos déficit son variados, debido al proceso de crecimiento no planificado de la ciudad, en donde el déficit en los servicios públicos prestados por la municipalidad son: agua (20%), drenajes (24%) y electricidad (0%), esto debido a que los servicios electricidad son proporcionados por el INDE.

CÁLCULO DE SERVICIOS BÁSICOS EN BASE A LA CANTIDAD DE VIVIENDAS SERVIDAS SEGÚN EL ÚLTIMO CENSO O DATO CONFIABLE (CENSO 2,002)

DÉFICIT	Viviendas servidas último censo	% Que representa la cobertura	Déficit censo	último censo	%Que representa el déficit
Viviendas con agua último censo	26,434	94%	1,741	6%	
Vivienda con drenajes último censo	26,434	94%	1,741	6%	
Viviendas con electricidad	28,175	100%	-	0%	





CÁLCULO DE SERVICIOS BÁSICOS EN BASE AL PORCENTAJE DE SERVICIOS SEGÚN EL ÚLTIMO CENSO O DATO CONFIABLE (CENSO 2,002)

DÉFICIT	Viviendas servidas último censo	% Que representa la cobertura	Déficit censo	último censo	% que representa el déficit	Que el
Viviendas con agua último censo	22,427	80%	5,748		20%	
Vivienda con drenajes último censo	21,469	76%	6,706		24%	
Viviendas con electricidad último censo	28,175	100%	-		0%	

CUADRO 24: Vivienda y servicios públicos.
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002

PROYECCION DE CRECIMIENTO HABITACIONAL Y DEFICIT O DEMANDAS DE SERVICIOS BÁSICOS EN BASE AL CRECIMIENTO POBLACIONAL (con densidad = 4 Hab/vivienda)

PLAZO	Habitantes	Viviendas	incremento neto de demanda habitacional	Déficit de Agua acumulado	Déficit de Drenaje acumulado	Déficit de Electricidad acumulado
PROYECCIÓN 2013	120,550	38,384	10,209	11,950	11,950	10,209
PROYECCIÓN 2018	216,453	68,920	40,745	42,486	42,486	40,745
PROYECCIÓN 2023	425,125	135,363	107,188	108,929	108,929	107,188
PROYECCIÓN 2028	903,848	287,793	259,618	261,359	261,359	259,618

CUADRO 27: Proyección poblacional
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002

2.1.7 ASPECTOS SOCIOECONÓMICOS

EL desarrollo económico del municipio tiene condiciones diferentes de acuerdo con su zona, el área rural del municipio posee un gran potencial agrícola basado en la producción de caña de azúcar, café y granos básicos.

La caña de azúcar constituye, uno de los productos de exportación más importantes de la Costa Sur y de Escuintla, en los alrededores de la ciudad de Escuintla, se encuentra una zona eminentemente agrícola e industrial, donde la producción de caña de azúcar tiene un 31.72%, el café 13.53% y los granos básicos un 4.64%, y para un mejor entendimiento se presentan las tablas siguientes:

CULTIVOS AGRICOLAS PREDOMINANTES

Cultivo	Area (Ha)	% del territorio
Caña de Azúcar	17.580	31.72%
Café	7.496	13.53 %
Granos básicos	2,572	4.64%

CUADRO 28: cultivos agrícolas predominantes
FUENTE: Elaboración propia con información MAGA 2,003,





ACTIVIDADES ECONÓMICAS, SECTOR PRIMARIO Y SECUNDARIO

Actividades Económicas Primarias: Son aquellas que se dedican puramente a la extracción de los recursos naturales, ya sea para el consumo o para la comercialización, las principales actividades del sector primario son la agricultura, la ganadería, producción de madera, la silvicultura, la apicultura, la acuicultura, la caza, la pesca comercial y la minería.

Actividades Económicas Secundarias: Este sector se refiere a las actividades industriales, aquellas que transforman los recursos del sector primario.

	Principales actividades económicas	Productos	Actividades secundarias que generan	Condiciones necesarias para su desarrollo	Ubicación geográfica	Potencial productivo	Merca- dos
Primario: agricul- tura, pecuaria, silvicultur a. caza, pesca	Semipe- renne	Azúcar	Producción de etanol, melaza y generación de energía.	Programas de fitomejora- miento, tecnología de producción y capital económico.	Noroeste, noreste y oeste del municipio	Actual	local, naciona l y extranje ro
	Perenne	Café	Comercio	Programas de fitosanitario, tecnología de producción y capital económico	Noroeste del municipio	Actual	local, naciona l y extranje ro
Secunda- rio: Industria manufa- cturera, constru- cción, minas y canteras.	Industria	Alimentos varios	Comercio	Control de calidad	Salida a Escuintla	Actual	Local, naciona l y extranje ro

CUADRO 29: Actividades económicas primarias
FUENTE: Elaboración propia con información MAGA 2,003,

USO DEL SUELO RUSTICO A NIVEL DEL MUNICIPIO

La información sobre el uso actual del suelo en el municipio de Escuintla, fue obtenida mediante estudios realizados por el MAGA, donde se describen los usos agrícolas de suelo del municipio, realizando la clasificación de agrícola perenne, agrícola semi-perenne, pastos mejorados, arbustos-matorrales, bosque natural, cuerpos de agua, humedal-zonas inundables y zonas áridas-mineras, donde los resultados de la clasificación de uso del suelo para el municipio de Escuintla, se muestran en el cuadro siguiente con las diferentes asignaciones según su uso, y el área que ocupa en el municipio:





LEYENDA	ÁREA (Ha)	ÁREA (%)
Agricultura Perenne:		
Café	7,496	13.53
Hule	69.64	0.13
Cítricos	37	0.07
Mango	37	0.07
Otros frutales	21.81	0.04
Agricultura Semiperenne:		
Caña de Azúcar	17,581	31.72
Pastos Mejorados:		
Pastos Cultivados	834	1.51
Arbustos-Matorrales:	18,226	32.89
Bosque Natural:		
Latifoliado	5,679	10.24
Conífero	2.44	0.0044
Mixto	1	0.0018
Cuerpos de Agua:	471	0.85
Humedal y Zonas Inundables:	4.88	0.0088
Zonas Áridas y Minerías:	368.67	0.67

CUADRO 30: Uso de suelo Rústico a nivel municipal
FUENTE: Elaboración MAGA 2003

DISTRIBUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN AGRÍCOLA

LEYENDA	ÁREA (Ha)	ÁREA (%)
Agricultura Anual:		
Granos Básicos	2,572	4.64
Huertos, Viveros y hortalizas:		
Hortaliza-Ornamental	8.50	0.02

CUADRO 31: Distribución de la producción agrícola
FUENTE: Elaboración MAGA 2,003,

DISTRIBUCIÓN DE LA POBLACIÓN ECONÓMICAMENTE ACTIVA SEGÚN SU OCUPACIÓN

Según los datos obtenidos del censo de población y vivienda de 2002 INE la población económicamente activa (P.E.A.) de la ciudad de Escuintla, tiene como principales ocupaciones las siguientes; Trabajos no calificados 10%, Operarios y Artesanos de Artes Mecánicas y de Otros 9%, Agricultores y Trabajadores Calificados Agropecuarios y Pesqueros 1%, Trabajadores y Servicios y Vendedores de Comercios y Mercantiles 5%, Operadores de Instalaciones y Máquinas 3%, Técnicos y Profesionales de Nivel Medio 2%, Empleados de Oficina 2%, Profesionales Científicos e Intelectuales 1%, Personal Directivo de la Administración Pública y Empresas 1%, Fuerzas Armadas 0% y N/D 66%, dando como resultados los cuadros e imágenes siguientes:

DISTRIBUCIÓN DE LA PEA SEGÚN OCUPACIÓN

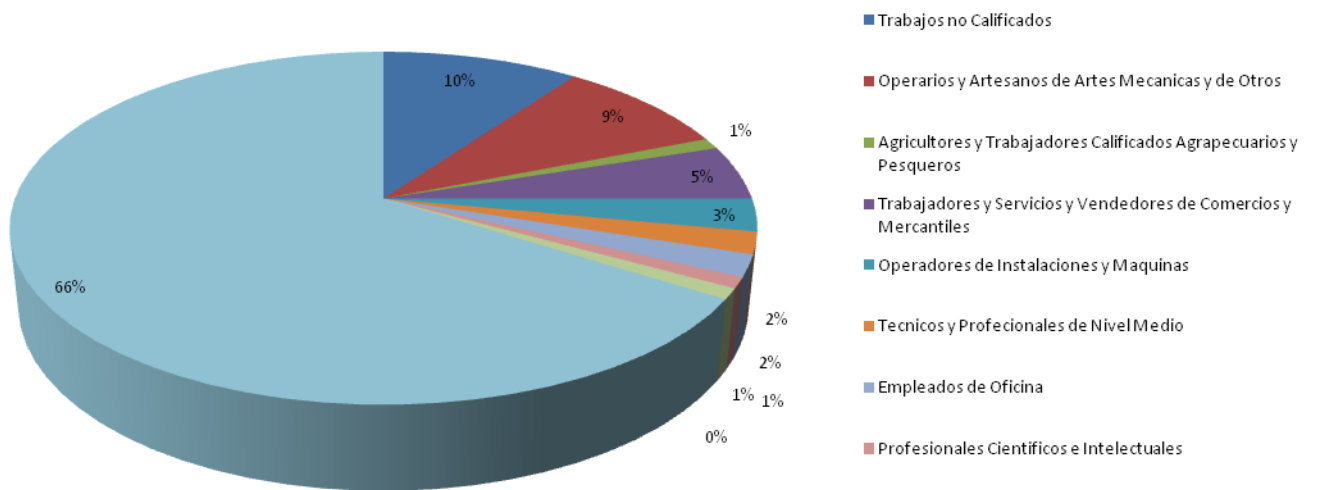


IMAGEN 19: Distribución de la PEA.

FUENTE: Elaboración propia con información MAGA 2003

Ocupación	Porcentaje
Trabajos no calificados	10%
Operarios y artesanos de artes mecánicas y de otros	9%
Agricultores y trabajadores calificados agropecuarios y pesqueros	1%
Trabajadores de servicios y vendedores de comercios y mercantiles	5%
Operadores de instalaciones y máquinas y montador	3%
Técnicos y profesionales de nivel medio	2%
Empleados de oficina	2%
Profesionales científicos e intelectuales	1%
Personal directivo de la administración pública y empresas	1%
Fuerzas armadas	0%
N/D	66%
TOTAL	100%

CUADRO 32: Distribución de la PEA, por actividad económica

FUENTE: Elaboración proyecto diálogo 2,009,

La pobreza es una situación o forma de vida que surge como producto de la imposibilidad de acceso o carencia de los recursos para satisfacer las necesidades físicas y psíquicas básicas humanas, que inciden en un desgaste del nivel y calidad de vida de las personas, tales como la alimentación, la vivienda, la educación, la asistencia sanitaria o el acceso al agua potable, etc. ¹

¹ «pauperismo», Diccionario de la lengua española (22.ª edición), Real Academia Española, 2001



La **pobreza extrema** es el estado más severo de pobreza, cuando las personas no pueden satisfacer varias de las necesidades básicas para vivir como alimento, agua potable, techo, sanidad, y cuidado de la salud, para determinar la población afectada por la pobreza extrema, el Banco Mundial define la pobreza extrema como personas viviendo con menos de \$1.25 dólares al día²

Porcentaje de pobreza		
Nivel	Pobreza general	Pobreza extrema
Municipal	29.9%	4.3%
Departamental	4.91%	0.42%
Nacional	54.3 %	16.8 %

CUADRO 33: Porcentaje de pobreza
FUENTE: Elaboración propia con información MAGA 2003

INSTITUCIONES GUBERNAMENTALES CON PRESENCIA EN EL ÁREA

A nivel nacional el apoyo de las instituciones de gobierno, sirve para hacer eficientes los servicios que se prestan a la población, ya que el país aún se encuentra en proceso de descentralización, donde las municipalidades se apoyan en estas instituciones para el desarrollo de la mayoría de servicios públicos, dentro de estas en la ciudad de Escuintla tienen presencia las siguientes:

Dependencia	Sector
Ministerio de Educación (Escuelas Abiertas)	Educación
CONALFA	Educación
Dirección de Área de Salud	Salud
Instituto Guatemalteco de Seguridad Social	Salud
Policía Nacional Civil	Seguridad
Policía Municipal de Transito	Ordenamiento Vial
Juzgado de Paz	Justicia
Ministerio Público	Investigación y Persecución penal
Procuraduría de los Derechos Humanos	Derechos Humanos
Ministerio de Agricultura Ganadería y Alimentación	Fomento Económico y productivo
Instituto Nacional de Bosques	Forestal
COVIAL	Infraestructura
FONTIERRA	Certeza jurídica de tierras
CONRED	Riesgo
Secretaría de Obras Sociales de la Esposa del Presidente	Social
Ministerio de Trabajo	Social
Ministerio de Cultura y Deportes	Social
Escuela de Artes	Social
Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales	Ambiente
Secretaría Presidencial de la Mujer	Genero
Instituto Nacional de Estadística	Económico
Secretaría de Seguridad Alimentaria y Nutricional	Salud
Ministerio de Economía	Económico
Registro de Información Catastral	Ordenamiento Territorial
Tercer Vice ministerio de Gobernación	Seguridad
FONAPAZ	Infraestructura

CUADRO 34: Instituciones gubernamentales con presencia en la ciudad
FUENTE: Dirección Municipal de Planificación Escuintla, 2009

² «pauperismo», Diccionario de la lengua española (22.ª edición), Real Academia Española, 2001



INSTITUCIONES NO GUBERNAMENTALES CON PRESENCIA EN EL ÁREA

Las instituciones no Gubernamentales, desarrollan servicios de apoyo a la población en coordinación con algunas instituciones de gobierno, siendo un soporte técnico y logístico a muchos de los programas que estas prestan, dentro de estas en la ciudad de Escuintla tienen presencia las siguientes:

Dependencia	Sector
Asociación Pro salud familiar (APROFAM)	Salud
Fundación Guillermo Toriello	Descentralización y Participación Ciudadana
Fundación del Azúcar	Salud y Educación
Plan Internacional	Social
Fundación Barcelona	Salud (VIH Y SIDA)
Iniciativa Civil para Escuintla	Descentralización, Participación Ciudadana y fortalecimiento del poder local.
Médicos Globales para la Salud	Salud

CUADRO 35: Instituciones gubernamentales con presencia en la ciudad

FUENTE: Dirección Municipal de Planificación Escuintla, 2010

EJECUCIÓN PRESUPUESTARIA 2009

Para tener una visión del panorama financiero de la ciudad de Escuintla, se presenta el siguiente cuadro que muestra un desglose por conceptos de ingresos de la municipalidad.

EXPRESADO EN QUETZALES					
CTA	CONCEPTO	ASIGNACION ANUAL	AMPLIACIONES	VIGENTE	INGRESOS
10	INGRESOS TRIBUTARIOS	16,588,631.82	117,917.46	16,706,549.28	9,584,058.12
11	INGRESOS NO TRIBUTARIOS	20,221,892.00	7,398,265.33	27,620,157.33	12,258,422.06
13	VENTA DE BIENES Y SERVICIOS DE LA ADMINISTRACION PUBLICA	1,490,386.00	-	1,490,386.00	456,338.25
14	INGRESOS DE OPERACIÓN	5,786,522.36	1,145,383.52	5,786,522.36	2,028,548.30
15	RENTAS DE LA PROPIEDAD	3,050,000.00	538,829.08	4,195,383.52	1,159,113.52
16	TRANSFERENCIAS CORRIENTES	3,380,827.24	5,806,696.19	3,919,656.32	3,427,302.48
17	TRANSFERENCIAS DE CAPITAL	17,223,850.58	-	23,030,546.77	20,503,771.39
	RECURSOS PROPIOS DE CAPITAL	-	-	-	3,030.00
23	DISMINUCION DE OTROS ACTIVOS FINANCIEROS	-	18,411.56	18,411.56	-
	ENDEUDAMIENTO PÚBLICO		18,307,401.83	18,307,401.83	18,307,401.83
	TOTALES	67,742,110.00	33,332,904.97	101,075,014.97	67,727,985.95

CUADRO 36: Informe de auditoría, Tesorería Municipal de Escuintla, ejercicio fiscal 2009

FUENTE: Dirección Municipal de Planificación Escuintla, 2009





2.1.8 SÍNTESIS Y ANÁLISIS DEL MEDIO FÍSICO NATURAL, DEMOGRÁFICOS Y SOCIOECONÓMICOS.

	POTENCIALIDADES		LIMITANTES	
	FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)	DEBILIDADES (internas)	AMENAZAS (externas)
Medio Físico y Natural	<ol style="list-style-type: none"> Cuenta con mucho espacio interno para su crecimiento y desarrollo. Cuenta con gran cantidad de ríos dentro del área que ocupa. Cuenta con importantes conexiones de vías principales. 	<ol style="list-style-type: none"> Es la conexión de la costa sur y la ciudad capital Tiene proximidad a la industria agrícola, el sistema portuario, la ciudad capital y zonas turísticas. 	<ol style="list-style-type: none"> crecimiento segregado y disperso. Es vulnerable a las inundaciones. proximidad a las zonas de cultivo de caña. 	<ol style="list-style-type: none"> Cuenta con ciertos problemas de circulación y atascamiento durante las horas pico. Cuenta con una gran contaminación de los ríos. La cercanía a las zonas industriales dañan la calidad de vida de los habitantes. Continuo crecimiento en áreas dispersas
Aspectos Demográficos	<ol style="list-style-type: none"> Cuenta con una gran cantidad de población joven. La mayoría de la población está dentro de la edad laboral. Cuenta con un gran número de población migrante 	<ol style="list-style-type: none"> Estabilidad laboral de la población en las cercanías de la ciudad. 	<ol style="list-style-type: none"> La población propia migra para mejorar su calidad de vida. 	<ol style="list-style-type: none"> Mucha población migra a la ciudad en busca de mejoras oportunidades
Aspectos Socioeconómicos	<ol style="list-style-type: none"> Es la ciudad industrial más grande de la costa sur. Es uno de los motores de desarrollo del país altos niveles de escolaridad. 	<ol style="list-style-type: none"> La industria apoya el desarrollo y la educación en su beneficio. No depende directamente de un solo tipo de industria. 	<ol style="list-style-type: none"> Gran presencia de comercio informal. La mayoría de la población cuenta con ingresos bajos y medios. 	<ol style="list-style-type: none"> Movilización de la población a las periferias de la ciudad. Consolidación de la ciudad como un centro de servicios informales.

CUADRO 37: Síntesis y análisis del medio físico natural, demográficos y socioeconómicos
FUENTE: Dirección Municipal de Planificación Escuintla, 2009

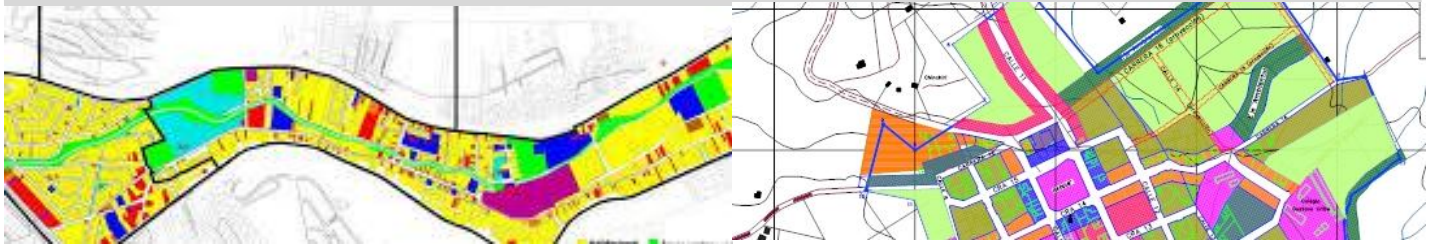




2.2 Uso de suelo

MFC-2

El diagnóstico del uso del suelo se desarrolló en base al estudio y análisis del uso específico que se le da al suelo dentro de la ciudad de Escuintla, logrando localizar así las problemáticas e incompatibilidades entre los distintos usos de suelo de la ciudad actual.





2.2.1 Categorización del suelo

Para el aprovechamiento y utilización del suelo se definirán 3 categorías las cuales podrán a su vez poseer sub-categorías.

Suelo Urbano

Se entenderá por suelo urbano, aquel que posea accesos rodados, abastecimiento de servicios básicos, agua potable, drenajes y energía eléctrica, además podrá contar con edificación en sus predios o estar siendo desarrollado para tales fines y con dichos servicios contemplados, bajo las normas establecidas en el momento de su desarrollo, para este tipo de suelo se debe realizar un reglamento de Planes Locales de Ordenamiento Territorial, para poder ordenar y desarrollar de mejor manera cada una de las áreas de la ciudad, siendo que cada una de ellas cuenta con características y problemáticas específicas.

Son sub-categorías:

Consolidado: se incluyen dentro de este todos los solares edificables que hayan sido parte de una actuación urbanística de la cual se obtuvo cesiones de suelo para servicios públicos, calles y equipamientos.

No consolidado: se incluirá dentro de esta sub-categoría, los suelos en los que sean precisas actuaciones urbanísticas integrales a través de distintos tratamientos del suelo para convertirlos en solares edificables con sus respectivas cesiones de suelo para servicios públicos, calles públicas y equipamientos.

Suelo Urbanizable

Terreno o conjunto de terrenos aptos para ser incorporados al proceso de urbanización y crecimiento del municipio, las actuaciones urbanísticas en estos suelos pueden ser:

Suelo no urbanizable

Es el suelo que por sus características no podrá ser objeto de desarrollos urbanísticos, no así de desarrollos especiales en beneficio de su debido aprovechamiento, para este debe de realizarse un reglamento de gestión, aprovechamiento e incentivos.

2.2.2 Uso de suelo actual

La ciudad de Escuintla está conformada por un núcleo urbano con un área de 17,000 hectáreas Aproximadamente, distribuidas en el centro histórico, 1 barrios y 49 colonias, con una población aprox. de 120,550 hab. , 38,384 viviendas aprox., y la utilización del suelo está distribuida de la siguiente manera.



USO	Ha.	%
Área Residencial	663	39 %
Área Comercial	391	23%
Área Mixto (residencial/comercial)	102	6%
Área Recreativa	34	2%
Área Institucional	68	4%
Área Industrial	306	18%
Área Baldíos	136	8%
Total	1700	100%

CUADRO 38: Uso de suelo actual
FUENTE: Elaboración propia

* Los valores son aproximados realizados mediante análisis de mapas, fotografía aérea y levantamiento de campo.

USO DE SUELO, CIUDAD DE ESCUINTLA 2013

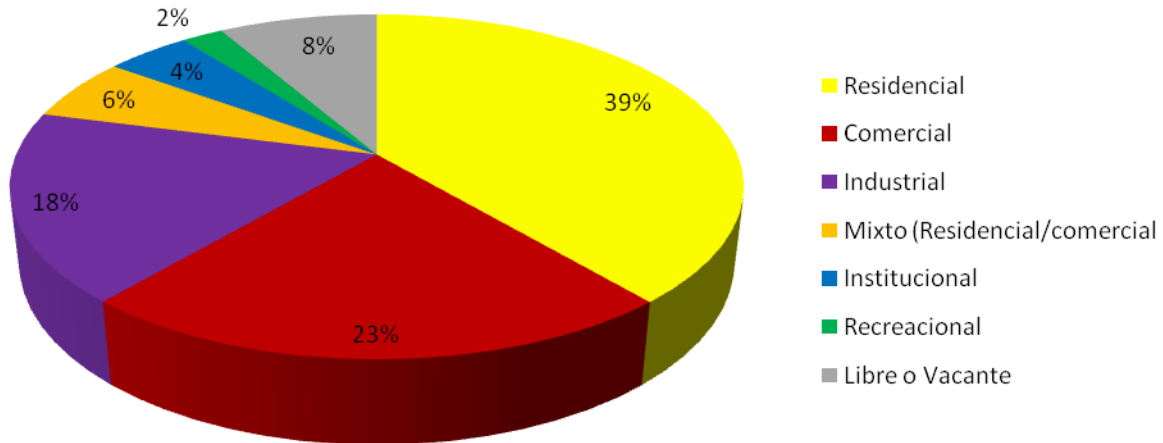


IMAGEN 19: Grafica de uso de suelo
FUENTE: Elaboración Propia



Análisis comparativo de usos de suelo

a) **Uso residencial;** la vivienda constituye la parte mayoritaria de la ciudad de Escuintla, durante los últimos años, el crecimiento en la ciudad ha sido acelerado, y en constante aumento, considerando un índice de construcción del 39 % el área actual, en el uso de vivienda sería aprox. Alrededor de 663 hectáreas, creciendo de manera exponencial, creando fuertes presiones sobre la ciudad, teniendo un crecimiento disperso en los alrededores de la ciudad.

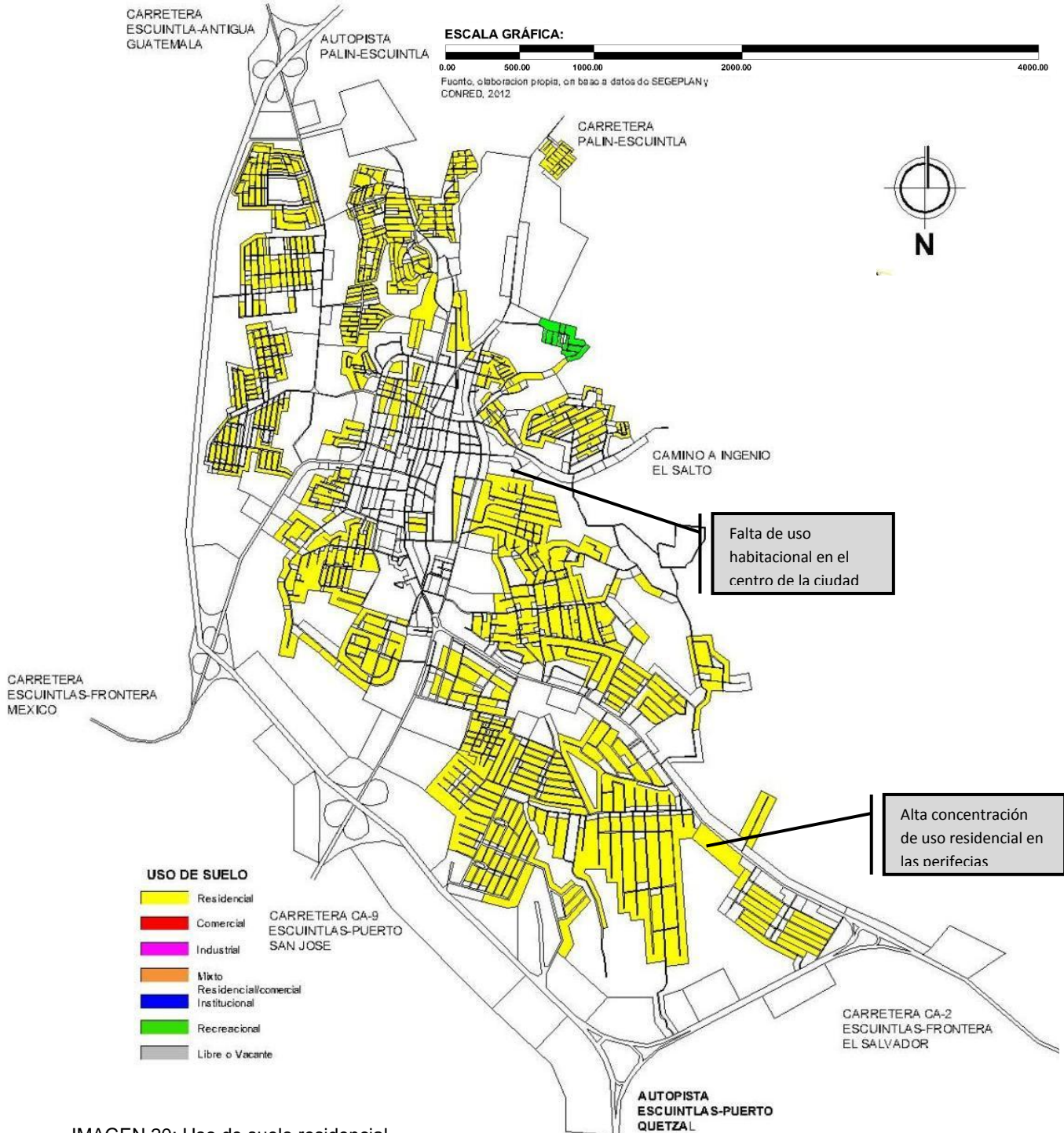


IMAGEN 20: Uso de suelo residencial
FUENTE: Elaboración Propia



b) **Uso Comercial;** El uso comercial el cual por ser parte funcional de la ciudad en su desarrollo, constituye un 23 % del área actual, localizado en su mayoría en el centro de la ciudad y sus vialidades principales, esta área está constituida en su mayoría de tiendas de consumo, almacenes y electrodomésticos, además con una pequeña parte conformada por tiendas de abarrotes situadas de manera dispersa en la ciudad.

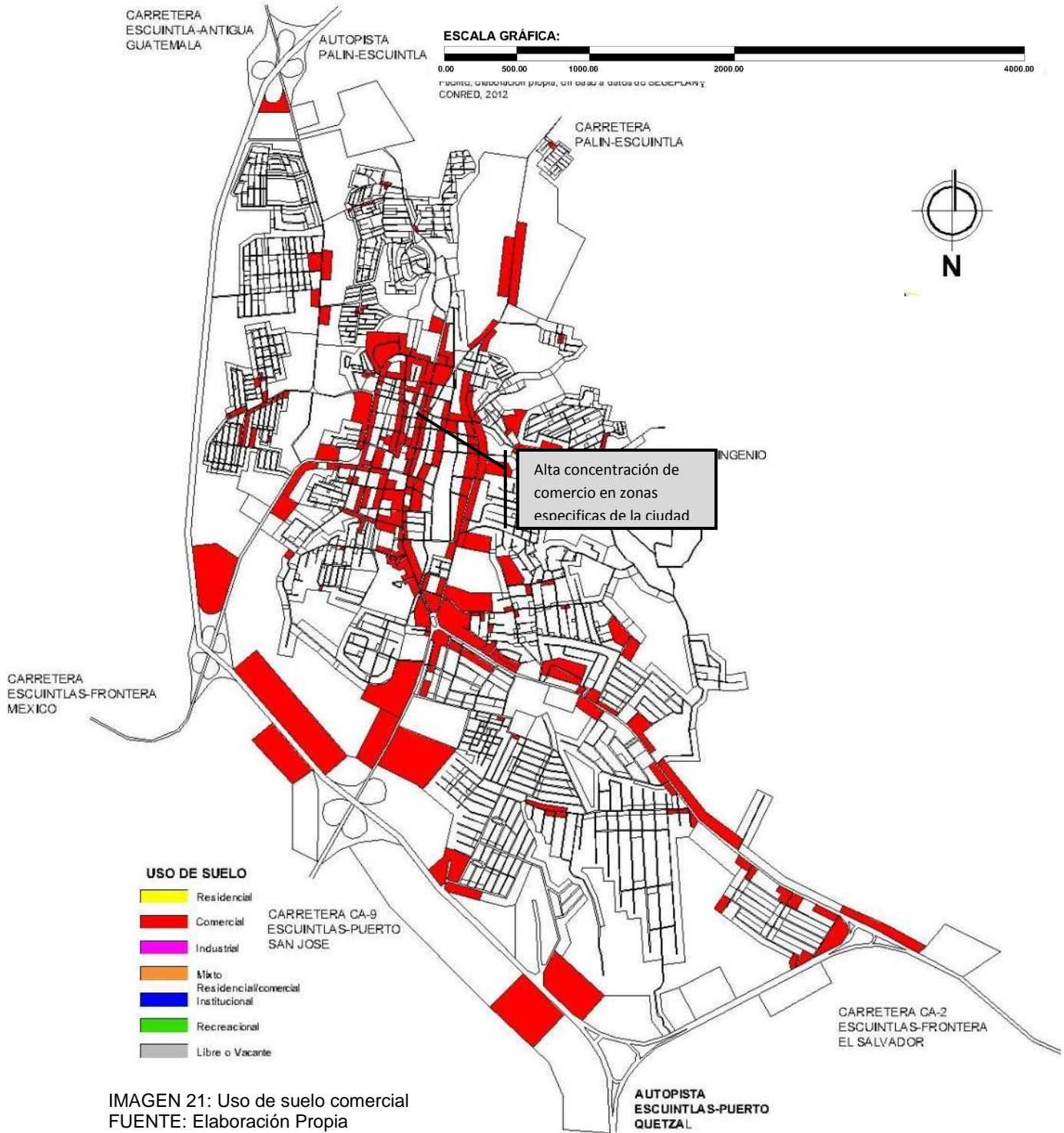


IMAGEN 21: Uso de suelo comercial
FUENTE: Elaboración Propia



c) **Uso Mixto (Comercial/Residencial);** El uso mixto del suelo, es una parte importante para la ciudad, que por ser parte de la economía que es parte fundamental de la ciudad en su desarrollo, constituye un 6 % del área actual, localizado en su mayoría en el centro de la ciudad y sus vialidades principales, esta área está constituida en su mayoría de tiendas de consumo y almacenes, además con una pequeña parte conformada por tiendas de abarrotes situadas de manera dispersa en la ciudad.

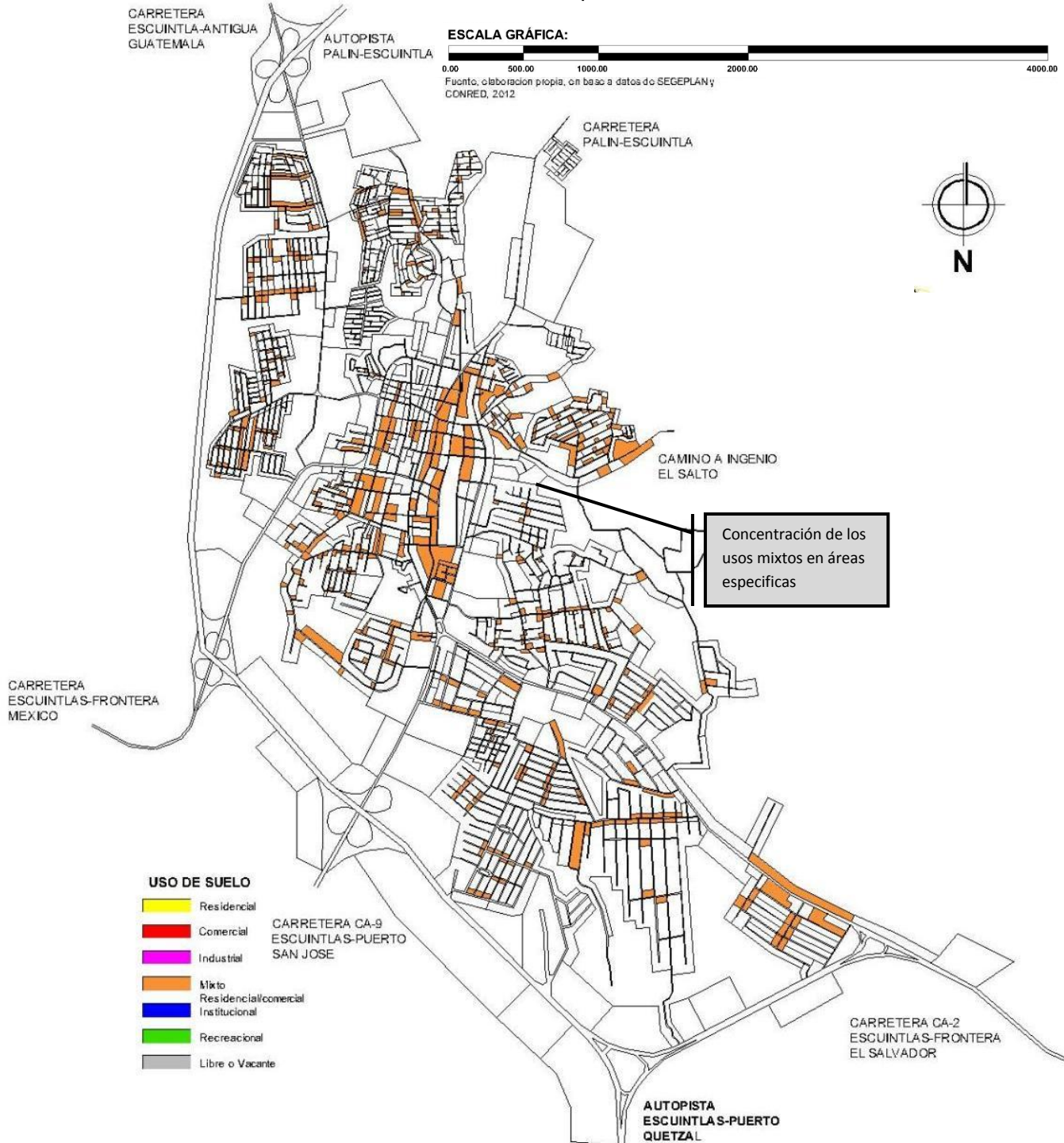
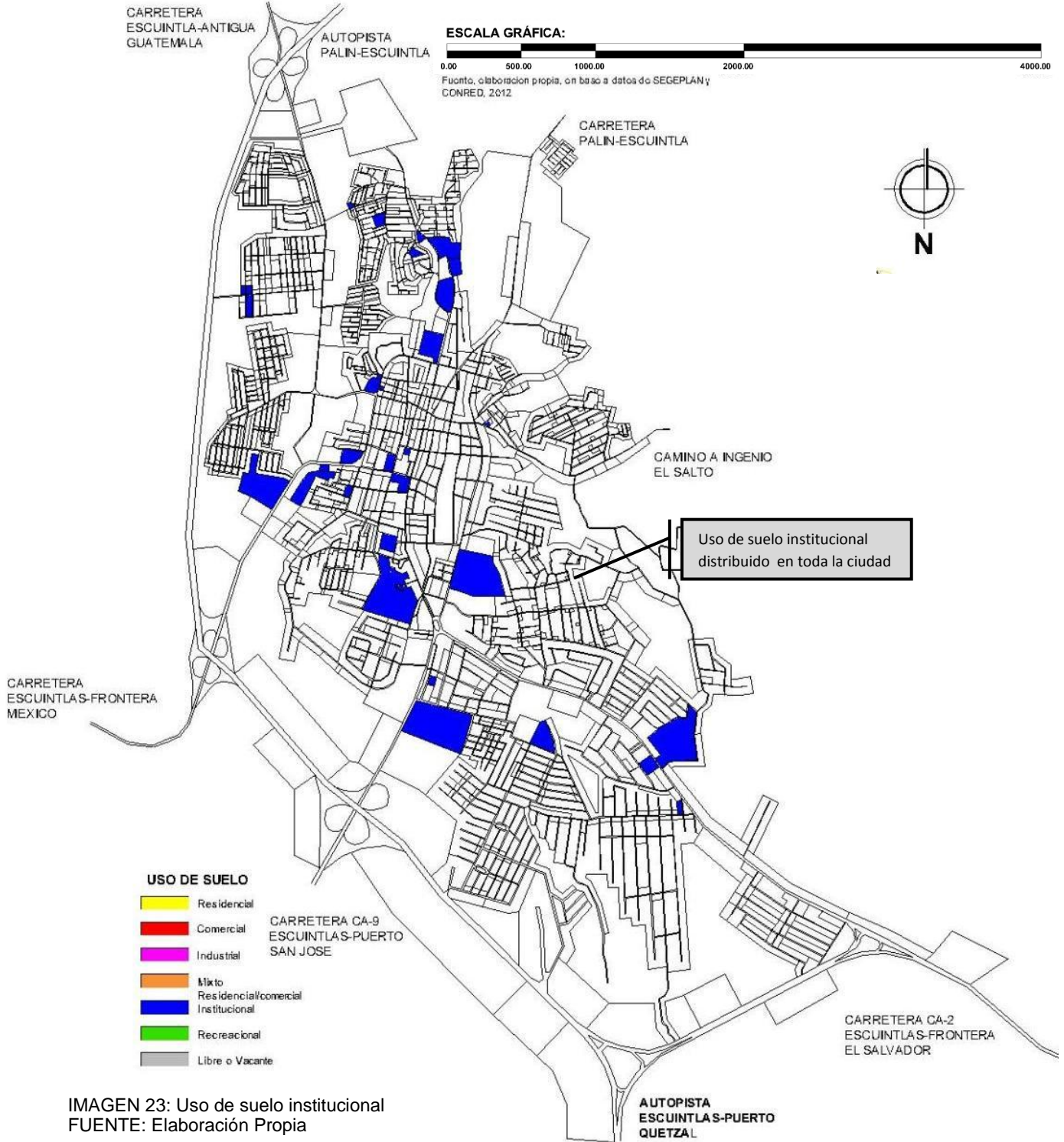


IMAGEN 22: Uso de suelo mixto (Residencial/comercial)
FUENTE: Elaboración Propia



d) **Uso Institucional;** lo conforman las instituciones gubernamentales y los espacios reservados para sus instalaciones, educación, salud, gobierno y equipamiento, siendo el 4% del área actual, por lo que se considera bajo en relación a la cantidad de vivienda y por consecuencia es insuficiente en algunos de los equipamientos para satisfacer la necesidad de la población.





e) **Uso Industrial;** El uso industrial es uno de los más importantes para esta ciudad, y el tercero en área de ocupación, constituye un 18 % del área actual, localizado en su mayoría en los sectores norte y sur de la ciudad, conectándose a sus principales vialidades, está constituida en su mayoría por industria pesada que se dedica a la transformación de productos de consumo, que se distribuyen a nivel nacional e internacional.

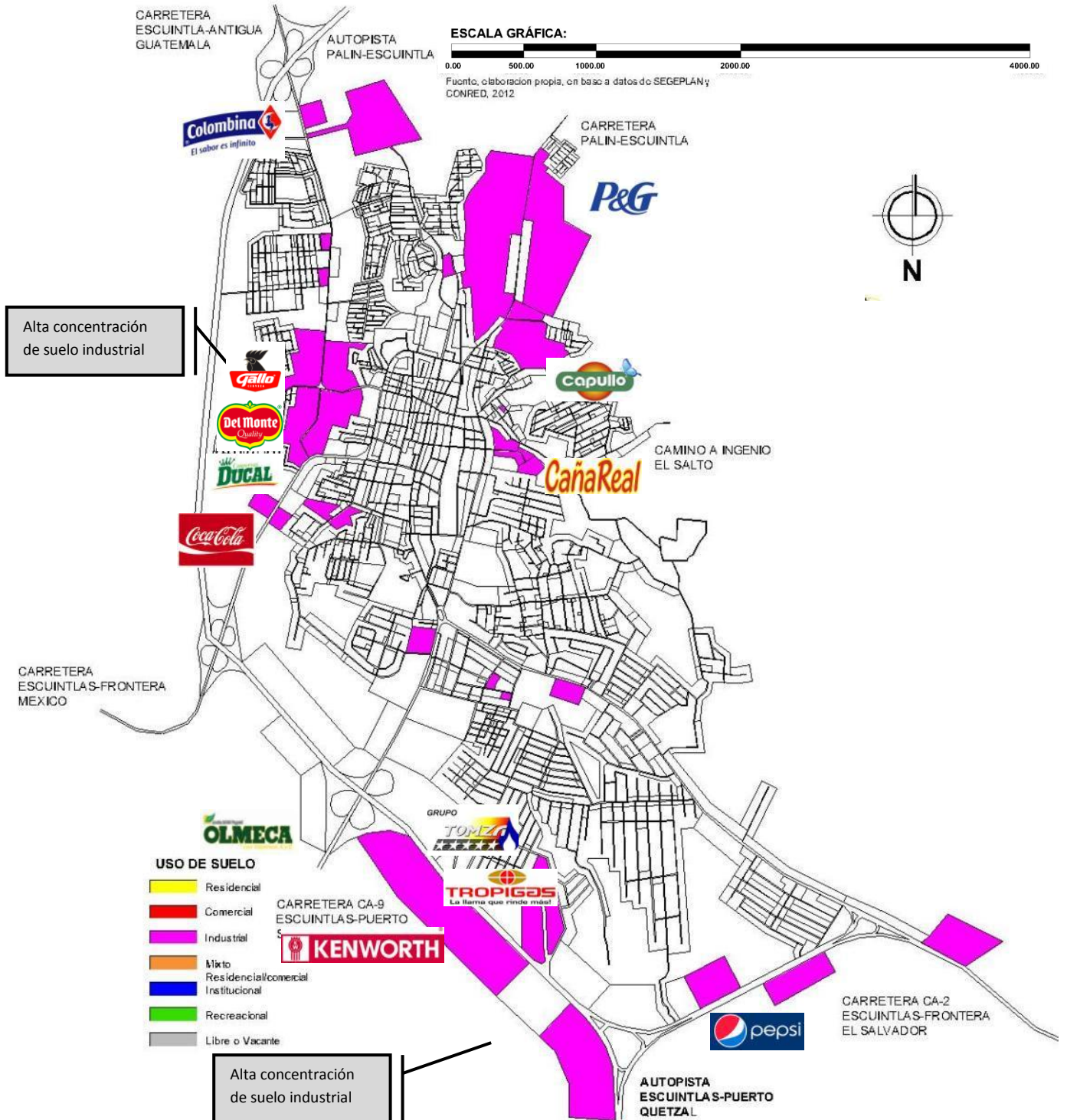


IMAGEN 24: Uso de suelo industrial
FUENTE: Elaboración Propia



f) **Espacios Recreativos:** lo constituyen los espacios de recreación y áreas verdes de la ciudad, conformando un 2% del área actual, siendo uno de los déficits más importantes de la ciudad, esta carencia toma gran importancia para la ciudad por ser esta una ciudad industrial la cual debería contar con espacios para la recreación, de esparcimiento para sus habitantes, además de ser posibles espacios de amortiguamiento para la industria.

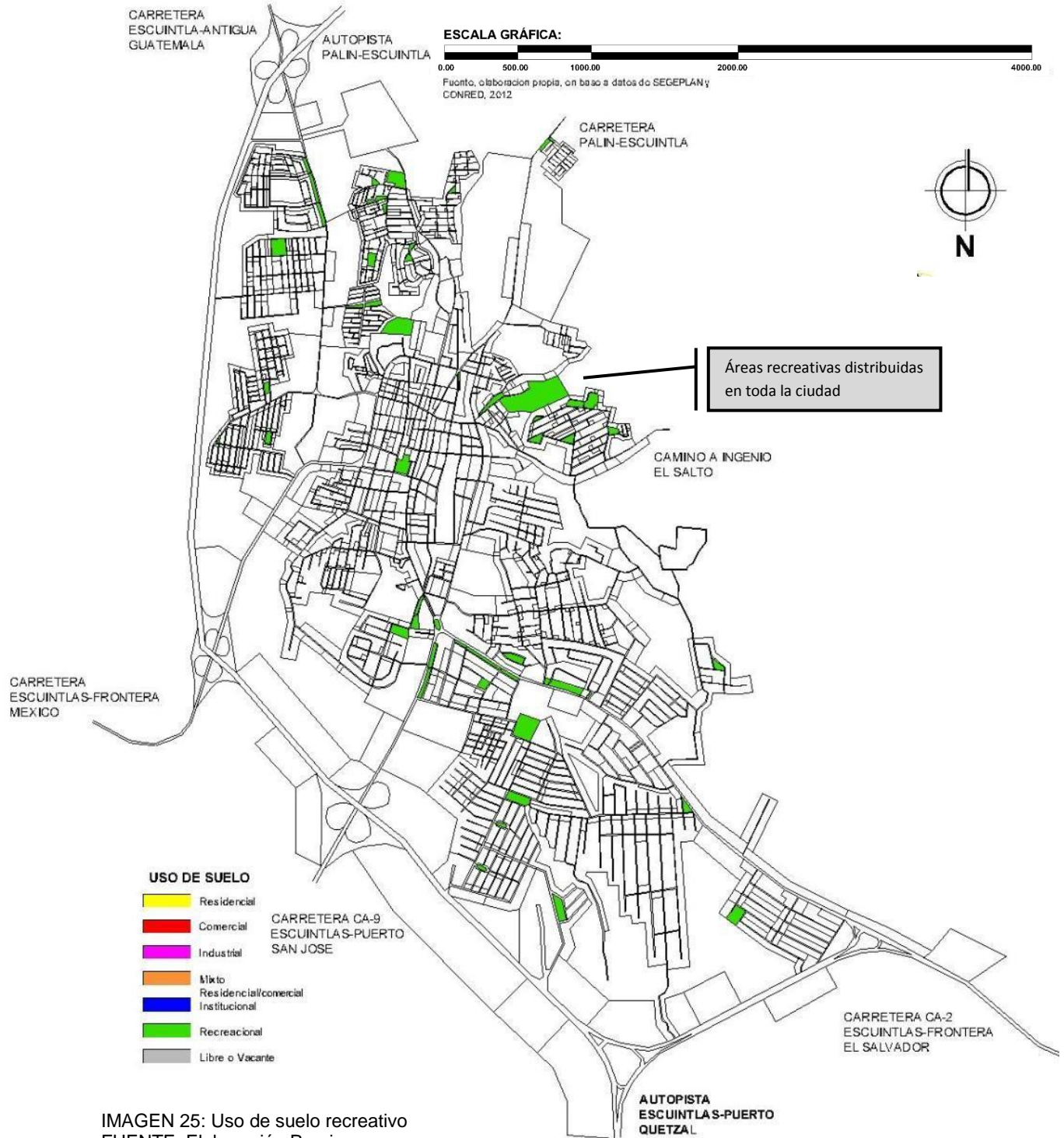


IMAGEN 25: Uso de suelo recreativo
FUENTE: Elaboración Propia





g) **Vacios Urbanos:** al hacer un análisis comparativo de las áreas porcentuales podemos observar que una buena mayoría del uso del suelo es libre o vacante, ya que constituye un 8% una gran área de espacio dentro del límite urbano de la ciudad sin desarrollar, existe un número considerable de baldíos con las condiciones adecuadas para su desarrollo, como la antigua estación del ferrocarril, que se encuentra en el centro de la ciudad. Lamentablemente se genera especulación inmobiliaria con la intención de aumentar el valor de la tierra dejando los espacios en desuso.

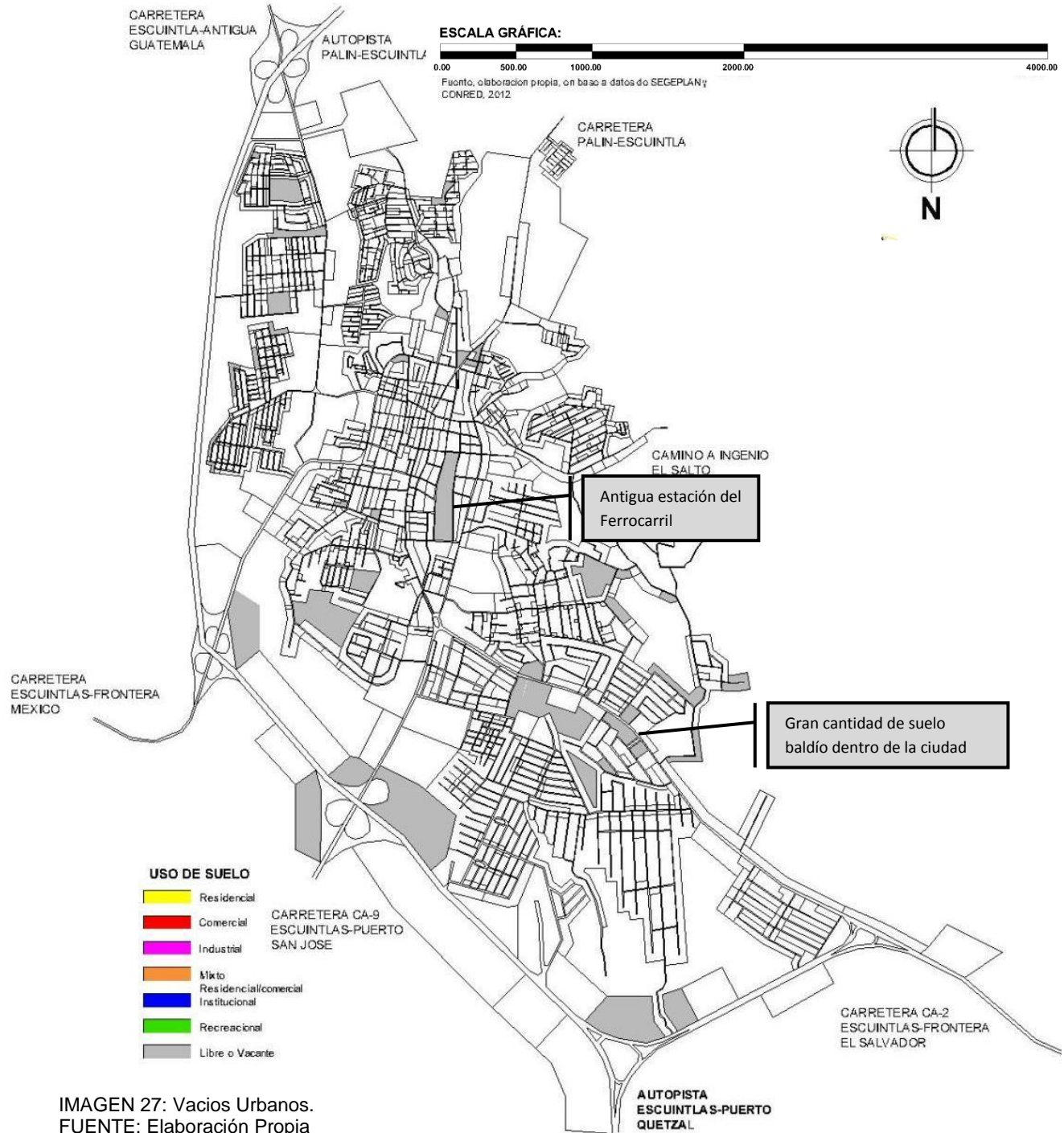


IMAGEN 27: Vacios Urbanos.
FUENTE: Elaboración Propia



En este mapa podemos observar las variables y la presencia de cada uno de los usos de suelo que presenta la ciudad de Escuintla dentro de su perímetro urbano, pudiendo observar las posibles incompatibilidades y oportunidades que se presentan.

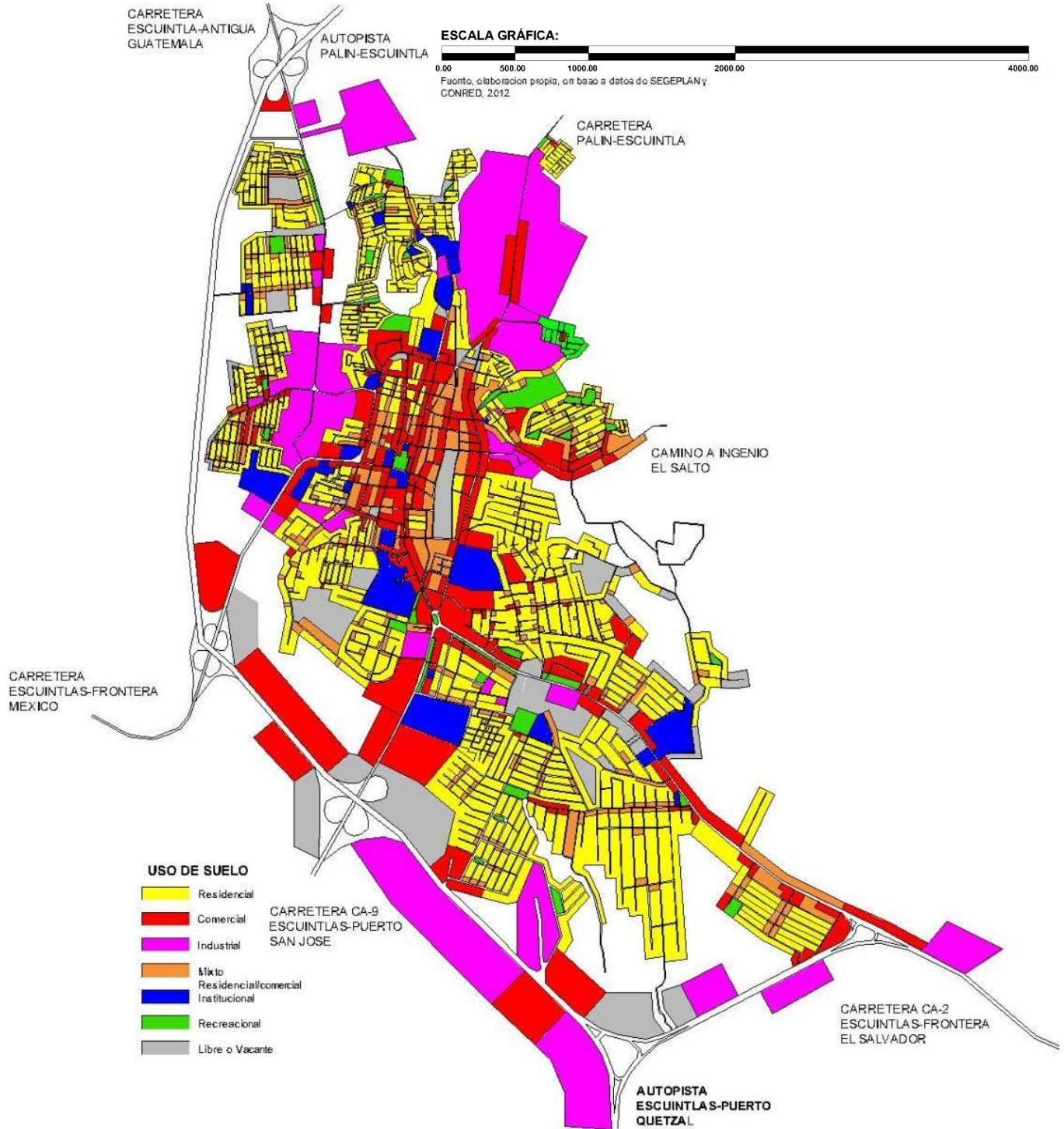


IMAGEN 28: mapa general de uso de suelo.
FUENTE: Elaboración Propia



2.2.3 EQUIPAMIENTO Y SERVICIOS

La ciudad de Escuintla cuenta con la mayoría de las dependencias gubernamentales que tienen como fin mantener, regular y controlar los servicios que se prestan en la ciudad, como la salud, educación, seguridad, etc. Entre las que se pueden mencionar:

- a) Empresa de telecomunicaciones de Guatemala, (TELGUA), ubicado en el Centro de la ciudad, aun costado del parque central, en la actualidad cuenta con varias oficinas situadas en toda la ciudad.
- b) Súper Intendencia de Administración Tributaria (SAT), teniendo dos cedes en la ciudad, una puramente administrativa que se ubica en el centro de la ciudad, a un costado del parque central y la otra de servicios, la cual está ubicado en el centro comercial Mari Center en el área sur de la ciudad.
- c) Registro Nacional de las Personas RENAP, esta institución cuenta con tres cedes en la ciudad de Escuintla, la principal está situado en el centro comercial de Mari Center en el área sur de la ciudad.
- d) La ciudad cuenta con una extensión de la Corte Suprema de Justicia, que se conoce como la torre de tribunales, situado en la afueras de la ciudad, además cuenta con un edificio específico para los juzgado de turno para el departamento.
- e) Policía Nacional, este edificio está situado en el centro de la ciudad, sobre la cuarta avenida, próximo al Parque Central, es un edificio patrimonial en el cual se sitúa la Comisaría 31, contando con las instalaciones necesarias para cumplir con la mayoría de las obligaciones y atribuciones de la Policía Nacional Civil (PNC)

Servicios Públicos

La mayoría de los servicios públicos están a cargo de la Municipalidad de Escuintla, como el servicio de agua, drenaje, policía de tránsito, etc., quedando solamente el servicio eléctrico a cargo del Instituto Nacional de Electrificación (INDE)



Educación

En la ciudad de Escuintla se encuentra una gran presencia del equipamiento educativo público o privado, ya que es un centro de convergencia de los centros poblados cercanos, debido a que cuenta con una gran diversidad de colegios, institutos, academias, y universidades, los cuales prestan los servicios de prekinder, kínder, primaria, básicos, diversificados, carreras técnicas, especializaciones y estudios superiores universitarios.

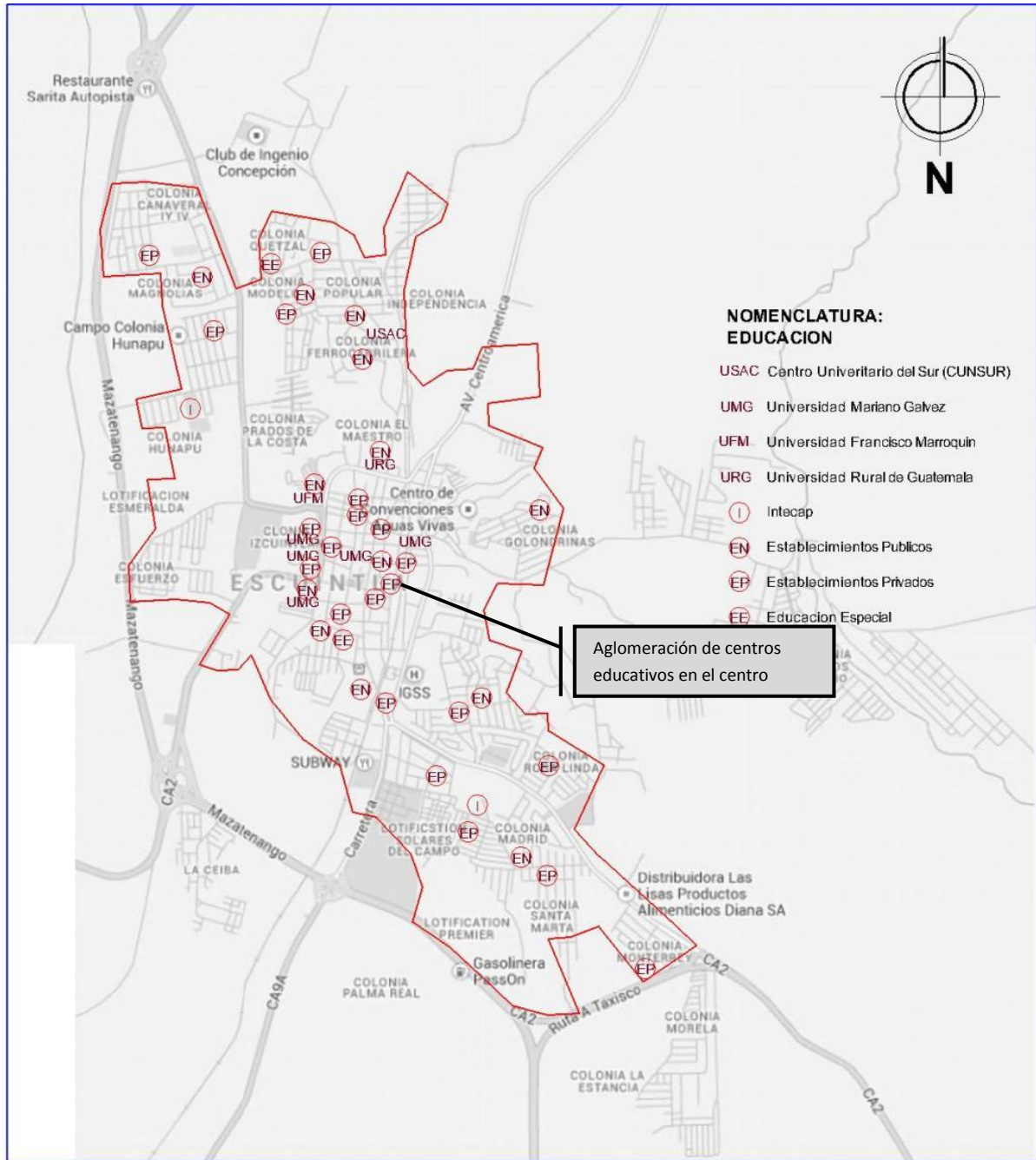


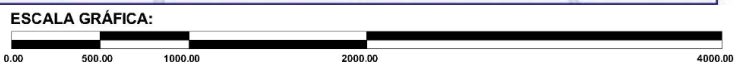
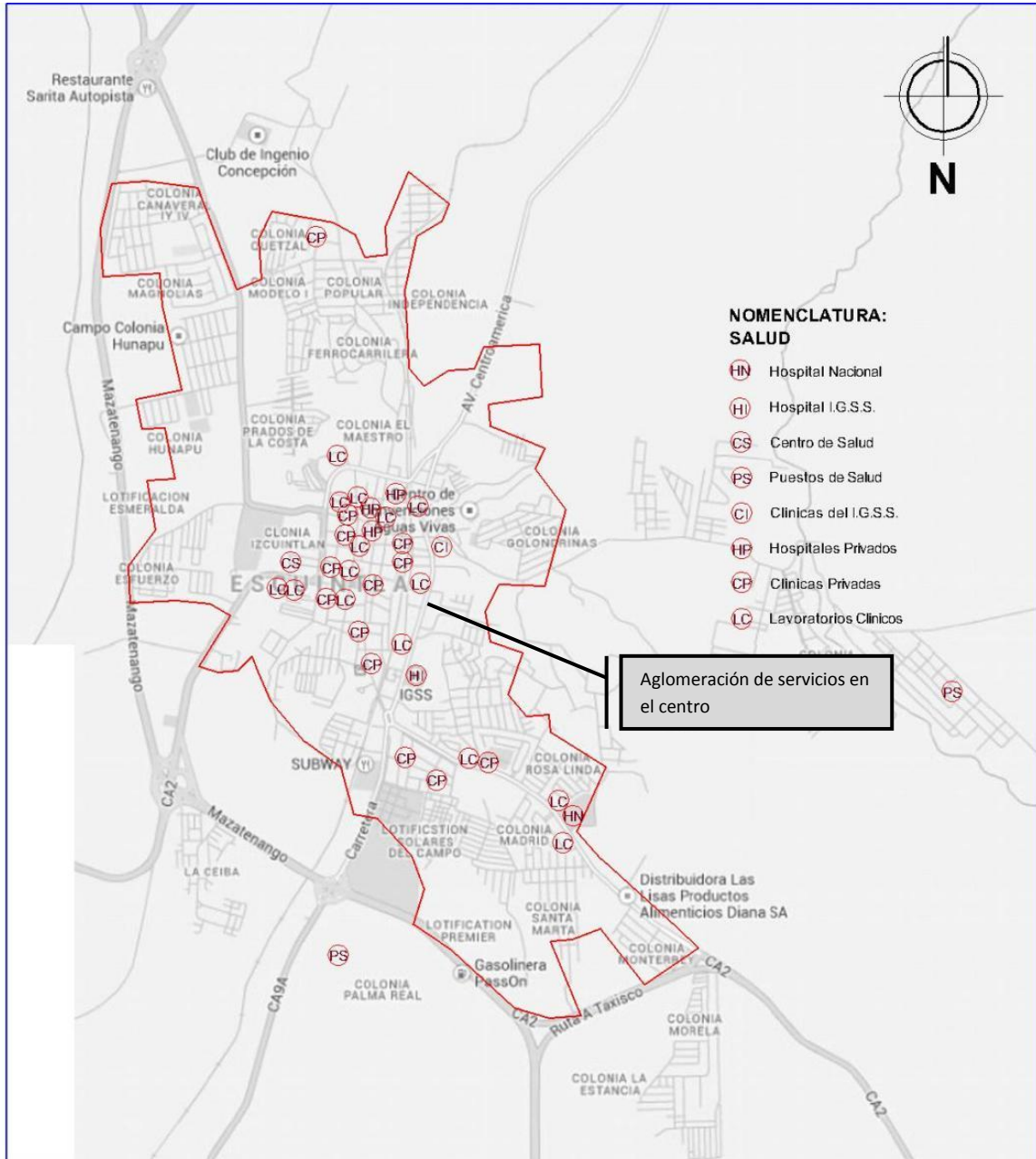
IMAGEN 29: Equipamiento urbano educativo
FUENTE: Elaboración Propia





Salud

La ciudad de Escuintla cuenta con la presencia de un gran número de equipamientos en salud públicos o privados, siendo un centro de convergencia de los centros poblados cercanos, ya que cuenta con un hospital de cobertura departamental y varios centros de salud pública, además de un gran número de hospitales privados y clínicas medicas, los cuales prestan los servicios de consulta externa, emergencias y encamamientos, para las distintas especialidades medicas.



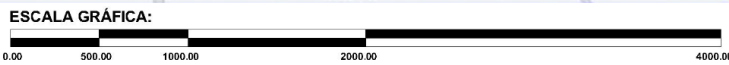
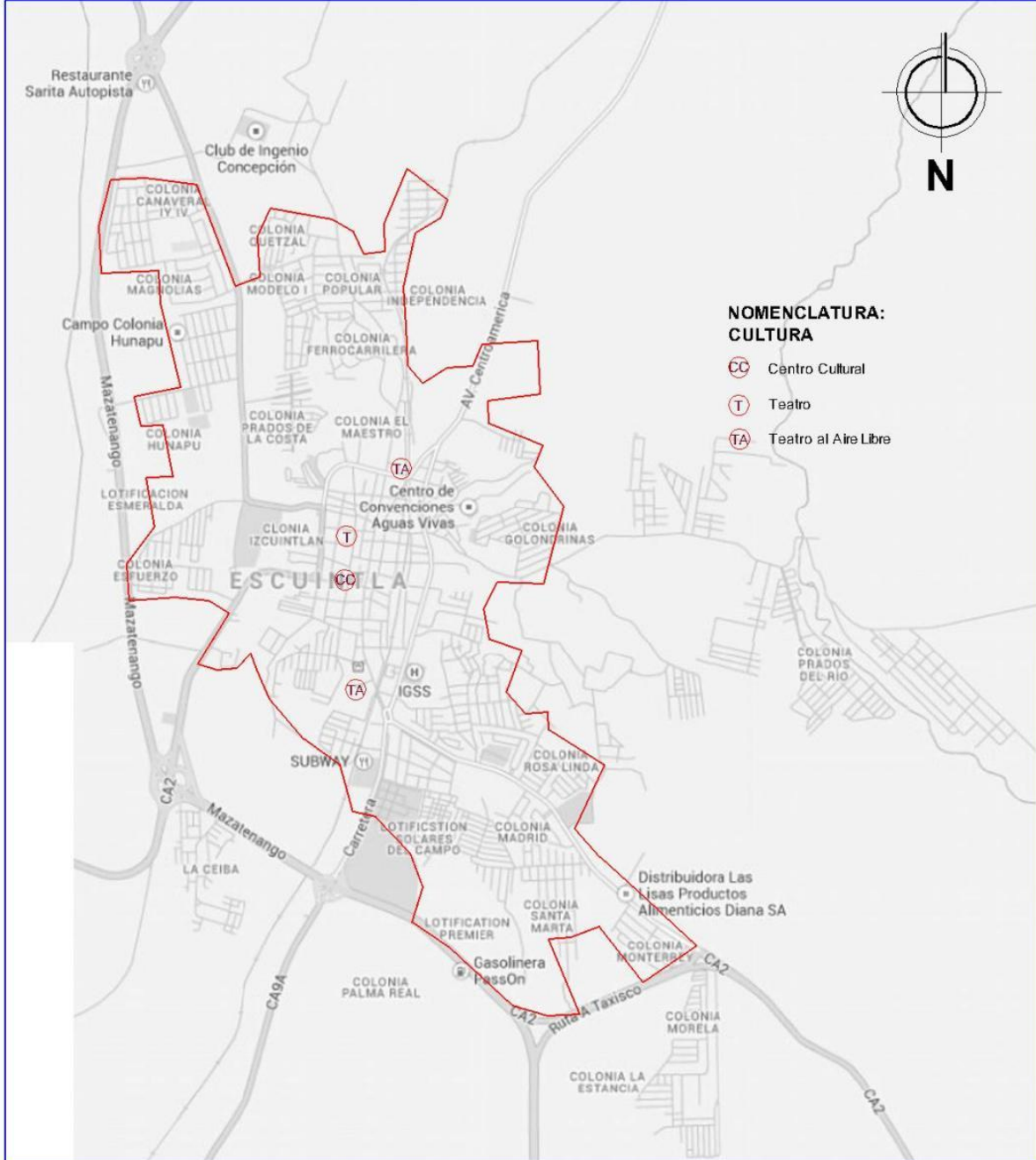
Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.F., de la Municipalidad de Escuintla.

IMAGEN 30: Equipamiento urbano salud
FUENTE: Elaboración Propia



Cultura

La ciudad de Escuintla cuenta con muy poca presencia de este equipamiento, ya que solo se tiene un centro cultural que está ubicado a un costado del parque central, un teatro en dominico de la municipalidad y dos teatros al aire libre, ubicados en dos centros educativos, que son la escuela tipo federación y el Instituto Experimental de Escuintla.



Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.

IMAGEN 31: Equipamiento urbano cultural
FUENTE: Elaboración Propia



Recreacional y Deportivo

La ciudad de Escuintla cuenta con buena presencia de este equipamiento, debido a que en la mayoría de colonias cuentas con una cancha polideportiva o un campo de fut bol, que en su mayoría están en mal estado debido a la falta de mantenimiento, también cuenta con un complejo deportivo nacional como sede del Comité Deportivo Autónomo de Guatemala, (CDAG), situado en las afueras de la ciudad, además de varios clubs y centros recreativos privados.

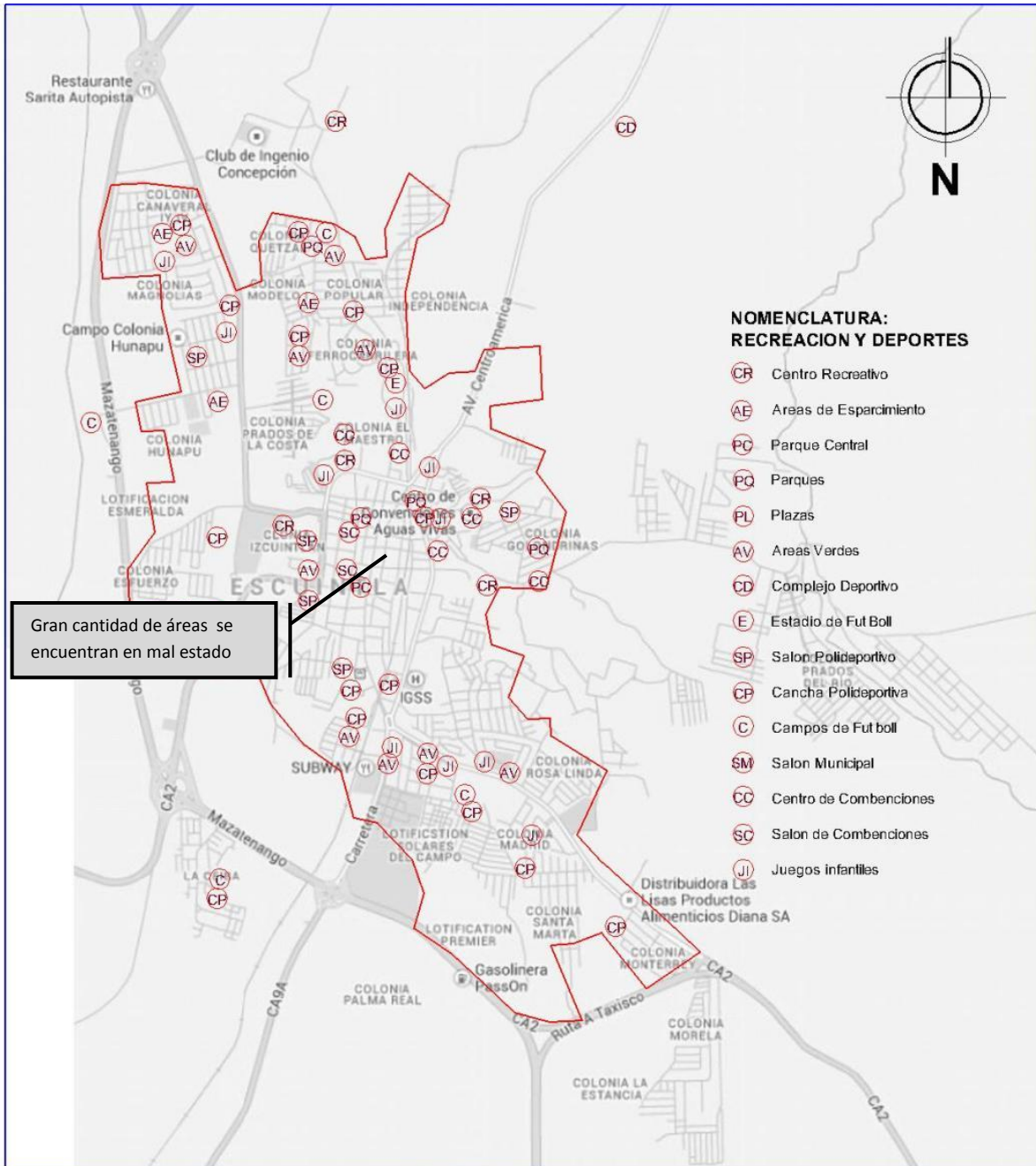


IMAGEN 32: Equipamiento urbano deportivo
FUENTE: Elaboración Propia



Abastos

La ciudad de Escuintla cuenta con poca presencia de este equipamiento, debido a su crecimiento no planificado y desordenado, teniendo que intentar mediar la necesidad de este, teniendo una desarticulación entre ellos, con poca presencia y falta de cobertura del mismo en varios sectores de la ciudad.

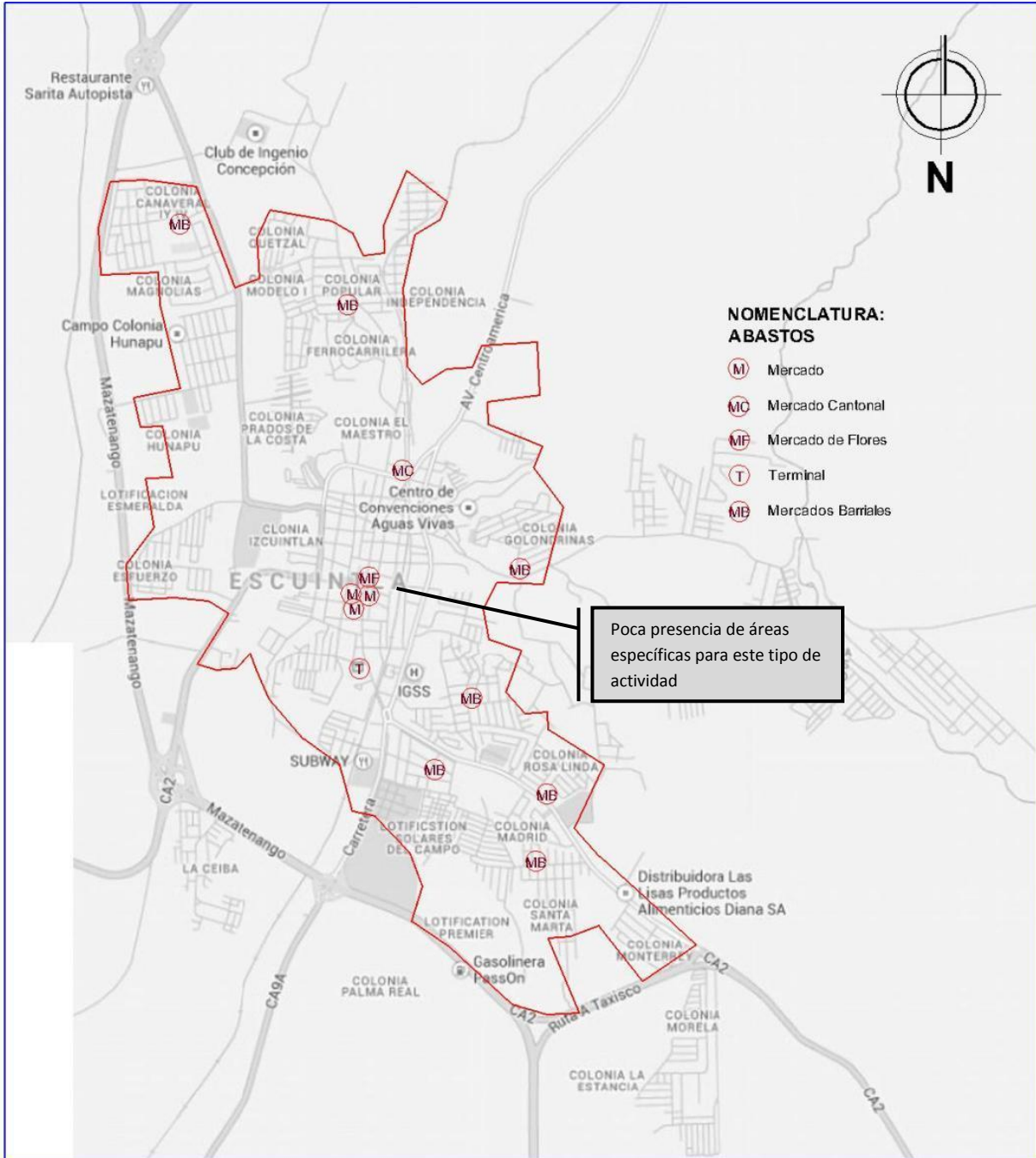


IMAGEN 33: Equipamiento urbano abastos
FUENTE: Elaboración Propia





2.2.4 VALOR DEL SUELO

De acuerdo con los precios de catastro la zonas de plusvalía más alta, está conformada por la zona central, alrededor del Parque Central, la 4ta avenida, y vías principales, aunque ellos no cuentan con una tabla específica de precios, se sabe que oscila entre los Q 1,500.00, Q 2,500.00 y mas por metro cuadrado, ya que son los precios del mercado inmobiliario del sector, el desarrollo comercial de la zona central de la ciudad, es uno de los principales factores que inciden en el valor del suelo en el área, además esta área cuenta con la mayoría de equipamientos y servicios lo que ha dado como resultado un constante aumento en los valores del suelo al punto de caer en la especulación.

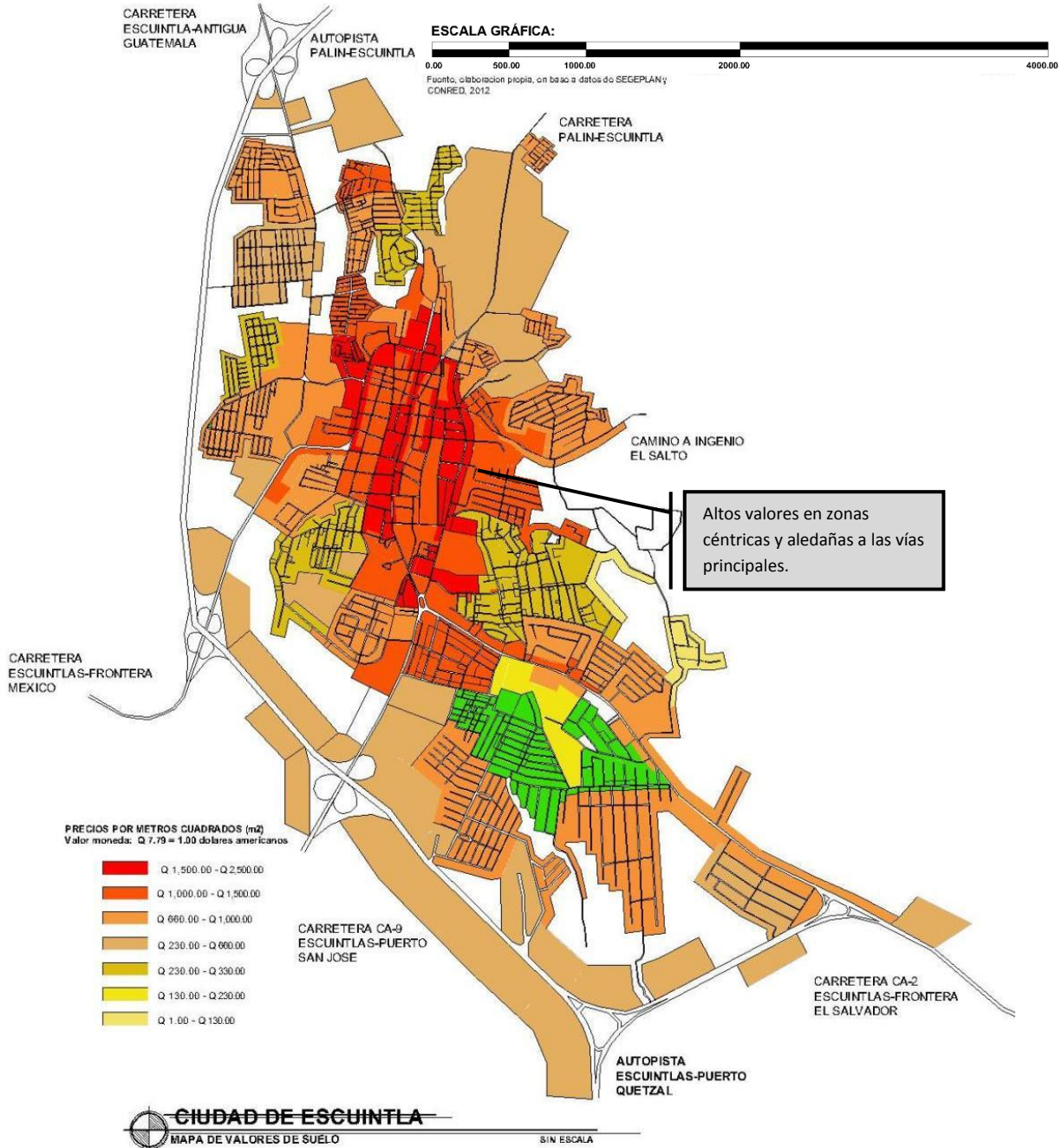


IMAGEN 34: Valor del suelo
FUENTE: Elaboración Propia



2.3 Movilidad y Transporte

MFC-3

El diagnóstico de la movilidad y transporte se desarrolla con base en el estudio y análisis de las problemáticas que estos ejes presentan y los efectos que tienen sobre la ciudad de Escuintla.





2.3.1 MOVILIDAD

La ciudad de Escuintla presenta una traza que en general es variada, ya que cada colonia se adecuó a su localidad, que a su vez es muy ortogonal, teniendo una falta de continuidad y poca articulación, ya que muchas colonias se trabajaron de manera cerrada, y cuentan con uno o dos accesos, en el área central o parte media de la ciudad, esto representa una cuadrícula de calles ordenadas en esta área con pendientes suaves y continuas, a diferencia de una colonia al Norte y dos al Este de la ciudad, donde se presenta una traza irregular debido a la topografía, y riveras de algunos ríos.

2.3.2 RED VIAL

El sistema vial de la ciudad de Escuintla, se encuentra con un 90% pavimentado (asfalto, concreto, adoquín y empedrado) la configuración del sistema vial está relativamente estructurada y en algunas colonias se pueden encontrar callejones, calles sin salida y virajes que dificultan la movilidad y le restan coherencia, el estado de la red vial es aceptable en general, y presenta niveles de deterioro medio debido a que el mantenimiento prestado es menor al necesario y se convierte en correctivo.

Las aceras para el tráfico peatonal en el centro cuentan con dimensiones adecuadas para la circulación, pero debido a que se encuentran invadidas por el comercio informal, se vuelven intransitables en su mayoría, mientras que en la periferia y sus colonias en la mayoría de casos son poco estrechas y en algunas ocasiones su presencia es nula, el estado de las mismas en general presenta una imagen deteriorada y se encuentra altamente invadida, y en la mayoría de condominios de origen reciente no existen aceras, ya que se busca un mayor aprovechamiento del suelo y propiciar una coexistencia entre peatón y vehículos.

La ciudad por ser el centro de conexión de la Costa Sur con la Ciudad Capital, cuenta con la presencia cercana de algunas vialidades de gran importancia, como la CA-9, CA-2, autopista Palín–Escuintla y autopista a Puerto Quetzal.

Por lo que para un mejor entendimiento se clasificó en 6 ordenes viales, que se encuentran dentro del área de estudio, tomando como referencia la intensidad de uso e importancia de conectividad.

Primer Orden o Vía primaria, la conforma la carretera, CA-2, autopista Palín–Escuintla, y autopista a Puerto Quetzal, las comunican no solo a la ciudad de Escuintla sino a la Costa Sur con la capital, las cuales se encuentra pavimentada y son de uso exclusivamente vehicular.

Segundo Orden, encontramos la carretera CA-9. RN-14, y las conexiones a las de primer orden, ya que conectan a la ciudad de Escuintla con el resto de la costa sur, y su uso es mixto en la mayoría de los casos, ya que encuentran aceras en algunos de los sectores céntricos de la ciudad, llegando al centro histórico, la terminal de buses y mercados de la ciudad.

Tercer Orden son las calles que conectan a algunas colonias con las vías de segundo orden, se encuentra con pavimento y en regulares condiciones, cuentan con aceras estrechas en su mayoría y hay ausencia de estas en algunos tramos.

Circulación interna de 1ra., son ejes transversales y longitudinales de conexión interna del centro histórico y algunas colonias, son calles de un ancho considerable que se



encuentran pavimentadas con concreto en buenas condiciones y la presencia de aceras es constante.

Circulación interna de 2da., son ejes transversales y longitudinales de conexión interna de la mayoría de colonias, son puramente de tráfico local, son de un ancho moderado, y la carencia de aceras es casi constante en su recorrido, a pesar de contar con el espacio para hacerlo.

Circulación interna de 3ra., son locales, conformadas por el resto de la red calles y callejones de tráfico local y peatonales, se constituyen de materiales diversos y en su mayoría de tierra, la ausencia de aceras es constante.

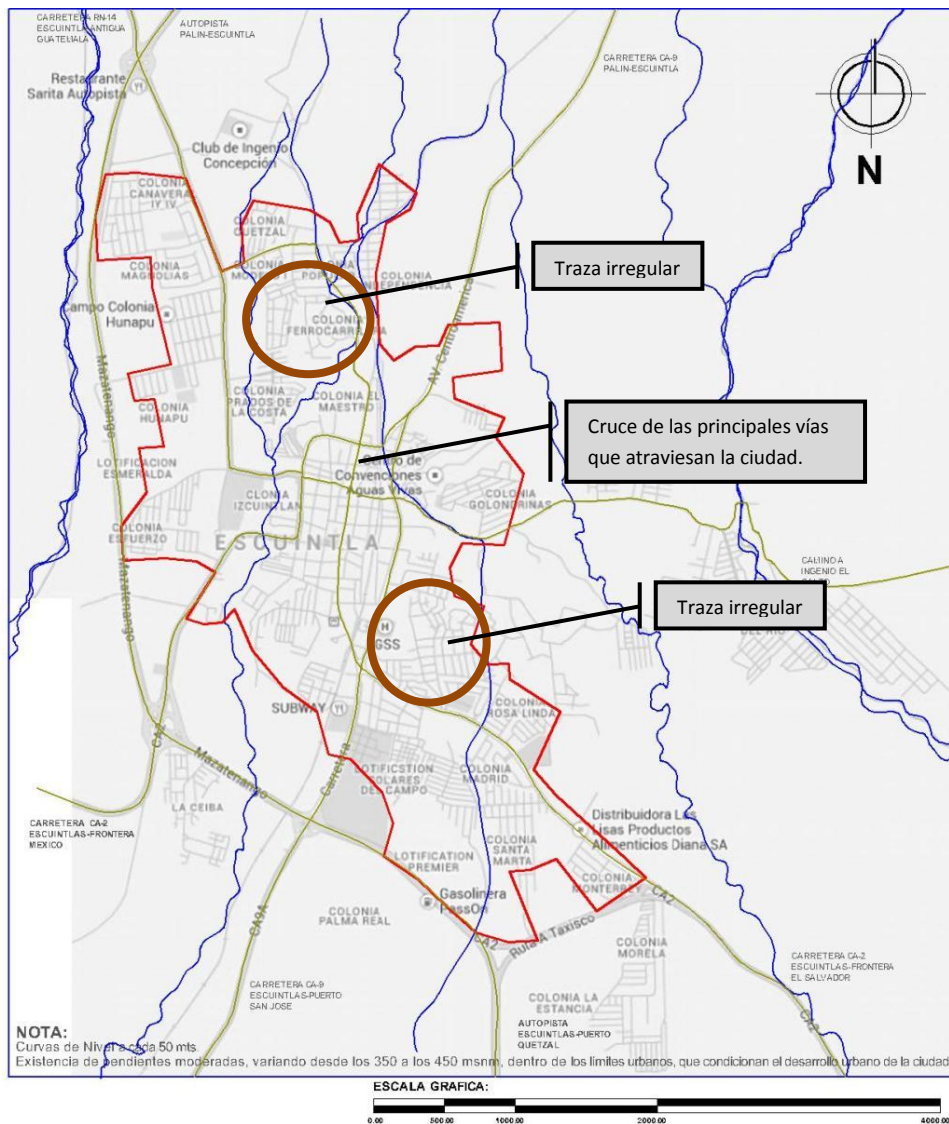


IMAGEN 35: Análisis de la estructura urbana
FUENTE: Elaboración Propia



2.3.3 JERARQUÍA VIAL EXISTENTE

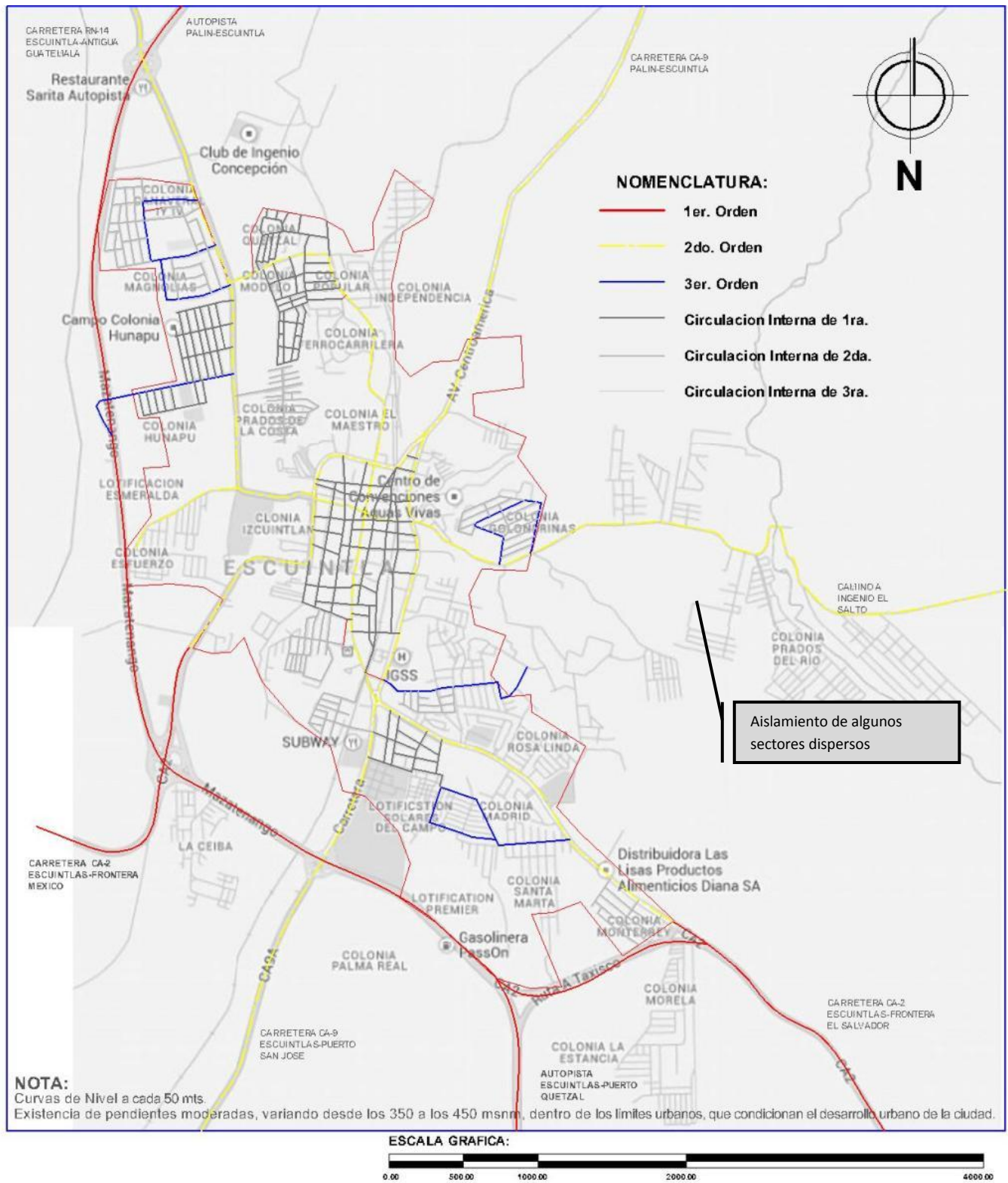
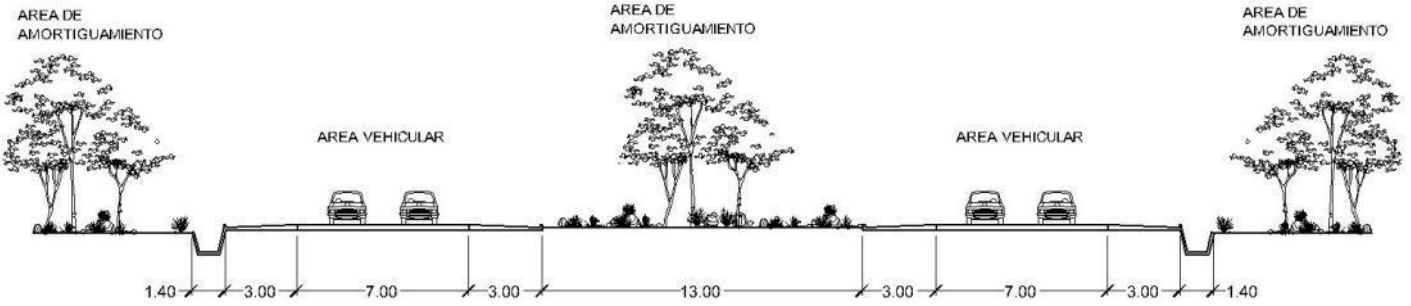
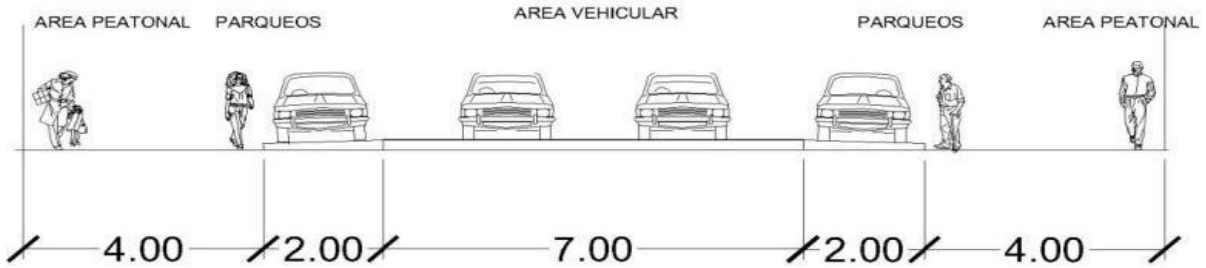


IMAGEN 36: Jerarquía vial existente
FUENTE: Elaboración Propia



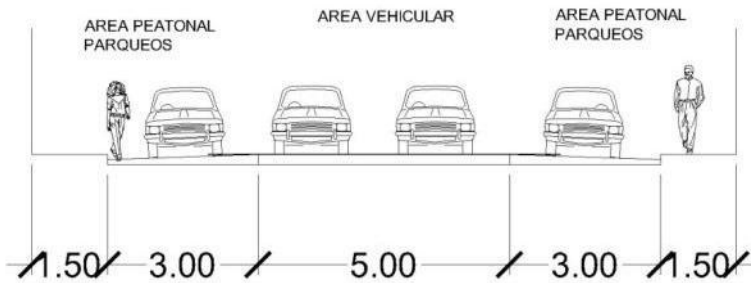
CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACION VEHICULAR 1er. ORDEN SIN ESCALA

IMAGEN 37: Gabarito de 1er. orden
FUENTE: Elaboración Propia



CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACION VEHICULAR 2do. ORDEN SIN ESCALA

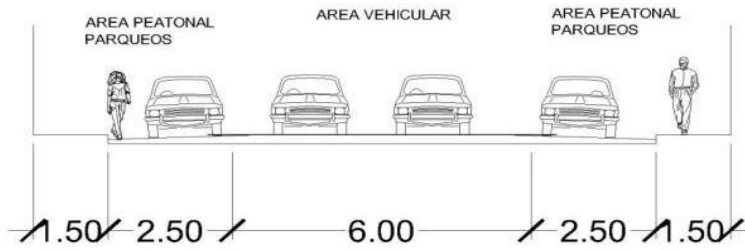
IMAGEN 38: Gabarito de 2do. orden
FUENTE: Elaboración Propia



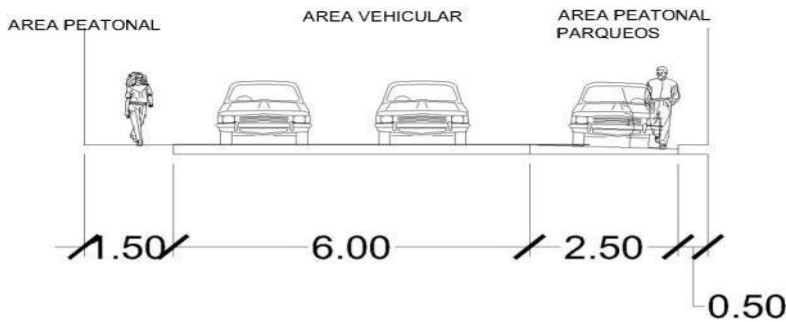
CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACION VEHICULAR 3er. ORDEN SIN ESCALA

IMAGEN 39: Gabarito de 3er. orden
FUENTE: Elaboración Propia

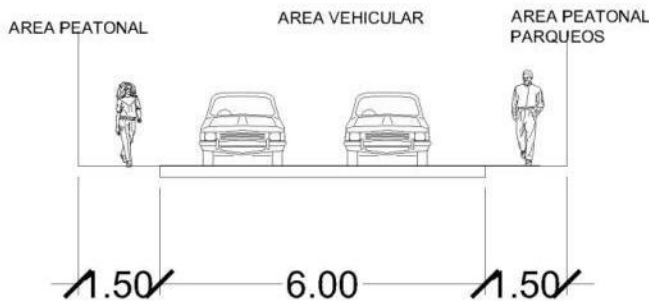




CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACIÓN VEHICULAR INTERNA DE PRIMERA
SIN ESCALA
IMAGEN 40: Gabarito circulación interna de 1ra.
FUENTE: Elaboración Propia



CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACIÓN VEHICULAR INTERNA DE SEGUNDA
SIN ESCALA
IMAGEN 41: Gabarito circulación interna de 2da.
FUENTE: Elaboración Propia



CIUDAD DE ESCUINTLA
GABARITO CIRCULACIÓN VEHICULAR INTERNA DE TERCERA
SIN ESCALA
IMAGEN 42: Gabarito circulación interna de 3ra.
FUENTE: Elaboración Propia



2.3.4 FLUJOS Y RUTAS DE TRANSPORTE

Como se describió los principales flujos se presentan en las carreteras de primer orden, que conectan a la costa sur y la ciudad capital, además los movimientos internos que esto provoca debido a que la mayoría de transporte pesado circula por la CA-9 que atraviesa a la ciudad, en el inicio del tramo de Palín-Escuintla, ya que esta es de uso gratuito, y también conecta a la costa sur con la ciudad capital,

Además se encuentra la presencia de movimientos pendulares internos, que provocan atascamientos en las carreteras de segundo orden que se caracterizan por la conectividad del centro con el resto de la ciudad y municipios vecinos, Siquinalña, Santa Lucía Cotz, Palín, Puerto San José, Iztapa, Masagua y Guanagazapa, además se cuenta con un considerable flujo interno que se desarrolla en las calles por las que ingresan los buses urbanos y vehículos hacia el centro de la ciudad, donde se localizan los mercados y terminal de buses que van a los distintos municipios del departamento y principales ciudades de la Costa Sur.

MODALIDADES DE TRANSPORTE

Debido a la complejidad de la movilidad dentro de la ciudad de Escuintla, se han ubicado distintos modos de transporte individual y colectivo:

TRANSPORTE INDIVIDUAL

Peatonal: Es la manera más popular de movilizarse, pues todos en algún momento descienden de un vehículo, sin embargo, se puede observar que dentro del perímetro urbano de la ciudad, es una manera muy común de transportarse a pesar de la escala de la ciudad, debido a que las rutas de transporte circulan cerca de los puntos neurálgicos que provocan los movimientos internos, ya que la escala del centro de la ciudad lo permite y que a pesar del ancho de sus calles, el centro se ve agobiado por la presencia de peatones que dificultan poder movilizarse de manera vehicular en esta zona.

Bicicleta: Se logra evidenciar el uso constante de la bicicleta dentro de las colonias y áreas perimetrales de la ciudad, se considera que el tamaño de la estructura de la red vial en estas áreas, es manejable para movilizarse en este tipo de vehículo y que el tráfico de transporte motorizado es moderado lo cual permite la convivencia de esta modalidad sin problemas a pesar de que se carece de una red adecuada o exclusiva para poder conducirse en ella.

Vehículo individual: Este tipo de vehículo tiene un fuerte impacto en las dinámicas de movilidad de la ciudad, su presencia constante es sobre las calles de mayor jerarquía, mientras que la más impactante en cuanto a desorden, caos e imagen urbana es sobre las calles de movimientos internos, debido a lo estrecho de las mismas y la falta de parqueo en el centro y algunas colonias.

Motocicletas: Es de uso común en la costa sur y entre los habitantes de la ciudad de Escuintla, debido a que se presenta como un medio eficaz de transporte debido nuevamente a la cercanía del centro de la ciudad a las colonias y a la facilidad con la que se puede estacionar en los espacios estrechos de la ciudad.





TRANSPORTE COLECTIVO

Taxis: Estos se ubican alrededor del parque central, y en áreas exclusivas de los centros comerciales, se encuentran autorizados cerca de 200 unidades las cuales funcionan durante el día y parte de la noche, por lo que son parte importante de la dinámica de transporte dentro de la ciudad, debido a que en su mayoría son utilizados por las personas de comunidades próximas que van a la ciudad a realizar compras de víveres y artículos para la reventa.

Ruleteros: Es un medio de transporte utilizado para actividades o destinos específicos dentro de las colonias.

Buses: Este tipo de transporte tiene comportamientos bastante peculiares en cuanto a horarios y rutas, debido al gran tráfico de personas en horarios específicos de la mañana, medio día y tarde, donde los puntos autorizados y que funcionan como paradas principales son la terminal de buses, los mercados, las zonas industriales y los ingresos a las colonias, teniendo la problemática de que no respetan estas indicaciones realizan paradas continuas en lugares poco apropiados, creando un impacto bastante fuerte en la movilidad de la ciudad.

Transporte de carga

Pick ups: Estos se ubican alrededor del parque central, y la terminal de buses, utilizados para realizar fletes principalmente a las distintas comunidades cercanas a la ciudad.

Transporte pesado: Este tipo de transporte es muy frecuente dentro del perímetro de la ciudad, y se concentra en las carreteras que conectan con las vialidades de primer orden, principalmente en la avenida Centroamérica, la 1ra. Avenida y la 1ra. Calle, este transporte es proveniente de las fronteras de México (Tecún Human) y el Salvador (Pedro de Alvarado), además de un fuerte caudal que proviene del Puerto Quetzal y la Ciudad Capital.



RUTAS DE TRANSPORTE

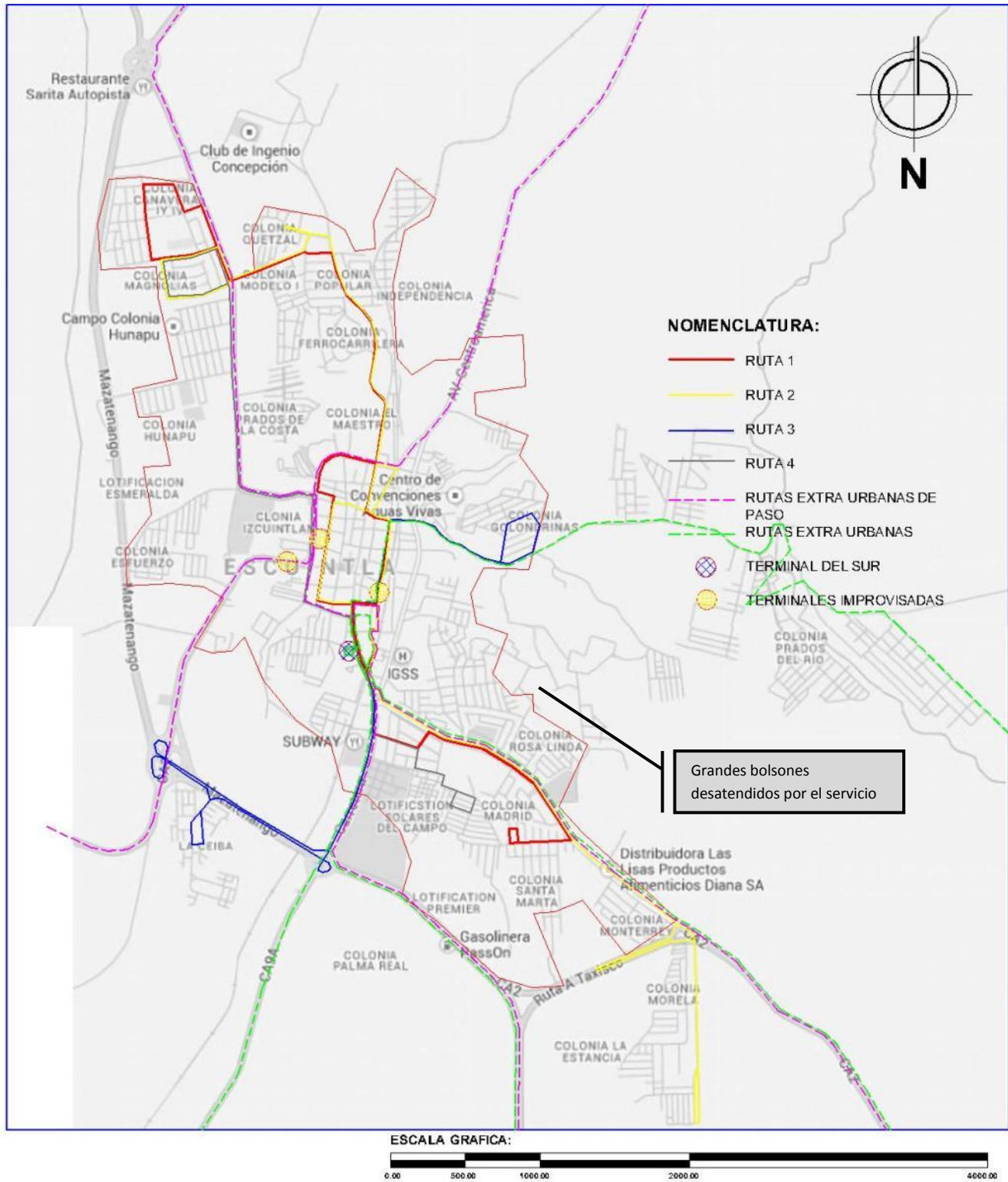


IMAGEN 43: Rutas de transporte urbano
FUENTE: Elaboración Propia





2.3.5 CONFLICTO VIAL

Estos conflictos son evidentes dentro de la ciudad, debido a algunos problemas de conectividad, falta de coherencia y gabaritos estrechos lo cual ocasiona que algunos puntos del área urbana se vean afectados por el caos vehicular provocado principalmente por los buses urbanos y extraurbanos que ingresan a la ciudad, y que realizan paradas continuas o en lugares donde el ancho de la vialidad es insuficiente para maniobrar, este problema es constante a lo largo de los recorridos de buses urbanos y la ruta que realizan los buses que se dirigen hacia la terminal de transporte en el sur de la ciudad,

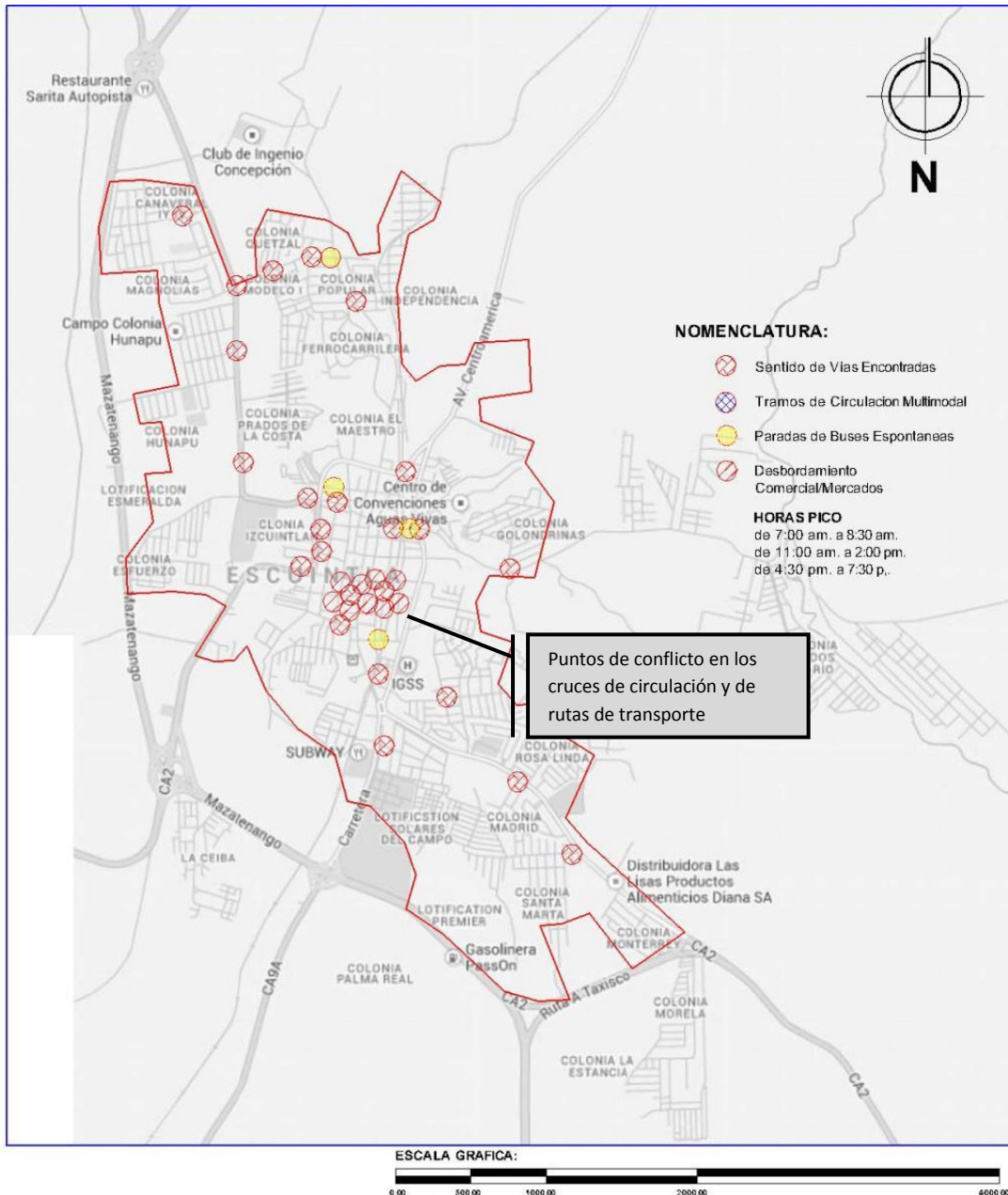


IMAGEN 44: Conflicto vial.
FUENTE: Elaboración Propia



2.4 Infraestructura y Servicios

MFC-4

El diagnóstico de la infraestructura y los servicios de la ciudad de Escuintla, se desarrolló en base al estudio y análisis de las problemáticas que estos ejes presentan dentro de la ciudad y los efectos dañinos que tienen sobre la misma.



2.4.1 INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Se denomina infraestructura urbana a aquella realización humana diseñada y dirigida por profesionales de Arquitectura, Ingeniería Civil, Urbanistas, etc., que sirven de soporte para el desarrollo de otras actividades y su funcionamiento, necesario en la organización estructural de las ciudades y empresas¹, El vocablo, utilizado habitualmente como sinónimo de **obra pública** por haber sido el Estado el encargado de su construcción y mantenimiento, en razón de la utilidad pública y de los costos de ejecución, generalmente elevados, comprende:

- Las infraestructuras de transporte
- Las infraestructuras energéticas
- Las infraestructuras hidráulicas.
- Las infraestructuras de telecomunicaciones.
- Las infraestructuras de edificación.

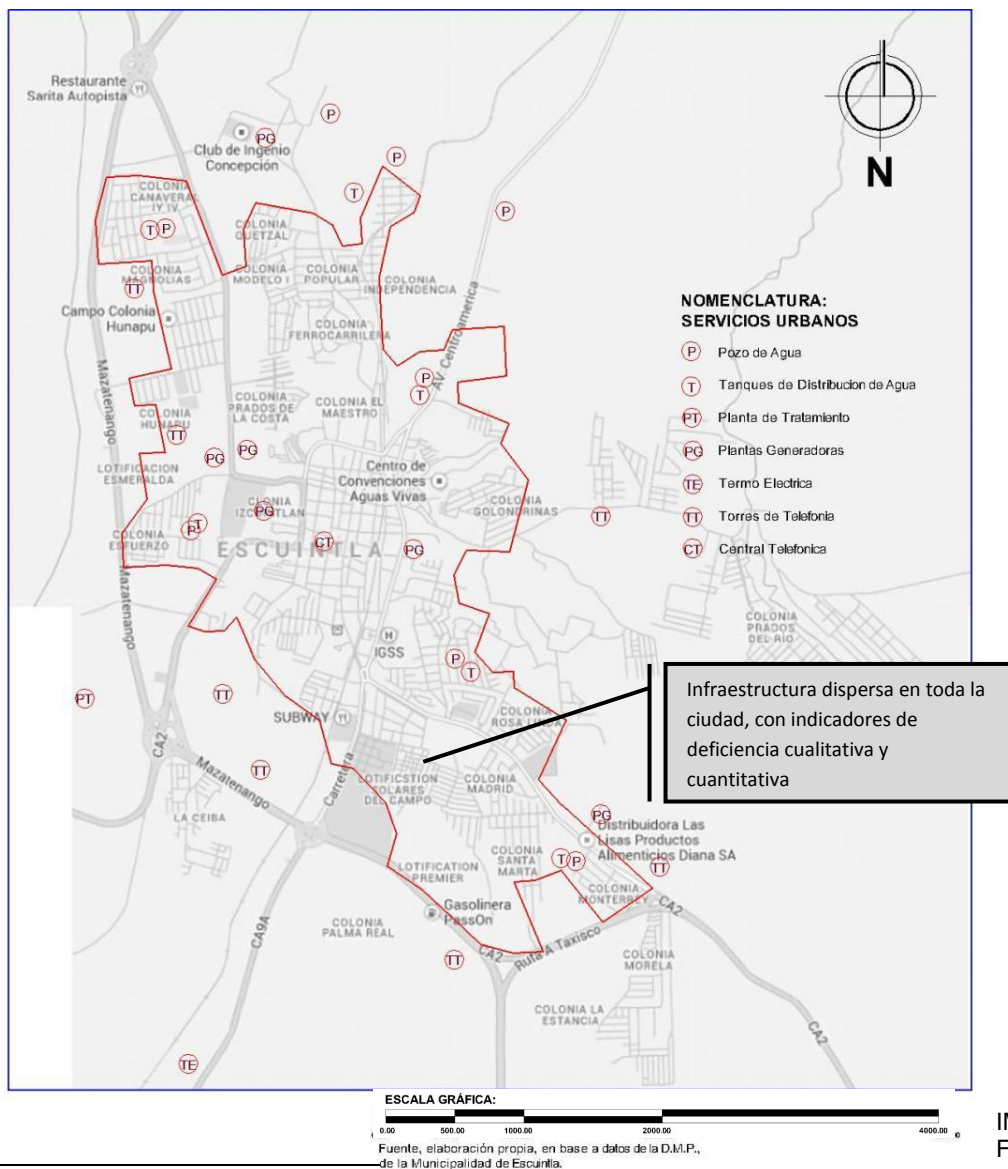


IMAGEN 45: Servicios urbanos
FUENTE: Elaboración Propia

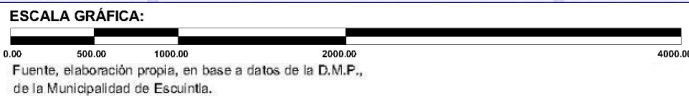
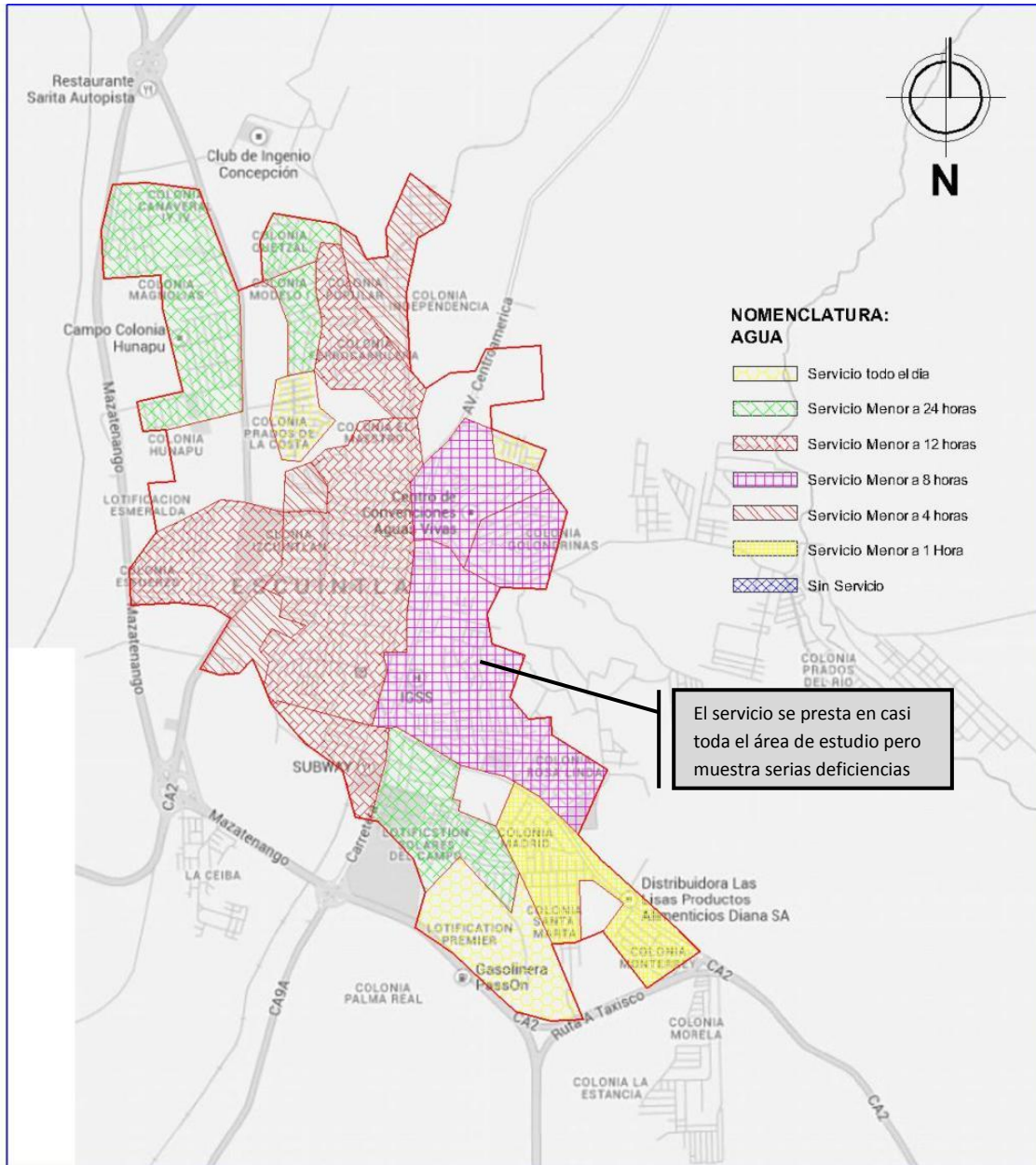
¹ *Infrastructure*, Diccionario compacto Oxford English, http://www.askoxford.com/concise_oed/infrastructure



2.4.2 SERVICIO DE AGUA POTABLE

Este servicio se presta al 80% de la población², los cuales son afectados por la falta del servicio continuo, ya que este servicio se prioriza según horarios establecidos por la municipalidad.

La ciudad cuenta con 7 pozos de agua,³ considerando la construcción de nuevos pozos y de crear un área protegida para la recarga hídrica de la ciudad, además se carece de planos exactos que especifiquen el funcionamiento y estructura de la totalidad de la red, debido a la antigüedad de la mayoría de esta.



² Fuente: INE, Censo 2002.

³ DMP, Municipalidad de Escuintla.

IMAGEN 46: Servicio de agua.
FUENTE: Elaboración Propia





2.4.3 SERVICIO DE AGUAS SERVIDAS

Esta Red cubre al 76% de los hogares, el resto utiliza, fosas sépticas o pozos ciegos (censo del 2002), dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, el sistema de recolección de agua pluvial solo existe en el centro de la ciudad, y la captación de agua pluvial por el sistema de drenajes, es insuficiente, lo cual provoca inundaciones y grandes corrientes de agua sobre las calles, además del desborde del sistema de los ríos y riachuelos de la ciudad.

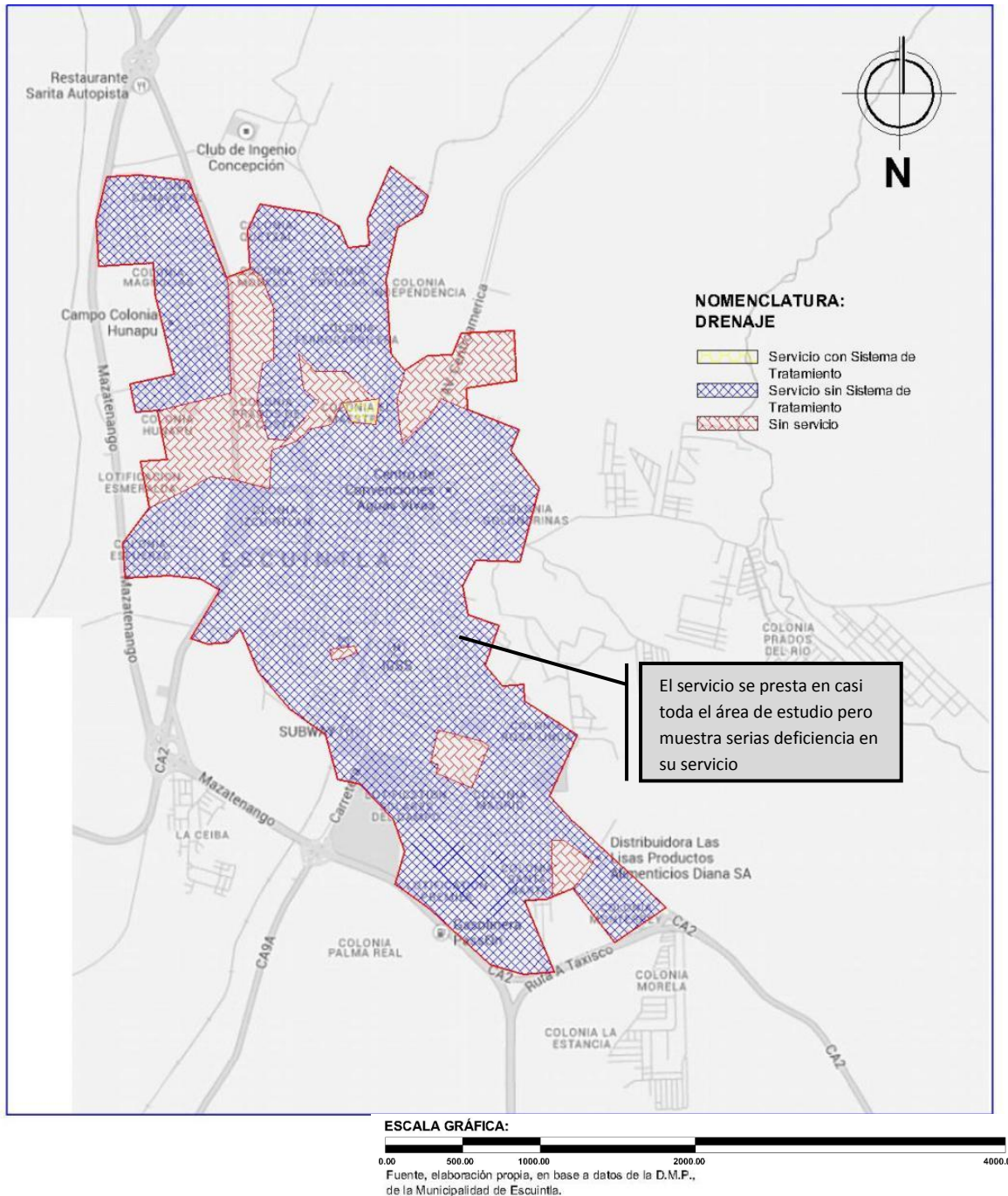
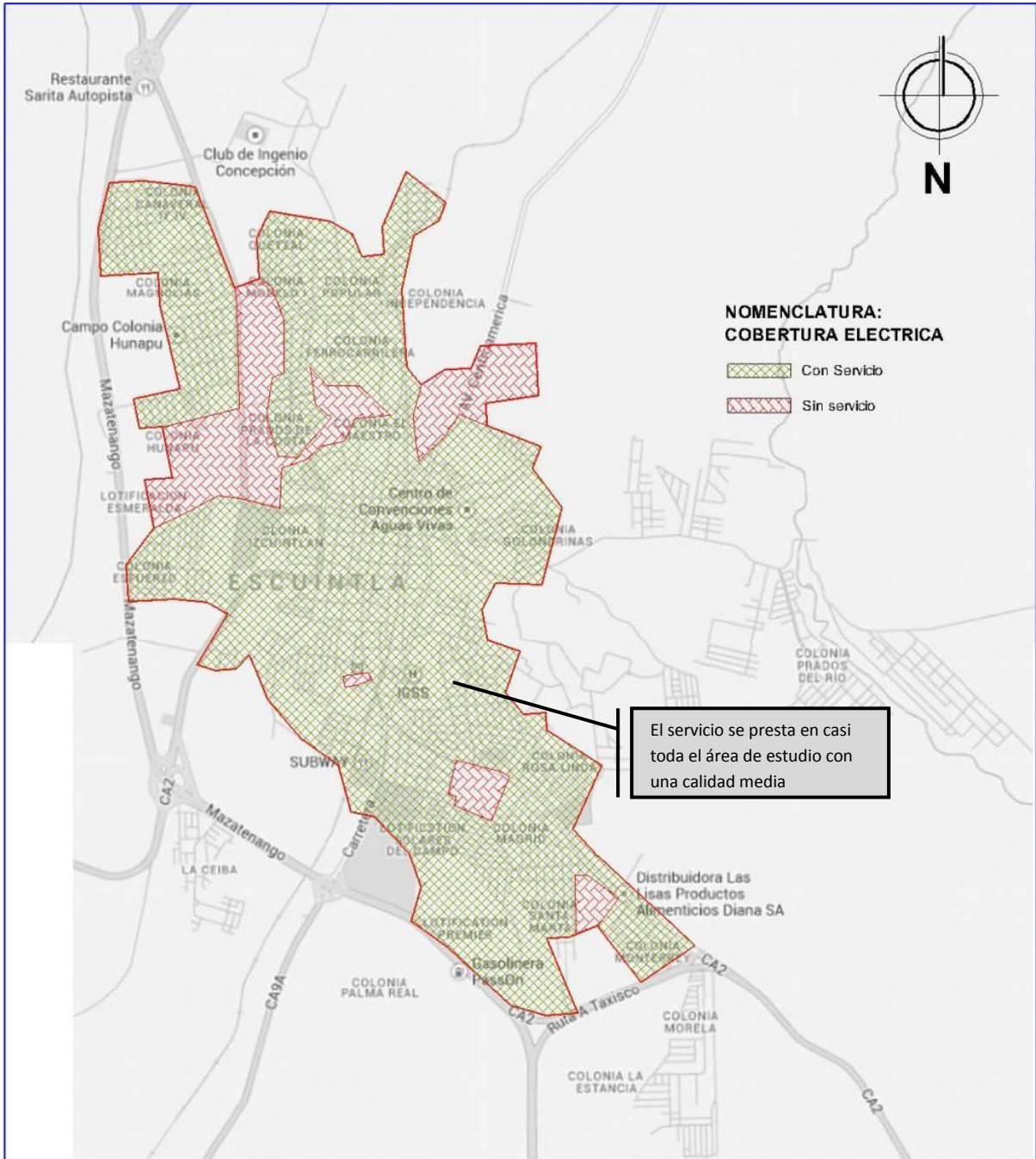


IMAGEN 47: Servicio de drenaje
FUENTE: Elaboración Propia



2.4.4 ENERGÍA ELÉCTRICA

Dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, se tiene el 100% de cobertura, ya que este servicio es prestado por el INDE, y debido a la cercanía y accesos de los sectores, se ha logrado que el servicio se preste de manera eficiente para toda la ciudad.



ESCALA GRÁFICA:



Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.F., de la Municipalidad de Escuintla.

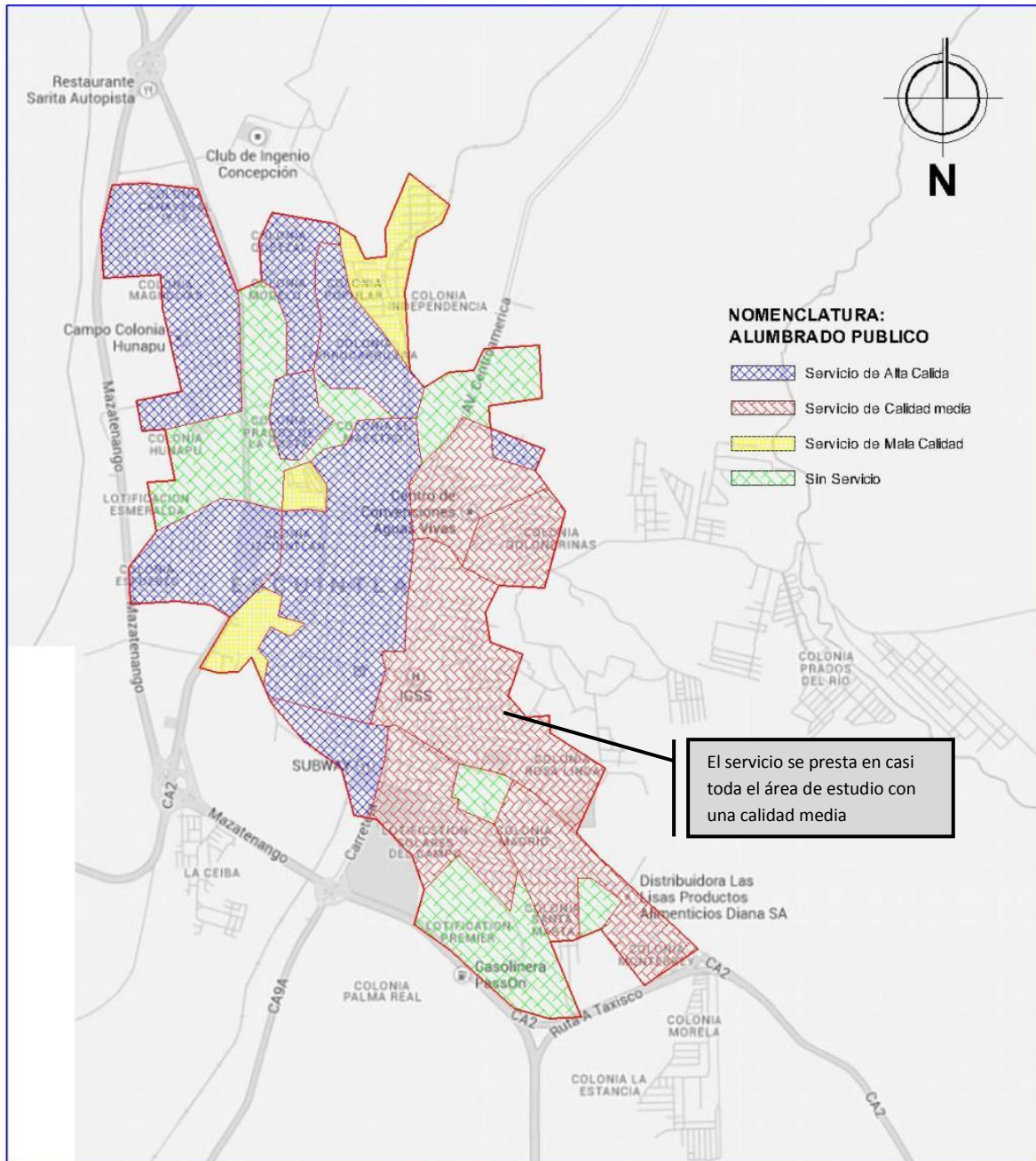
IMAGEN 48: Servicio de Energía eléctrica
FUENTE: Elaboración Propia





2.4.5 ALUMBRADO PÚBLICO

El servicio de alumbrado público dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, se tiene una cobertura del 100%, y caracterización de los distintos tipos se realizó en base a la densidad del servicio, ya que en algunos sectores se tienen 4 y más lámparas de alumbrado público por manzana, y en otros uno o ninguno por ese rango, tomando como referencia este criterio se desarrolló el mapa siguiente:



ESCALA GRÁFICA:
0.00 500.00 1000.00 2000.00 4000.00

Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.

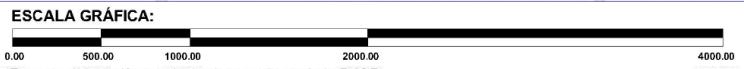
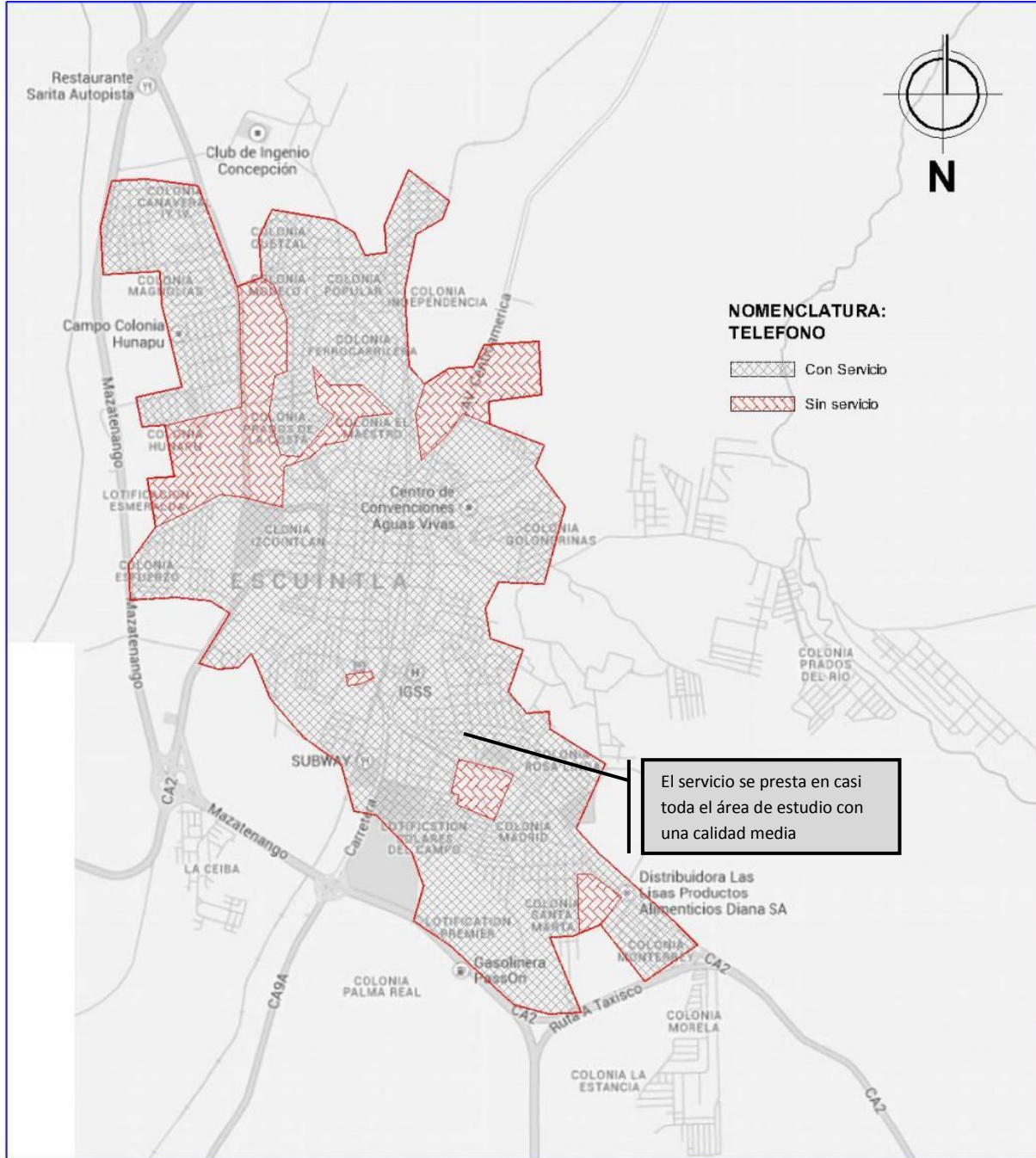
IMAGEN 49: Servicio de alumbrado público
FUENTE: Elaboración Propia





2.4.6 TELÉFONO

El servicio de telefonía dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, se tiene una cobertura del 100%, ya que este servicio es prestado por TELGUA, CLARO, TIGO, etc., y debido a la cercanía y accesos de los sectores, y a que muchos de estos son de manera inalámbrica, se ha logrado que el servicio se preste de manera eficiente para toda la ciudad.



Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.

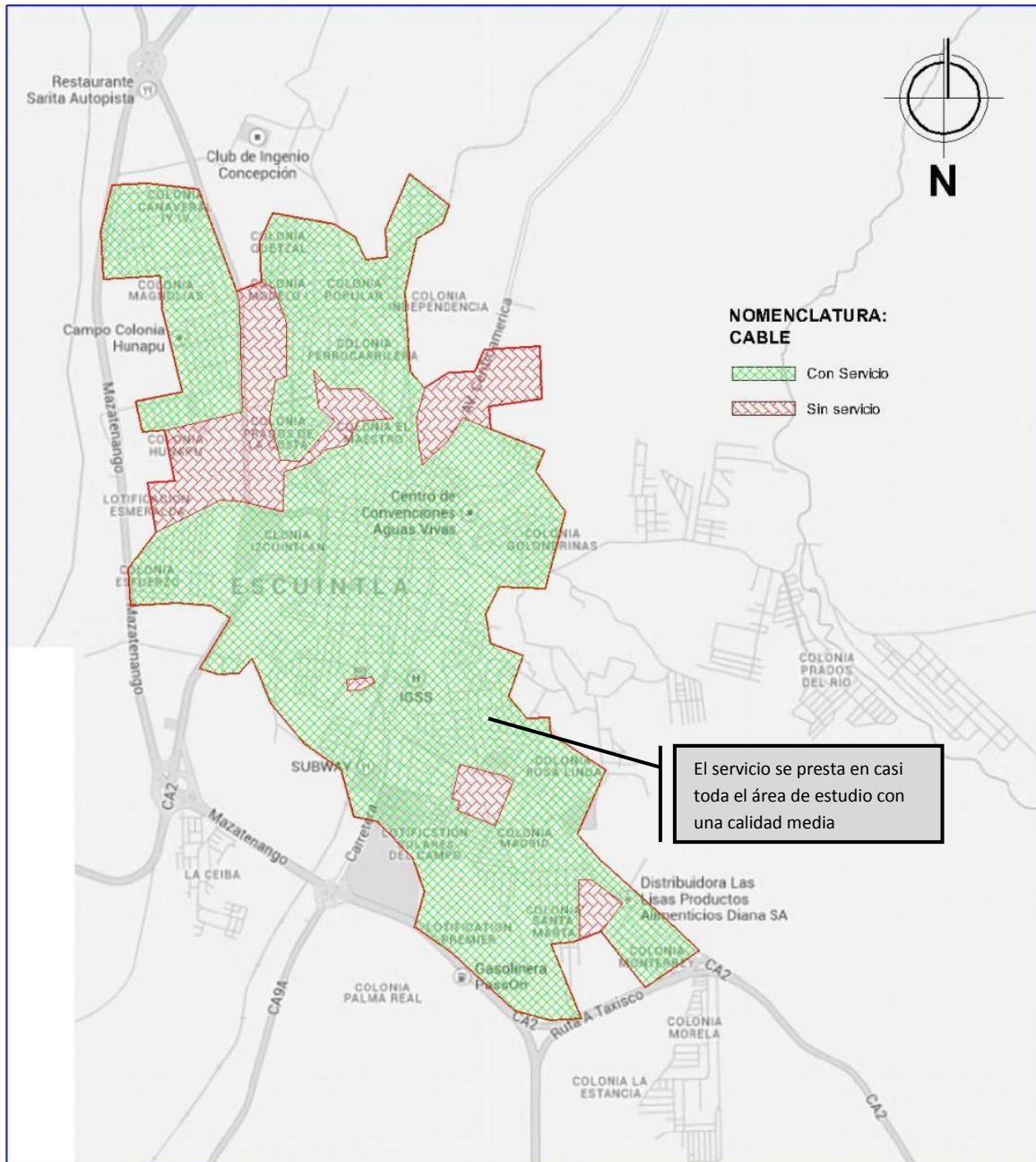
IMAGEN 50: Servicio de teléfono
FUENTE: Elaboración Propia





2.4.7 TELEVISIÓN POR CABLE

El servicio de televisión por cable dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, se tiene una cobertura del 100%, debido a que este servicio es prestado por las empresas de TELE COSTA, CABLE VISION, CLARO, TIGO, etc., y debido a la cercanía y accesos de los sectores, ya que muchos de estos son de manera inalámbrica, se ha logrado que el servicio se preste de manera eficiente para toda la ciudad.



ESCALA GRÁFICA:



Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.F., de la Municipalidad de Escuintla.

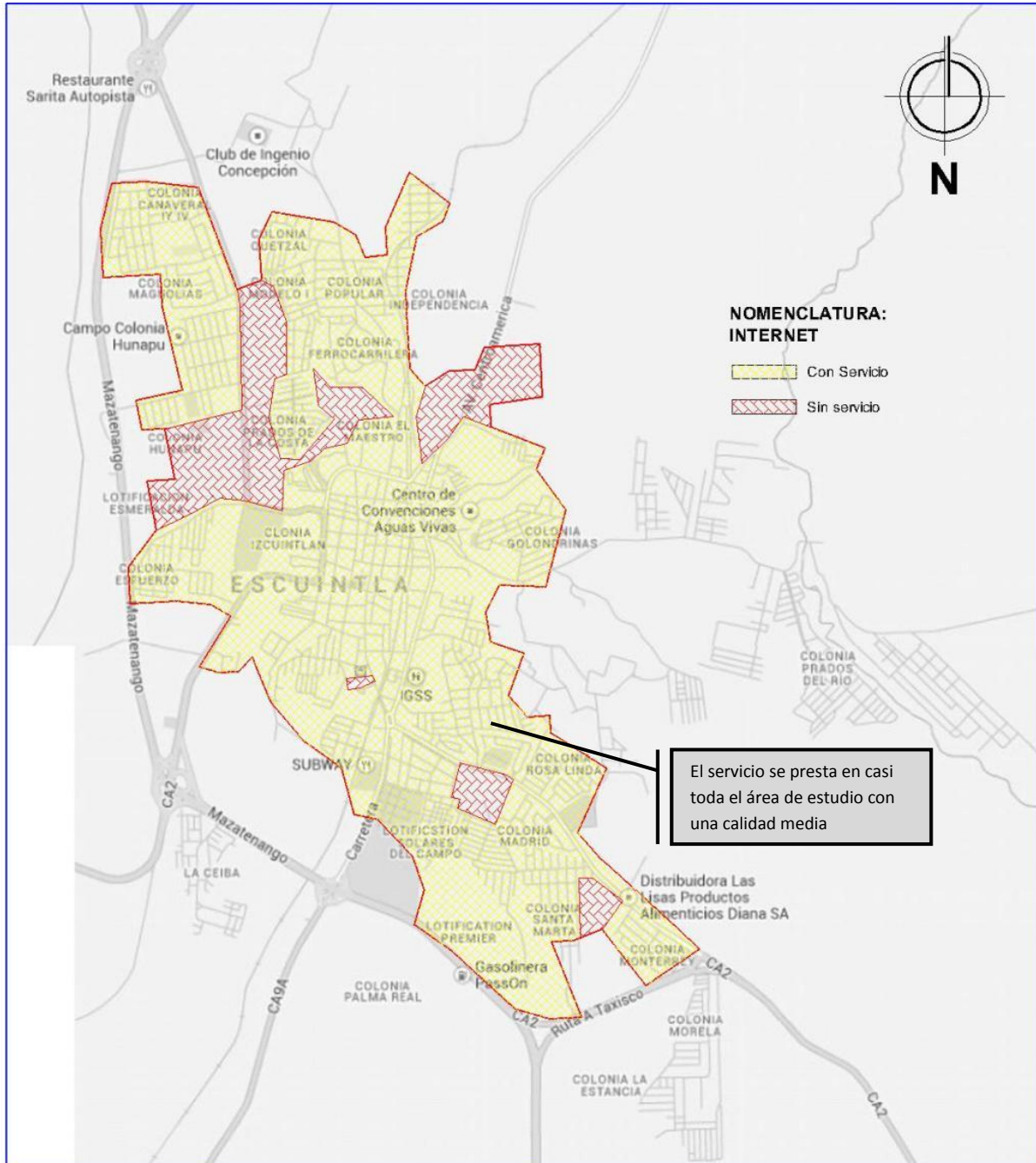
IMAGEN 51: Servicio de televisión por cable. FUENTE: Elaboración Propia



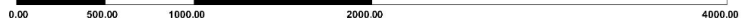


2.4.8 INTERNET

El servicio de telefonía dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla, se tiene una cobertura del 100%, ya que este servicio es prestado por TELGUA, CLARO, TIGO, etc., y debido a la cercanía y accesos de los sectores, y a que muchos de estos son de manera inalámbrica, se ha logrado que el servicio se preste de manera eficiente para toda la ciudad.



ESCALA GRÁFICA:



Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.

IMAGEN 52: Servicio de teléfono
FUENTE: Elaboración Propia





2.5 Imagen Urbana

MFC-5

El diagnóstico de la imagen urbana de la ciudad de Escuintla, se desarrolló con base en el estudio y análisis de las problemáticas que este eje presentan dentro de la ciudad y los efectos dañinos que tienen sobre la misma.





2.5.1 IMAGEN URBANA

Actualmente el área urbana de la ciudad de Escuintla, presenta una apariencia descuidada, tanto a nivel arquitectónico como natural, en donde debido a la calidad formal de sus edificios no hay riqueza estética, así como apariencia e imagen de sus calles, ambas, tanto fachadas como calles presentan falta de mantenimiento, lo cual provoca una percepción de deterioro, que no permite apreciar lo que pudiera aportar la arquitectura popular, contribuyendo a esto la rotulación excesiva sobre las calles y avenidas principales de la ciudad, provocando la percepción de caos y desorden, en los nuevos sectores urbanizados y en otros ya consolidados se han implementado algunas disposiciones urbanísticas que degradan la calidad de la ciudad, debido a la falta de seguridad o por la segregación socio espacial, que ha incitado a los promotores inmobiliarios a implementar la aparición de condominios o barrios cerrados provocan grandes paredes ciegas sobre algunas de las calles, así como la aparición de cercas de concreto y alambre de púas o electrificado para delimitar otras áreas.

Además se complementa en toda la ciudad, la percepción de una imagen deteriorada y poco agradable debido a la saturación de postes y cableado de redes eléctricas y telecomunicaciones, la falta de mobiliario urbano y vegetación en las calles y avenidas de la ciudad, y en el centro fuerte presencia de vendedores informales en la vía pública que son parte de la dinámica económica, incrementan el deterioro de la imagen.

Categorización por calidad paisajística:

El mapa siguiente muestra una categorización de las áreas homogéneas de acuerdo con la tipología arquitectónica y calidad de la imagen urbana, siendo el área arqueológica la de mayor valor e importancia.

- Zonas de Valor Patrimonial: se encuentra ubicada en el centro de la ciudad, está conformada por la zona 1 de la ciudad de Escuintla, siendo en su mayoría el centro fundacional de la ciudad, está conformado por 40 manzanas aproximadamente, ubicándose aquí la mayoría de monumentos patrimoniales de la ciudad.
- Zonas de valor alto: se encuentra ubicada al Norte de la ciudad, siendo conformado por un grupo de colonias de alto valor y valor medio.
- Zonas de valor medio: se encuentra ubicada en varios grupos, dispersos por la ciudad, al Norte, al Este, al Sur y al Oeste, siendo la mayoría del territorio de la ciudad de Escuintla.
- Zonas de valor bajo: se encuentra ubicada en pequeños grupos al Norte y al Sur de la ciudad de Escuintla, donde el mal acceso, mala distribución de los servicios e inseguridad, han devaluado fuertemente algunos sectores que fueron pensados originalmente como de calidad media.
- Zonas deterioradas: se encuentra ubicada en un pequeño grupo al Norte próximo al centro de la ciudad.
- Zonas semi-rurales: se encuentran ubicadas en un pequeño grupo al Oeste de la ciudad, es un área que aún está en proceso de urbanización la cual se había rezagado debido a la presencia industrial próxima al sitio.





- Zonas industriales: se encuentran ubicadas en grupos al Noreste, Noroeste y Sur del centro de la ciudad.

2.5.2 CARACTERÍSTICAS DE LA IMAGEN URBANA

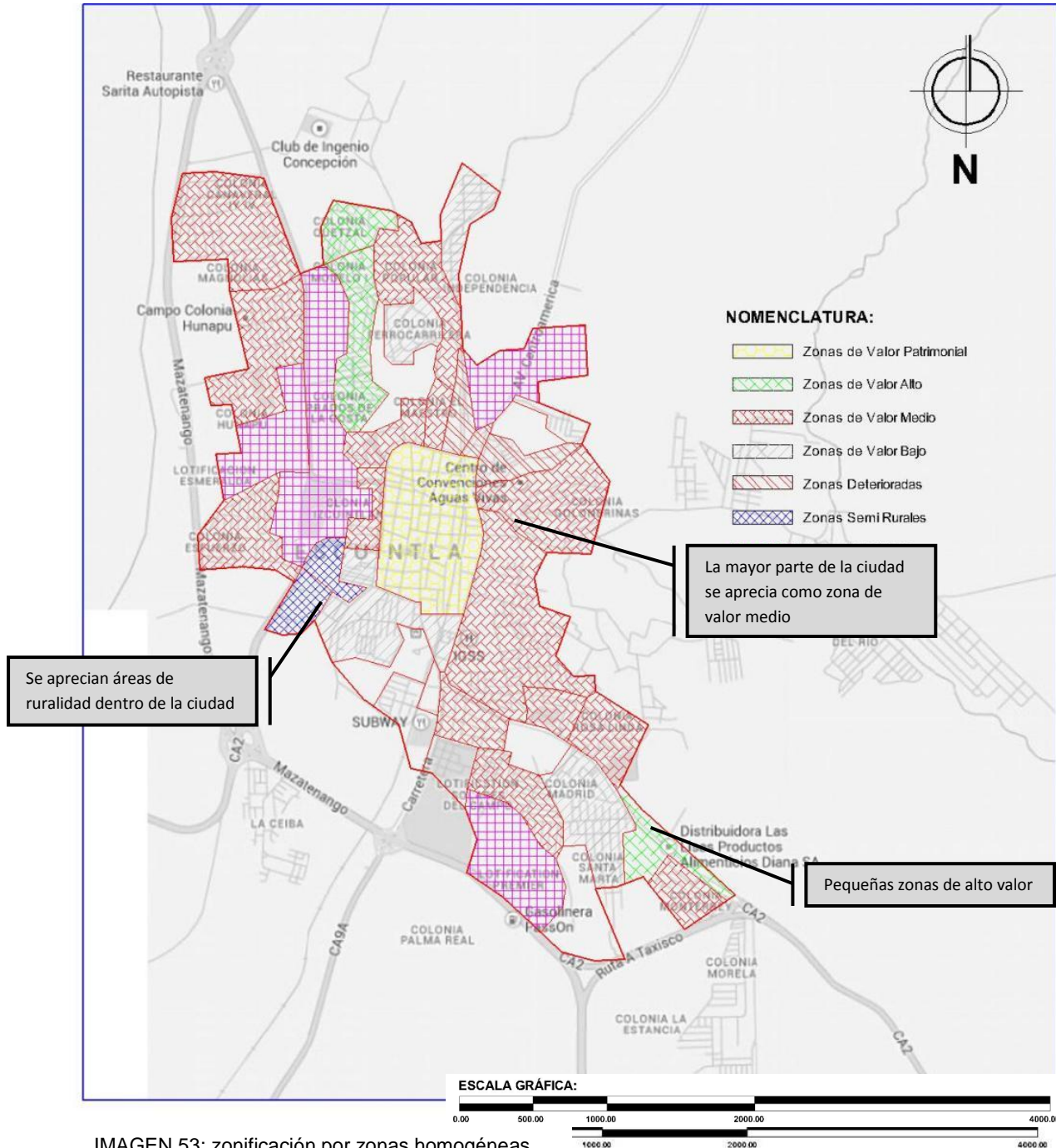


IMAGEN 53: zonificación por zonas homogéneas
FUENTE: Elaboración Propia





2.5.3 ELEMENTOS NATURALES

Son todos aquellos elementos no producidos por el ser humano, en resumen son los que componen un ecosistema: agua, suelo, aire, flora y fauna, siendo para la ciudad de Escuintla, un gran potencial el contar una gran cantidad de riveras y espacios urbanos destinados para esa función, que a pesar de estar devaluados, contaminados y en decadencia, podrían funcionar de gran manera si se aplicara un proceso correctivo y de mejoramiento.

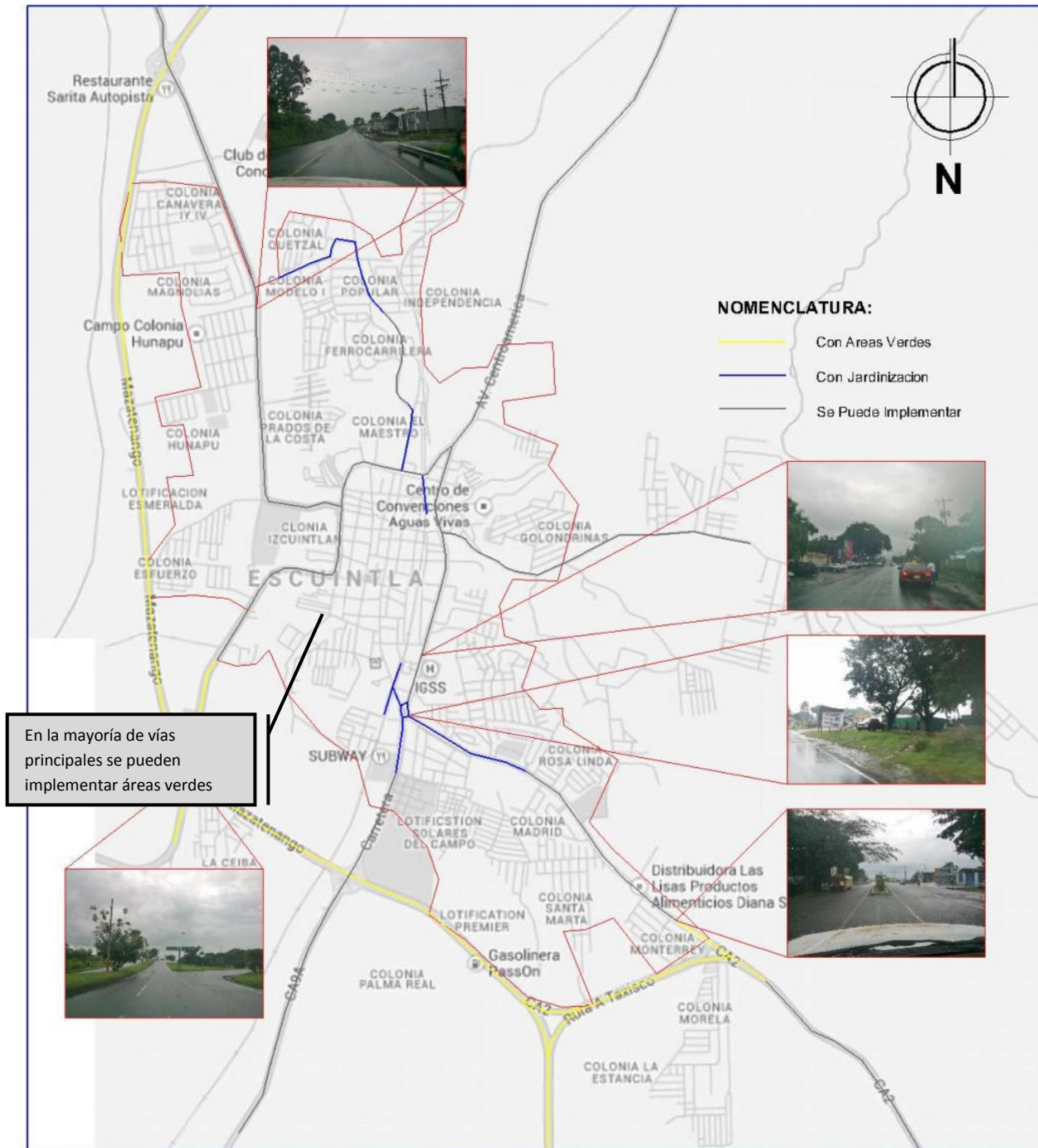
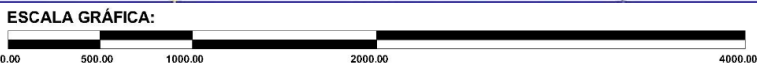


IMAGEN 54: Elementos naturales
FUENTE: Elaboración Propia



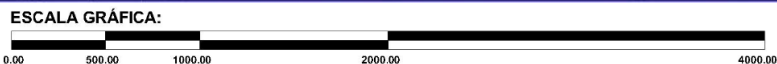


2.5.4 ELEMENTOS URBANOS Y ARQUITECTÓNICOS

Son los elementos que por su arquitectura, posición, historia o trascendencia social, se vuelven un punto de referencia para la ciudad, tomando una gran importancia histórica para la misma, en la ciudad de Escuintla se pueden encontrar pocos los cuales se ubican en el siguiente mapa:



IMAGEN 55: Elementos Arquitectónicos
FUENTE: Elaboración Propia





2.5.5 PATRIMONIO CULTURAL

LA IDENTIFICACIÓN, LA DELIMITACIÓN Y LA VALORIZACIÓN DEL PATRIMONIO URBANO DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA.

La ciudad de Escuintla cuenta con un centro histórico como tal, ya que con el pasar del tiempo se ha renovando el conjunto de edificios que lo conforman, siendo hasta la fecha un conjunto históricos debido a que son un grupo de edificios históricos situadas de manera aleatoria en el centro de la ciudad, por lo que no pueden corresponder a un conjunto monumental dividido a que son edificios a una escala modesta no monumental.

El entorno esencio más próximo de la ciudad es la serie de volcanes que se encuentra a su alrededor, (volcán de Agua, volcán de Fuego, volcán de Acatenango y volcán de Pacaya) junto con las zonas montañosas al rededor de ellos



IMAGEN 56: Parque Central de Escuintla.
FUENTE: Municipalidad de Escuintla.

El perímetro de este conjunto histórico se ve limitado al centro de la ciudad, que va de la 1ra. Calle a la 13va Calle, y de la 1ra. Avenida a la 8va. Avenida, (Avenida Centroamérica) encontrando en esta área a la mayoría de elementos históricos con los que cuenta la ciudad, quedando a un costado de este perímetro solo mente el edificio de la Escuela Nacional tipo Federación de Escuintla.



Perímetro del área urbana de valor patrimonial

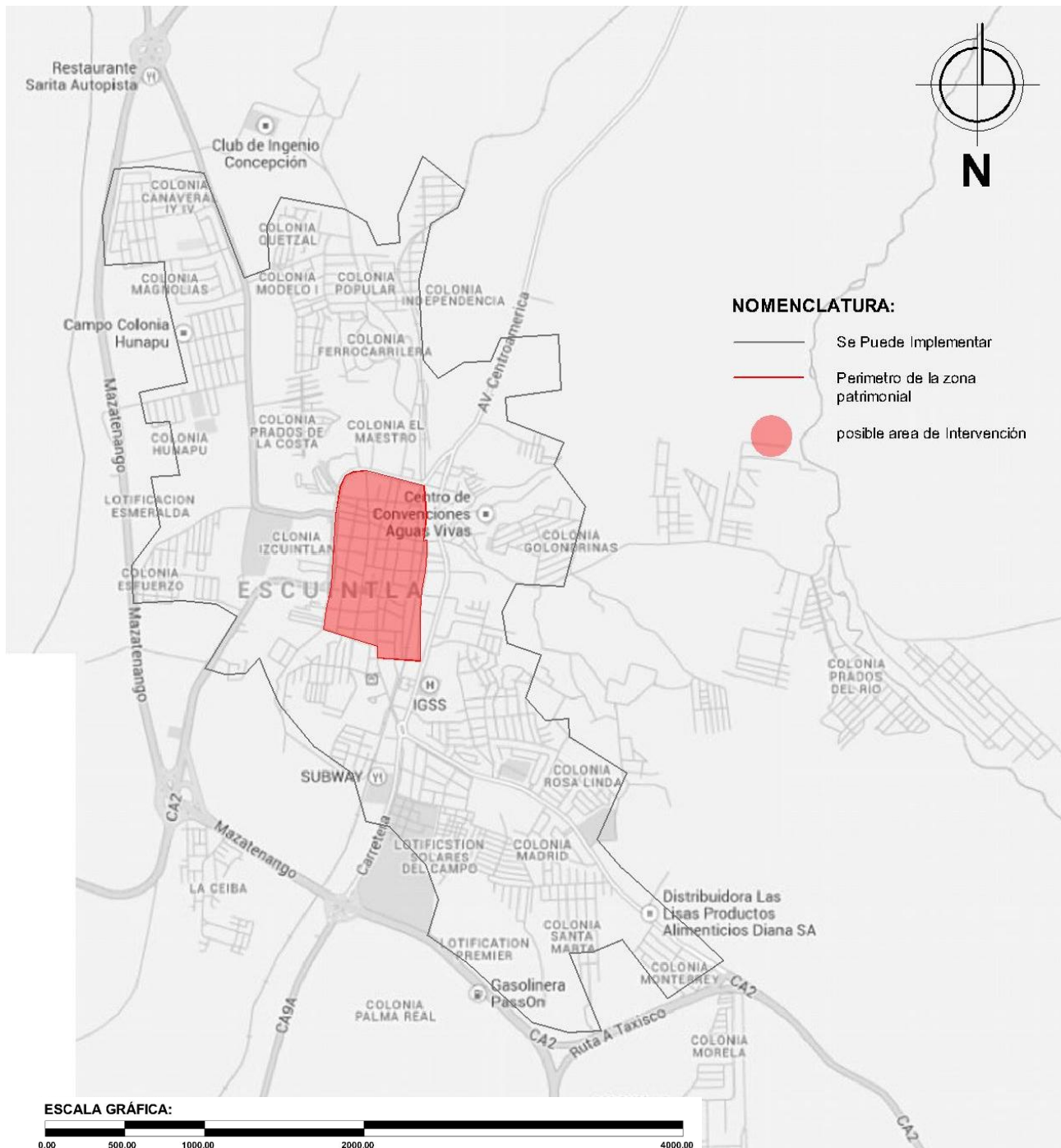


IMAGEN 57: Perímetro del área urbana de valor patrimonial
FUENTE: Elaboración Propia



IMAGEN 59: Parroquia de Escuintla.
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 01, EDIFICIO DE LA PARROQUIA DE ESCUINTLA:

Este edificio está situado al costado norte del parque central de Escuintla, fue fundado en época de la colonia como una parroquia de la religión católica, este edificio sigue teniendo el mismo uso hasta el día de hoy.



IMAGEN 60: Municipalidad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 02, EDIFICIO DE LA MUNICIPALIDAD DE ESCUINTLA:

Este edificio está situado al costado sur del parque central de Escuintla, fue fundado a inicios del siglo pasado como el edificio para el ayuntamiento de Escuintla, por lo que este edificio ha tenido algunas remodelaciones en su interior, pero en la actualidad sigue teniendo el mismo uso.



IMAGEN 61: Comisaría 31, PNC
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 03, EDIFICIO DE LA COMISARIA 31:

Este edificio está situado al otro extremo de la manzana donde se encuentra la municipalidad, se podría decir que al costado sur del parque central de Escuintla, sino fuese por una pequeña porción de edificios que lo separan de este, fue fundado a inicios del siglo pasado a eso de 1,93... como la sede departamental de la guardia nacional, este edificio ha tenido algunas remodelaciones en su interior y el uso que tiene hasta el día de hoy, es como la sede de la Comisaría 31 de la Policía Nacional Civil



IMAGEN 62: Antigua estación del ferrocarril
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 04, EDIFICIO DE LA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA:

Este edificio está situado en la 6ta. Av, entre 8a. y 9a. calle de Escuintla, fue fundado a mediados del siglo pasado como el edificio para la estación central del ferrocarril de Escuintla, por lo que este edificio fue abandonado aproximadamente a mediados de la década de los ochenta, y en su actualidad se encuentra en estado de decadencia debido a la falta de interés en su restauración,



IMAGEN 63: Antigua estación del ferrocarril
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 05, ANDENES DE LA ESTACIÓN CENTRAL DEL FERROCARRIL DE ESCUINTLA:

Este edificio está situado en la 6ta. Av, entre 7a. y 8a. calle de Escuintla, fue fundado a mediados del siglo pasado como modulo de andenes de carga para la estación central del ferrocarril de Escuintla, por lo que este edificio fue abandonado aproximadamente a mediados de la década de los ochenta, y en su actualidad se encuentra en estado de decadencia debido a la falta de interés en su restauración.



IMAGEN 64: Parque del Barrio San Sebastián
FUENTE: Elaboración Propia

SITIO 08, PARQUE SAN SEBASTIAN DE ESCUINTLA:

Este parque está situado al norte de la ciudad de Escuintla, fue fundado casi al mismo tiempo que el centro de la ciudad, debido a la primera expansión que tubo la ciudad, este parque recibió este nombre debido a que se encuentra en el antigua Barrio de San Sebastián, este parque ha tenido algunas remodelaciones en su interior, pero en su esencia sigue siendo utilizado por la población como un sitio de descanso y de referencia para un sin número de actividades.



IMAGEN 65: Escuela tipo federación.
FUENTE: Elaboración Propia

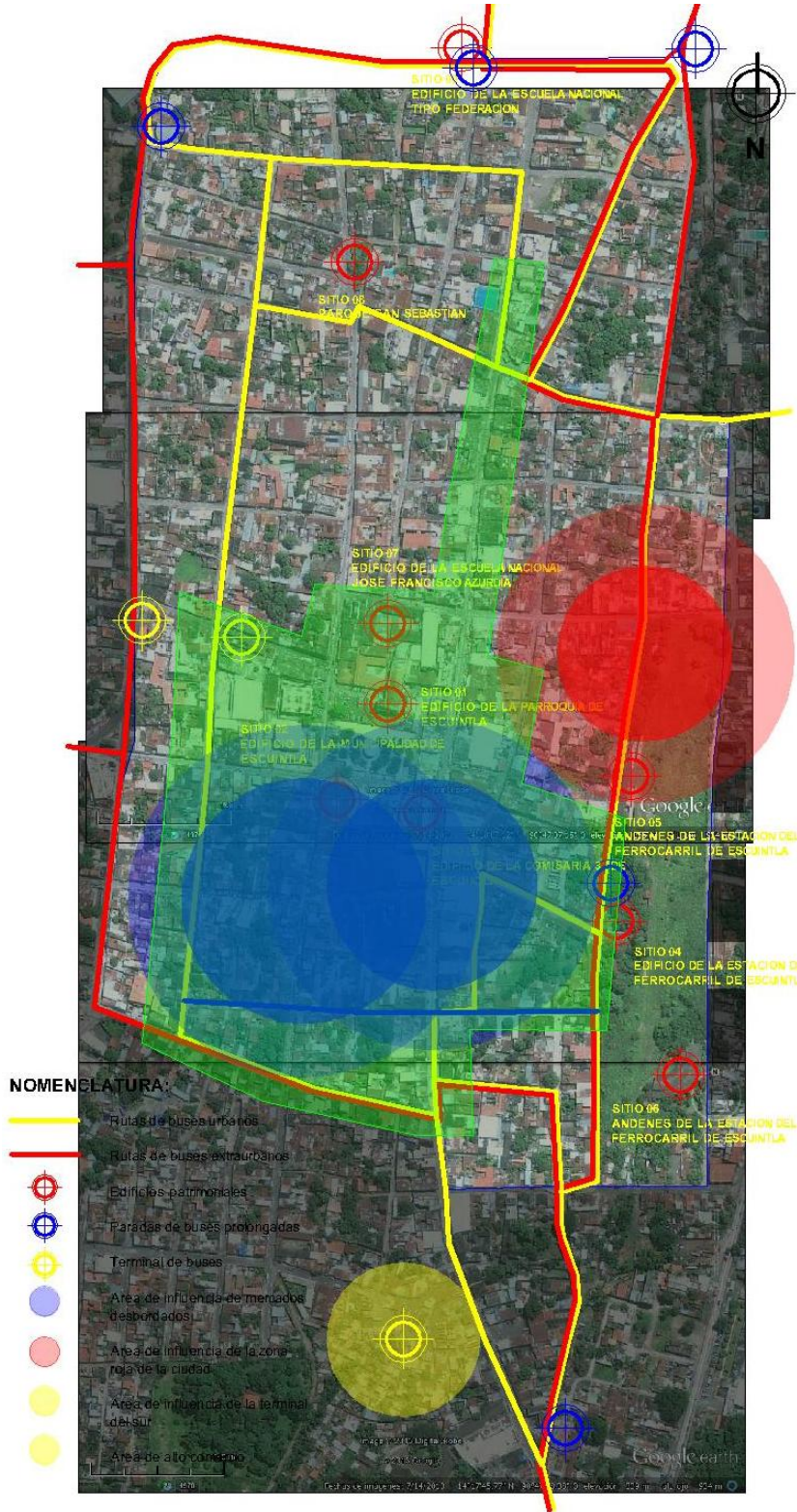
SITIO 09, EDIFICIO DE LA ESCUELA TIPO FEDERACIÓN DE ESCUINTLA:
Este edificio está situado al norte de la ciudad de Escuintla, fue fundado a mediados del siglo pasado en el gobierno revolucionario como parte de una serie de edificios a lo largo de las principales ciudades de ese tiempo, y base de las políticas de reforma educativa de su gobierno, este edificio ha tenido algunas remodelaciones en su interior, pero en la actualidad sigue teniendo el mismo uso para el que fue creado.

Como se ha visto la ciudad de Escuintla no cuenta con un centro histórico basado en grandes edificios o un centro histórico consolidado, sino que cuenta con una serie de edificios disperso levemente a través de pocas cuadras, los cuales fueron creados bajo distintas necesidades y épocas a lo largo de la historia de la ciudad, por lo que su arquitectura también, siendo una serie de edificios que no corresponden a un estilo o tendencia en específico, pero su arquitectura si corresponde en uso y tiempo, por lo que estos son una reseña o resumen de la historia de la ciudad, donde podemos apreciar distintas épocas e ideologías en un breve paseo de pocas cuadras por el centro de la ciudad.

Identificación del estado del patrimonio y las situaciones que lo degradan

CARACTERIZACIÓN TIPOLOGICA DE LA PROBLEMÁTICA DEL ÁREA URBANA PATRIMONIAL DE ESCUINTLA

La ciudad de Escuintla cuenta con una serie de edificios históricos que corresponden a distintas épocas de la historia del país, se encuentran distribuidos en un área de 6 Av. y 12 calles, que son la mayoría de la zona 1 de esta ciudad, en esta área de la ciudad se caracteriza por ser una zona altamente comercial y de uso mixto de comercio y vivienda de clase media, correspondiente a una arquitectura popular tradicional de la costa sur, en su mayoría la zona se encuentra en mal estado, con edificios en decadencia y muy deteriorados, debido a uso excesivo de la zona y el alto tráfico influido por el comercio, esta zona cuenta con distintas percepciones sociales, ya que de la 1ra. a la 4ta. Calle se encuentra una serie de manzanas de uso residencial y mixto, a excepción de la 4ta. Av. que en su totalidad es uso comercial, de la 5ta. A 9ª calle en lo correspondiente a la 5ta. Y 6ta. Av. se encuentra la zona roja de la ciudad, y el resto como un área de comercio informal y en decadencia, debido al desbordamiento de los mercados No. 1,2 y 3 de la ciudad los cuales con sus ventas ambulantes y su mal manejo de los desechos han contaminado las calles, además del tránsito de la mayoría de rutas de buses urbanos que pasan por esta área, por lo que en general esta área y sus edificios patrimoniales se encuentran en decadencia, por la falta de interés de las autoridades responsables, por el mal uso de ellos, el deterioro y la problemática que conlleva el desbordamiento de los mercados.



El paradigma de ocupación del espacio que ha afectado a la ciudad de Escuintla es el neo positivista, ya que a lo largo de la historia de la ciudad se han ido ocupando los espacios de mejor ubicación y con mayores posibilidades de obtener mejores rentas, haciendo que la ciudad se valla expandiendo y creciendo de manera desordenada y dispersa a lo largo de las principales vías y mejores ubicaciones, dejando por un lado y olvidando los puntos de poco interés.

En referencia a las alteraciones de respecto a la configuración originaria del área, es decir, que elementos se han insertado o eliminado y que han alterado en todo en parte las características iniciales del parque edificatorio y sus espacios se podría señalar que toda el área de estudio responde a estos cambios, como:

IMAGEN 66: análisis del centro histórico.
FUENTE: Elaboración Propia



- En la situación del tejido urbano; posee fragmentación parcelaria, alteración o sustitución de la tipología arquitectónica originaria, etc.
- En el estado de los espacios públicos; se ha modificado el diseño tradicional, la jardinería, el mobiliario urbano, etc.
- En la conservación del paisaje urbano tradicional; se han introducido edificios extraños o alteradores, torres de telefonía celular, inserción de megarótulos, alteración de alineaciones y de volúmenes edificatorios tradicionales, etc.

Los edificios que forman parte del patrimonio de la ciudad de Escuintla se encuentran en estado de decadencia y el serio peligro de perderse, debido a la falta de interés de la población y de las autoridades, además a la seria problemática de abandono y la contaminación visual auditiva, y de desechos sólidos con la que cuenta el sector, ya que es el centro de las actividades económicas de la ciudad, y el desbordamiento de los mercados y la saturación del comercio informal en las calles.

Larguillo representativo de la problemática de imagen urbana.

LARGUILLO No. 1 (3ra. Av. entre 4ta. Y 5ta. Calle) lado Oeste



IMAGEN 67: Larguillo representativo de la problemática
FUENTE: Elaboración Propia

Problemáticas:

- Arquitectura patrimonial casi inexistente.
- Gran presencia de edificaciones modernas.
- Sistemas constructivos contemporáneos.
- Ruptura de la continuidad y escala del conjunto.
- División de fachadas debido a los elementos comerciales.
- Contaminación visual, debido a la gran presencia de carteles y anuncios.
- Alto grado de percepción de las instalaciones de alumbrado público y servicio eléctrico.

LARGUILLO No. 1 (3ra. Av. entre 4ta. Y 5ta. Calle) lado Este



IMAGEN 68: Larguillo representativo de la problemática
FUENTE: Elaboración Propia

Problemáticas:

- Arquitectura patrimonial altamente deteriorada.
- Presencia de edificaciones modernas discordantes.
- Variación de la aplicación de los materiales y los conceptos arquitectónicos.
- Poca ruptura de la continuidad y escala del conjunto.
- División de fachadas por medio del color, debido a los elementos comerciales.



- Modificación de elementos tradicionales en fachadas.
- Contaminación visual, debido a la gran presencia de carteles y anuncios.
- Alto grado de percepción de las instalaciones de alumbrado público y servicio eléctrico.
- Carencia de señalización, y alta presencia de propaganda política y comercial.

Detectando las medidas de salvaguardia existentes

De orden legislativo o jurídico-administrativo, el conjunto de edificios patrimoniales no cuentan con ninguna protección a nivel municipal, existen algunas leyes que se podrían utilizar para su protección a nivel nacional pero las instituciones que se encargan de ello no cuentan con el recurso ni el personal para poder detectar o intervenir en la protección de estos, la responsable a nivel local de la preservación de estos, no tiene ni el deseo o el interés en ellos, y se justifican en que no tienen presupuesto o su falta de recursos, por lo que se deberían de crear los reglamento y acuerdos a nivel local para su protección y salvaguarda.

De orden institucional, dentro de la estructura nacional se encuentran algunas instituciones que se encargan de velar por la protección y salvaguarda este tipo de patrimonios, siendo el caso del edificio de la parroquia, que está inscrito en el listado de edificios patrimoniales de la nación y que ha sido restaurado con fondos del estado y algunas donaciones, y los edificios de la escuela tipo federación y de la escuela José Francisco Azurdia que de alguna manera el ministerio de educación y los padres de familia se han encargado de su mantenimiento, que no ha sido el optimo pero no ha dejado que el edificio se destruya, por lo que es necesaria la creación de un órgano encargado a nivel local de la detección, protección y salvaguarda de edificios patrimoniales dentro de la ciudad.

De orden financiero, a nivel local los únicos de los edificios que cuentan con un fondo específico para su mantenimiento son los relacionados con la Iglesia y el Ministerio de Educación, ya que entre fondos estatales y donaciones no se han restaurado pero se han ido preservando a lo largo del tiempo, por lo que es necesaria la creación de un fondo destinado para su preservación y restauración de los sitios y edificios patrimoniales detectados dentro de la ciudad.

De orden educativo/formativo y valorativo, a nivel local la población de la ciudad de Escuintla no cuenta con ningún sistema de información y formación de conciencia de conservación, valoración y preservación de los sitios y edificios patrimoniales de la ciudad, por lo que debería de ser creado un órgano que se dedique a la divulgación y concientización de la población local desde sus primeros años de escuela, para poder introducir y fortalecer las bases de la salvaguarda de estas áreas a corto, mediano y largo plazo.

De los programas o acciones de revitalización económica, social, a nivel local no se encuentra ningún tipo de programa o acción para la reactivación de los edificios y áreas



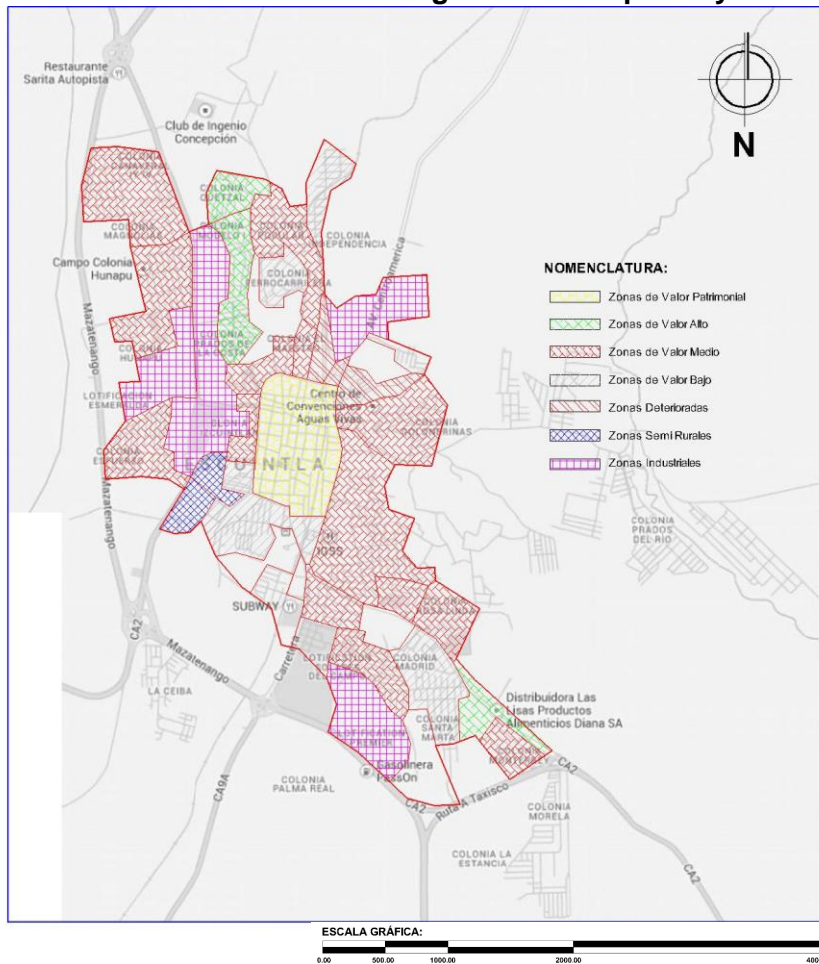


decadentes de la zona, por lo que es necesaria la creación de un órgano que realice actividades y programas de rehabilitación y reactivación dentro y en las cercanías de los edificios patrimoniales de la ciudad de Escuintla.

De la participación y organización ciudadana, a nivel local los grupos organizados no se han dedicado a ningún tipo de actividad que sirva para proteger, conservar o revitalizar el patrimonio urbano de la ciudad, más que solo el tren de aseo municipal que se encarga de realizar limpieza en las calles del centro de la ciudad en horarios nocturnos.

Dentro de la ciudad de Escuintla se encuentran en casi total descuido y en local decadencia el estado de los sitios y edificios patrimoniales, debido a la negligencias de las autoridades y el desinterés de los grupos organizados de la ciudad, por lo que es de gran importancia la creación de un órgano competente a las actividades de detección, restauración, mantenimiento, realización y reactivación de los edificios y áreas patrimoniales de la ciudad, fundamentado en leyes y acuerdos, que le presten fondos y recursos necesarios para la realización de programas y acciones necesarios para desarrollar de manera eficiente la conservación y salvaguarda de los mismos.

Identificando la estructura u organización espacial y formal



La ciudad de Escuintla se encuentra con una problemática de fragmentación parcelaria en la mayoría de lotes y manzanas del área de estudio, además se cuenta con alta presencia de contaminación y deterioro, debido a que es una ciudad monocéntrica, y la mayoría de actividades de la región se concentran en esta.

IMAGEN 69: Identificación de la estructura u organización espacial y formal
FUENTE: Elaboración Propia



2.5.6 ANÁLISIS DEL PARCELAMIENTO URBANO E IMAGEN URBANA

Tejido Urbano

Centralidad, esta área tiene características de damero colonial pero se limita al centro histórico, donde se encuentra el Parque Central, y se sitúa a su alrededor la iglesia, la Municipalidad, la SAT, TELCUA, el edificio de Gobernación, y en su mayoría se consolida como un área comercial y de usos mixtos, además de una pequeña área residencial consolidada forman la parte central.

Las áreas que se desarrollan al Norte y al Sureste de la ciudad, han crecido de manera más espontánea de manera dispersa y con poca calidad de servicios, que se han consolidado a lo largo del tiempo, y presentan una traza irregular debido a las condiciones del terreno, al Sur, al Noroeste y el Oeste de la zona central, son áreas de crecimiento planificado presentan una traza ortogonal con pequeñas variables de inclinación con respecto al Norte, presentando buenas condiciones para un crecimiento fuera de la zona céntrica.



Damero regular incompleto debido a que la ciudad de Escuintla, tiene sus orígenes en la época colonial, presenta parte de ese legado, con la traza urbana de la zona central que en la actualidad es un vestigio del tipo damero colonial, se pueden distinguir las manzanas relativamente cuadradas.

Alrededor de 40 manzanas forman el centro Histórico de la ciudad de Escuintla, en la zona central con las mejores condiciones topográficas, las calles en general son anchas en su mayoría, miden entre 8 v 10 metros de ancho.

IMAGEN 70: Análisis del tejido urbano del centro histórico
FUENTE: Elaboración Propia



Tazado natural orgánico al Norte y al Sureste de la ciudad el tejido urbano cambia drásticamente debido al crecimiento de manera espontánea y dispersa, su crecimiento es orgánico y más natural de acuerdo con las condiciones topográficas y rivera de los ríos, se observa la discontinuidad del tejido colonial, hay un desarrollo disperso y descontrolado, haciendo evidente la falta de control urbano, se muestra una desarticulación casi completa del tejido urbano, donde la continuidad se pierde totalmente al cruzar una de las vías principales.

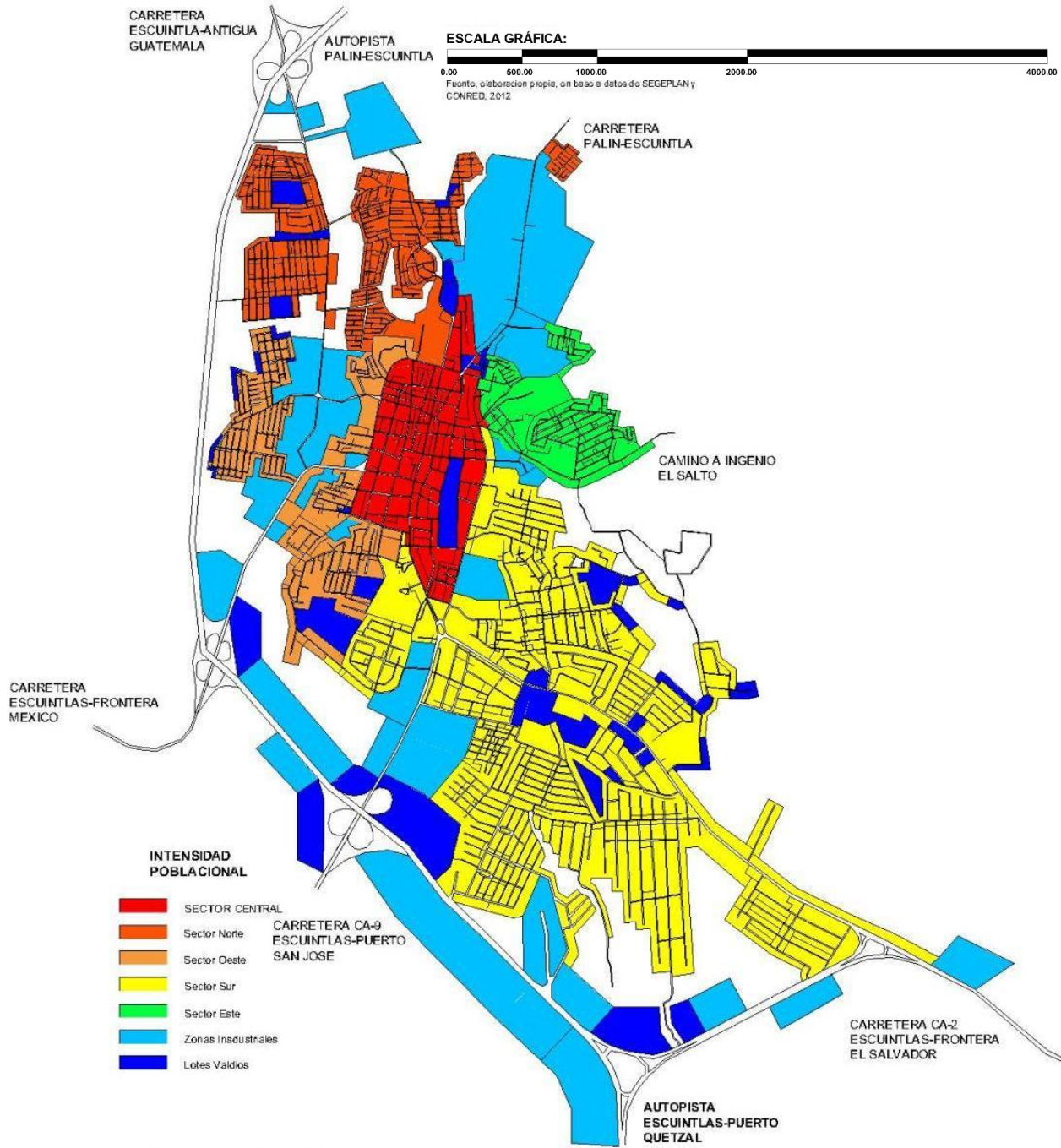
IMAGEN 71: Análisis del tejido urbano del sector Norte.
FUENTE: Elaboración Propia





2.5.7 DENSIDAD POBLACIONAL

La ciudad de Escuintla cuenta con una extensión aproximada de 17 km², y una gran diversidad de sectores con distintas tendencias de ocupación parcelaria, para un mejor manejo y desarrollo de la información de la ciudad de Escuintla, se dividió en cinco sectores siendo, Norte, Sur, Este, Oeste y centro, y luego se subdividieron en los centros poblados que los conforman.



CIUDAD DE ESCUINTLA
 MAPA DE DENSIDAD POBLACIONAL POR SECTORES OMOGENEOS
 IMAGEN 72: Análisis de densidad urbana
 FUENTE: Elaboración Propia



SECTOR NORTE DE LA CIUDAD

En el sector Norte de la ciudad, como cada uno de los sectores, cuenta con una dinámica propia donde las mayores áreas están en las colonias, Magnolias, Cañaverál y Hunapú, pero las mayores densidades están en las colonias, La Popular, Hunapu y Magnolias.

COMUNIDAD	ESTADO	POB.	ÁREA m2	ÁREA klm2	mts2/hab.	DENSIDAD
1 MAGNOLIAS	COLONIA	1,973	1383912.05	mts. 1.38 klm2	701.43	mts.2/hab. 1425.67 hab./klm2
2 CAÑAVERAL	COLONIA	1,613	1376964.36	mts. 1.38 klm2	853.67	mts.2/hab. 1171.42 hab./klm2
3 HUNAPU	COLONIA	3,007	731613.87	mts. 0.73 klm2	243.30	mts.2/hab. 4110.09 hab./klm2
4 COLONIA MODELO I	CIUDAD	979	185725.965	mts. 0.19 klm2	189.71	mts.2/hab. 5271.21 hab./klm2
5 COLONIA MODELO II	CIUDAD	973	192847.916	mts. 0.19 klm2	198.20	mts.2/hab. 5045.43 hab./klm2
6 COLONIA POPULAR	CIUDAD	3,604	145754.925	mts. 0.15 klm2	40.44	mts.2/hab. 24726.44 hab./klm2
7 COLONIA FERROCARRILERO	CIUDAD	1,533	252808.409	mts. 0.25 klm2	164.91	mts.2/hab. 6063.88 hab./klm2
8 COLONIA EL QUETZAL	CIUDAD	946	299343.457	mts. 0.30 klm2	316.43	mts.2/hab. 3160.25 hab./klm2
9 COLONIA PALMERA DEL NORTE	CIUDAD	1,902	224668.933	mts. 0.22 klm2	118.12	mts.2/hab. 8465.79 hab./klm2
10 PRADOS DE LA COSTA	CIUDAD		360402.845	mts. 0.36 klm2		mts.2/hab. 0.00 hab./klm2
11 COLONIA EL MAESTRO	CIUDAD	917	94853.9585	mts. 0.09 klm2	103.44	mts.2/hab. 9667.49 hab./klm2
12 COLONIA INDEPENDENCIA	CIUDAD	1,116	153636.885	mts. 0.15 klm2	137.67	mts.2/hab. 7263.88 hab./klm2
TOTALES		18,563	5,402,534	mts. 5 klm2	291.04	mts.2/hab. 3435.98 hab./klm2

CUADRO 39: análisis poblacional del sector Norte
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,

POBLACIÓN DEL SECTRO NORTE

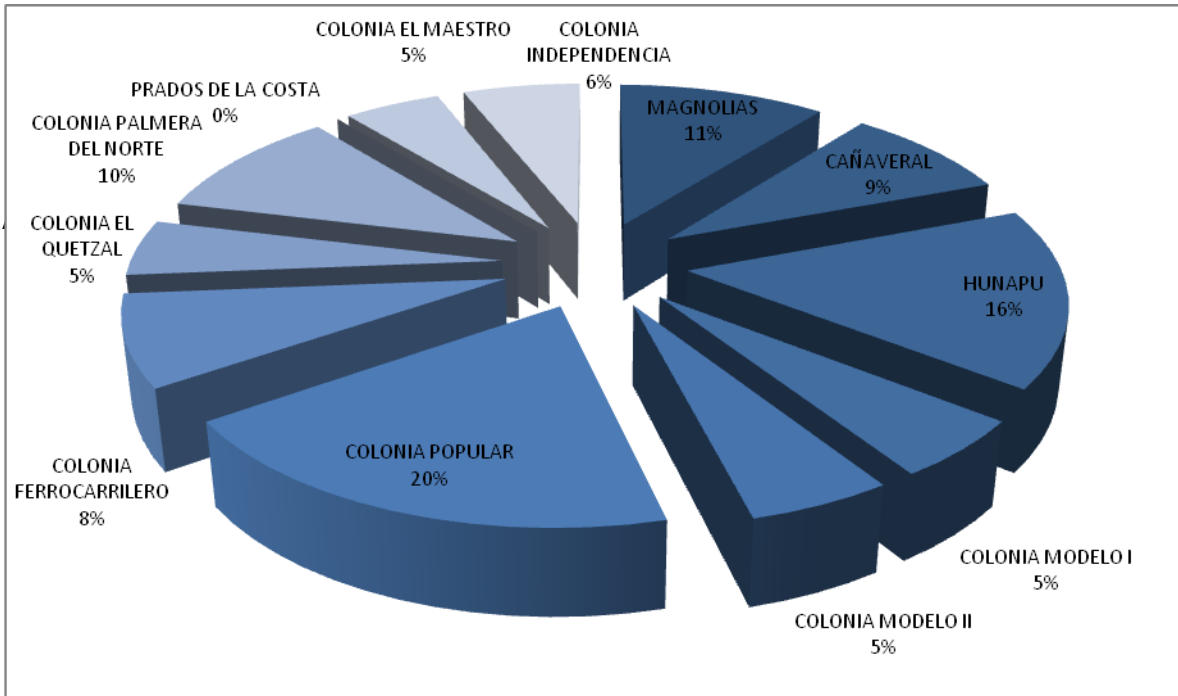


IMAGEN 73: Población del sector norte
FUENTE: Elaboración Propia





ÁREA DEL SECTOR NORTE

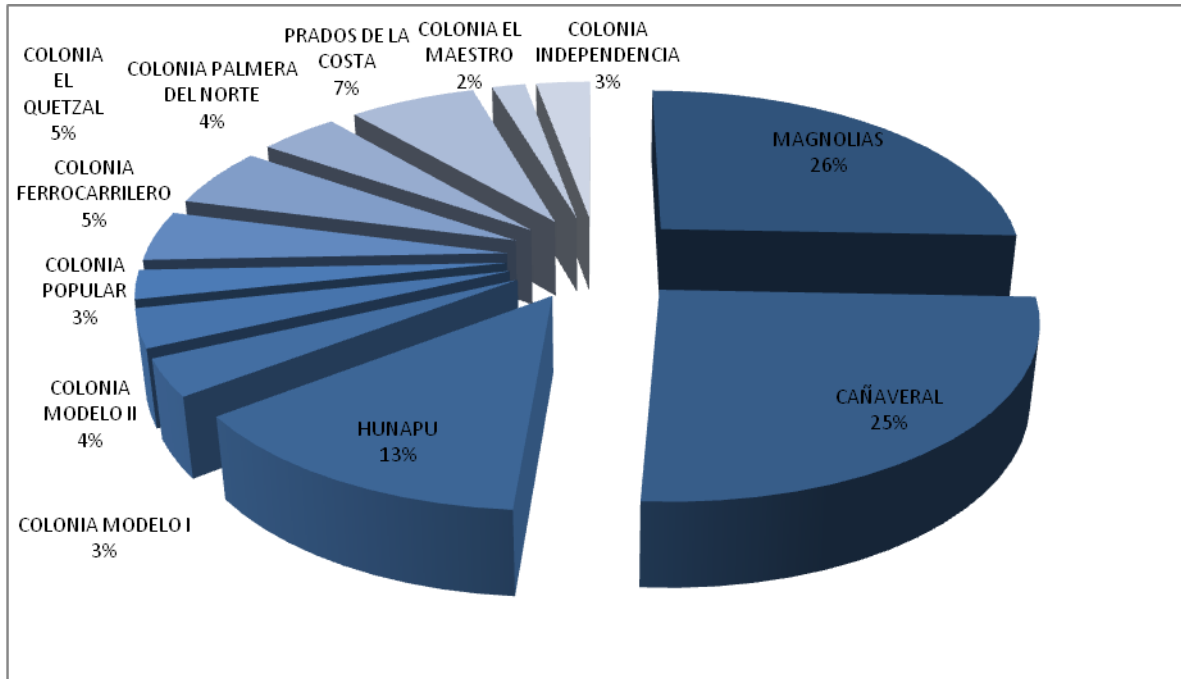


IMAGEN 74: Área del sector Norte
FUENTE: Elaboración Propia

DENSIDAD POBLACIONAL SECTOR NORTE (Habitantes/klm2.)

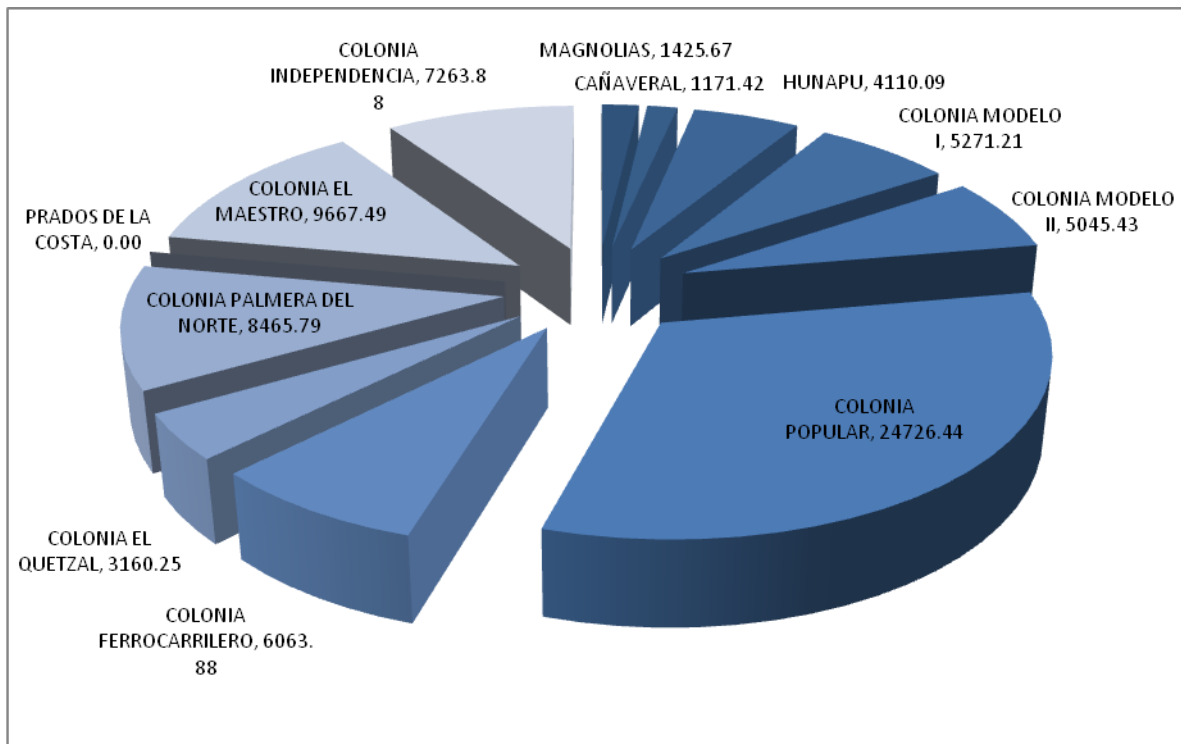


IMAGEN 75: Densidad del sector Norte
FUENTE: Elaboración Propia



CENTRO DE CIUDAD

El sector del centro de la ciudad por ser un área fuertemente comercial, su población es baja, afectando la densidad de la ocupación.

	COMUNIDAD	ESTADO	POB.	ÁREA m2	ÁREA klm2	mts2/hab.		DENSIDAD	
1	ESCUINTLA	CENTRO CIUDAD	10,008	1693767.28 mts.	1.69 klm2.	169.24	mts.2/hab.	59.09	hab./klm2

CUADRO 40: Análisis poblacional del centro

FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,

SECTOR SUR

En el sector Sur de la ciudad presenta una dinámica similar al sector Norte con algunas diferencias, donde las mayores áreas están en las colonias, la Estancia, Santa Marta, la Ceiba, Sebastopol y Madrid, pero las mayores densidades están en las colonias, Sebastopol, Rosa Linda y San Felipe

	COMUNIDAD	ESTADO	POB.	ÁREA m2	ÁREA klm2	mts2/hab.		DENSIDAD	
1	COLONIA VESUBIO	CIUDAD	577	396893.217 mts.	0.40 klm2	687.86	mts.2/hab.	1453.79	hab./klm2
2	COLONIA PALMERAS DEL SUR	CIUDAD	1,140	381675.097 mts.	0.38 klm2	334.80	mts.2/hab.	2986.83	hab./klm2
3	COLONIA EL RECREO	CIUDAD	1,354	247587.587 mts.	0.25 klm2	182.86	mts.2/hab.	5468.77	hab./klm2
4	COLONIA SAN FELIPE	CIUDAD	1,654	181893.603 mts.	0.18 klm2	109.97	mts.2/hab.	9093.23	hab./klm2
5	SOLARES DEL CAMPO	CIUDAD		88502.0196 mts.	0.09 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
6	JACARANDA	COLONIA	304	97092.8165 mts.	0.10 klm2	319.38	mts.2/hab.	3131.02	hab./klm2
7	COLONIA SEBASTOPOL	CIUDAD	3,878	721669.644 mts.	0.72 klm2	186.09	mts.2/hab.	5373.65	hab./klm2
8	JACARANDAS II	COLONIA		147799.913 mts.	0.15 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
9	ROSALINDA	COLONIA	1,449	237021.231 mts.	0.24 klm2	163.58	mts.2/hab.	6113.38	hab./klm2
10	COLONIA MADRID	CIUDAD	1,947	501279.907 mts.	0.50 klm2	257.46	mts.2/hab.	3884.06	hab./klm2
11	SANTA MARTA	COLONIA	3,001	727095.428 mts.	0.73 klm2	242.28	mts.2/hab.	4127.38	hab./klm2
12	MONTERREY	COLONIA	994	247479.51 mts.	0.25 klm2	248.97	mts.2/hab.	4016.49	hab./klm2
13	CICILIA	COLONIA		83922.8756 mts.	0.08 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
14	MORELIA	COLONIA		103096.902 mts.	0.10 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
15	LA ESTANCIA	COLONIA	1,639	757691.275 mts.	0.76 klm2	462.29	mts.2/hab.	2163.15	hab./klm2
16	COLONIA LA CEIBA	COLONIA		764089.266 mts.	0.76 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
17	COLONIA PALMA REAL	COLONIA		312155.932 mts.	0.31 klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
	TOTALES		17,937	5,996,946 mts.	6 klm2	334.33	mts.2/hab.	2991.02	hab./klm2

CUADRO 41: análisis poblacional del sector Sur

FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,





POBLACIÓN SECTOR SUR

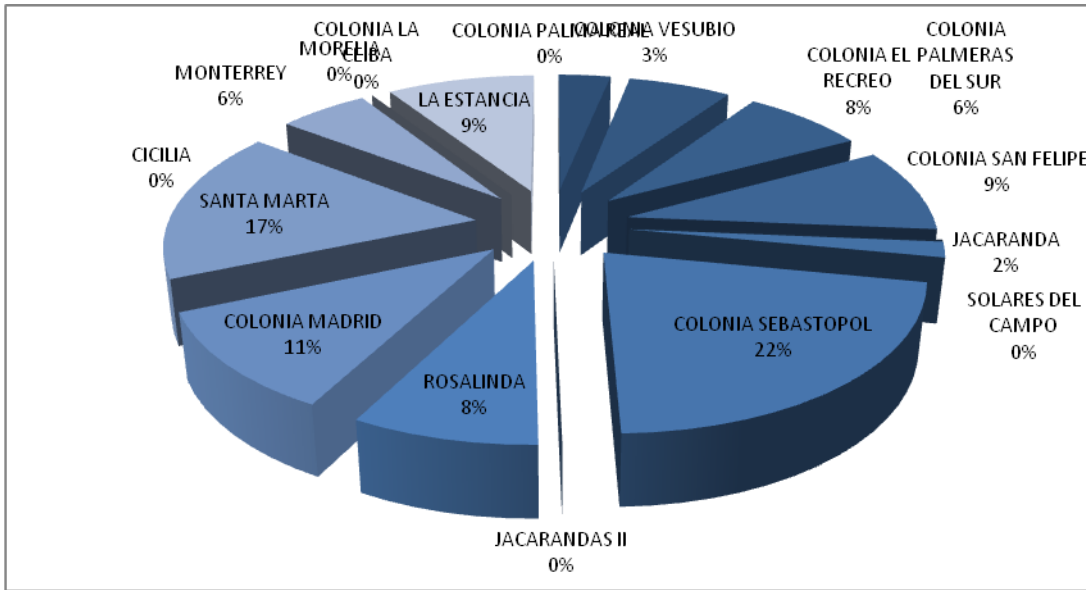


IMAGEN 76: Población del sector Sur.
FUENTE: Elaboración Propia

ÁREA SECTOR SUR

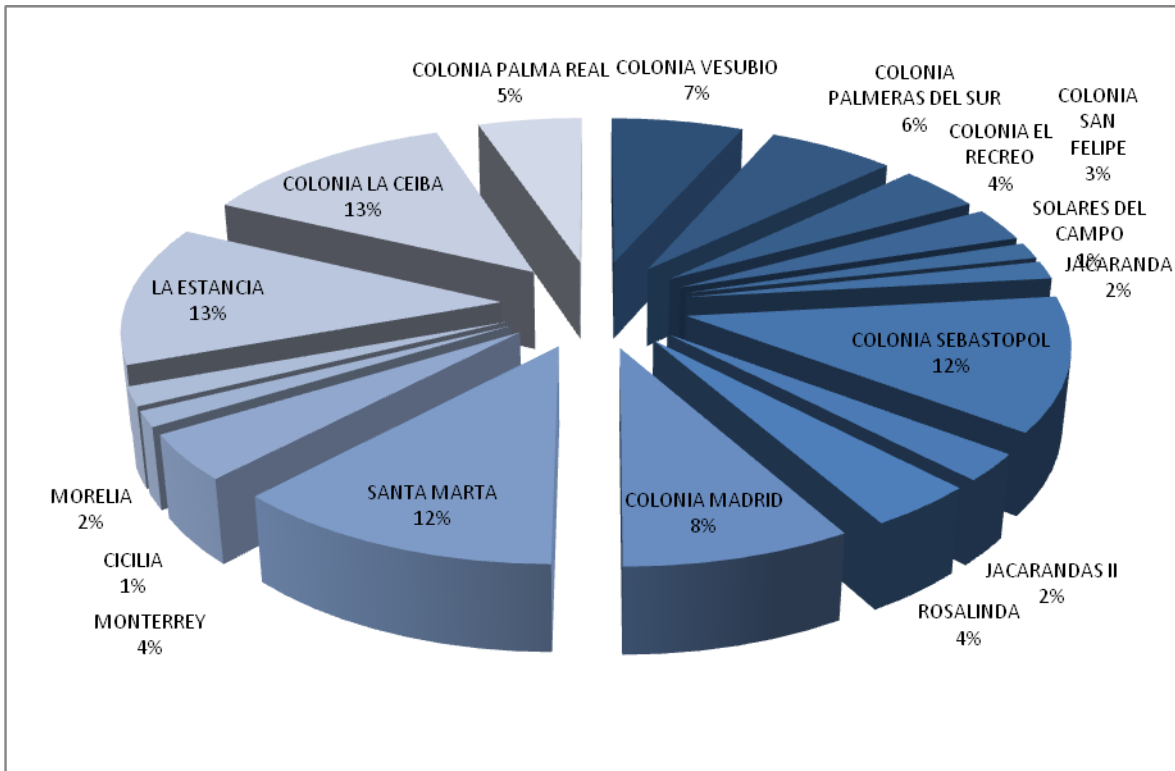


IMAGEN 77: Área del sector Sur-
FUENTE: Elaboración Propia



DENSIDAD POBLACIONAL SECTOR SUR (Habitantes/klm2.)

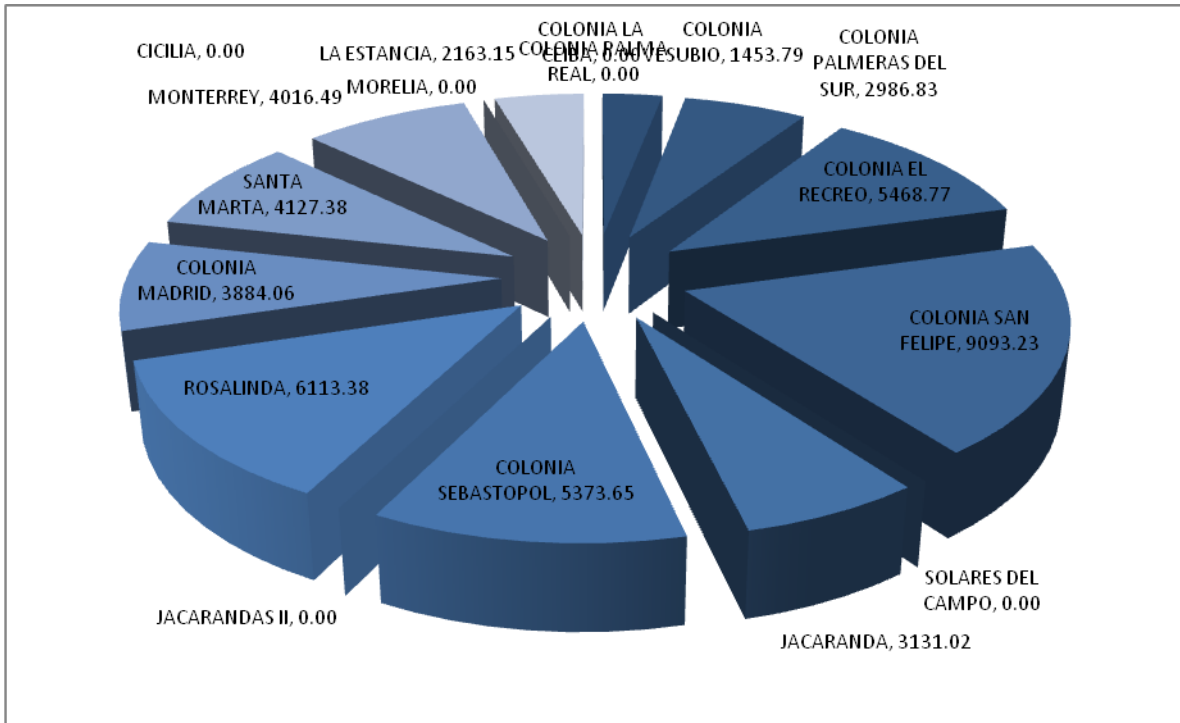


IMAGEN 78: Densidad del sector Sur.
FUENTE: Elaboración Propia

SECTOR OESTE

En el sector Oeste de la ciudad presenta una dinámica distinta a las anteriores, ya que la mayor área de ocupación se concentra solo en la colonia los Naranjales, pero las mayores densidades están en la colonia el progreso.

	COMUNIDAD	ESTADO	POB.	ÁREA m2	ÁREA klm2	mts2/hab.		DENSIDAD		
1	COLONIA EL PITO	CIUDAD	215	67108.3177	mts. 0.07	klm2	312.13	mts.2/hab.	32.04	hab./klm2
2	COLONIA ITZCUINTLAN	CIUDAD	517	55072.0436	mts. 0.06	klm2	106.52	mts.2/hab.	93.88	hab./klm2
3	COLONIA EL PROGRESO	CIUDAD	1,012	74987.4134	mts. 0.07	klm2	74.10	mts.2/hab.	134.96	hab./klm2
4	COLONIA LOS NARANJALES	CIUDAD	2,041	217725.991	mts. 0.22	klm2	106.68	mts.2/hab.	93.74	hab./klm2
5	CIUDAD PALMARES	COLONIA	64	248,057	mts. 0.25	klm2	3875.89	mts.2/hab.	2.58	hab./klm2
6	COLONIA LA OPORTUNIDAD	COLONIA		154725.876	mts. 0.15	klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
7	EL ESFUERZO I	COLONIA	774	96337.3887	mts. 0.10	klm2	124.47	mts.2/hab.	80.34	hab./klm2
8	EL ESFUERZO II	COLONIA		191783.36	mts. 0.19	klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
9	LA ESMERALDA	COLONIA		319011.827	mts. 0.32	klm2		mts.2/hab.	0.00	hab./klm2
			4,623	1,424,809	mts. 1.00	klm2	308.20	mts.2/hab.	32.45	hab./klm2

CUADRO 42: análisis poblacional del sector Oeste
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,





POBLACIÓN SECTOR OESTE

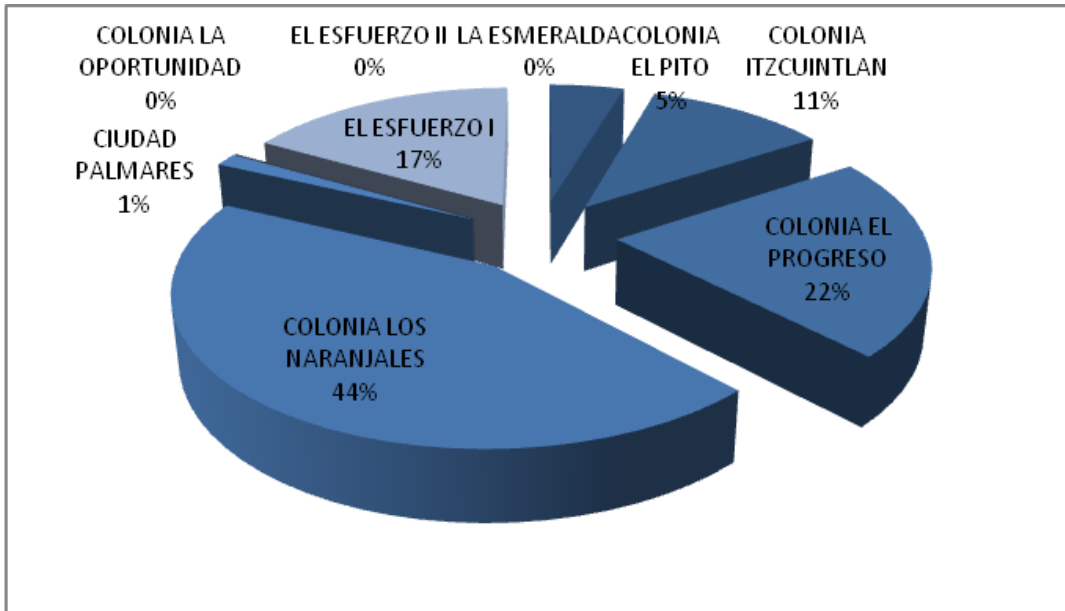


IMAGEN 79: Población del sector Oeste
FUENTE: Elaboración Propia

ÁREA SERCTOR OESTE

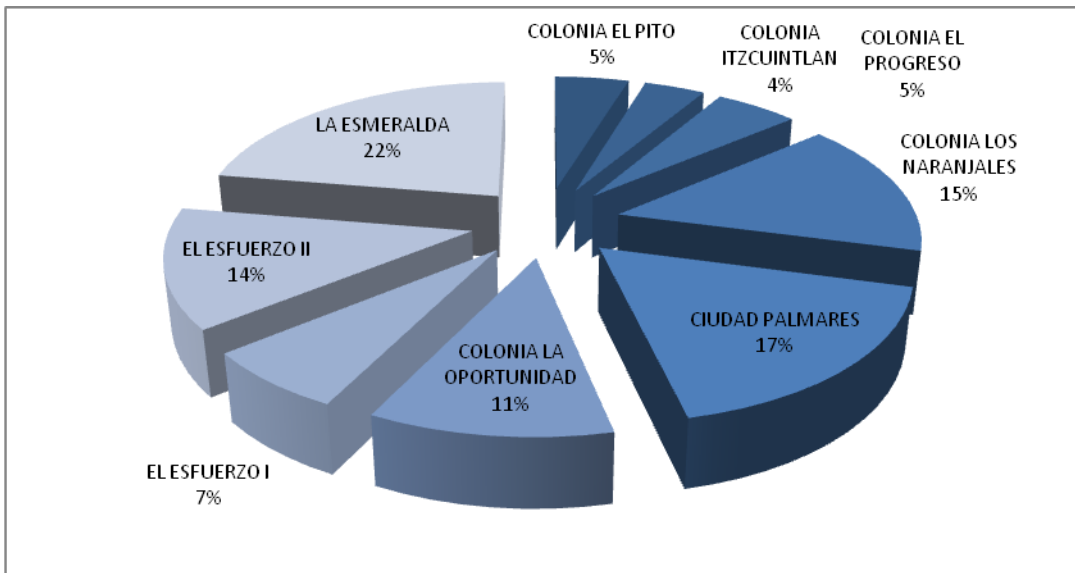


IMAGEN 80: Área del sector Oeste
FUENTE: Elaboración Propia



DENSIDAD POBLACIONAL SECTOR OESTE (Habitantes/klm2.)

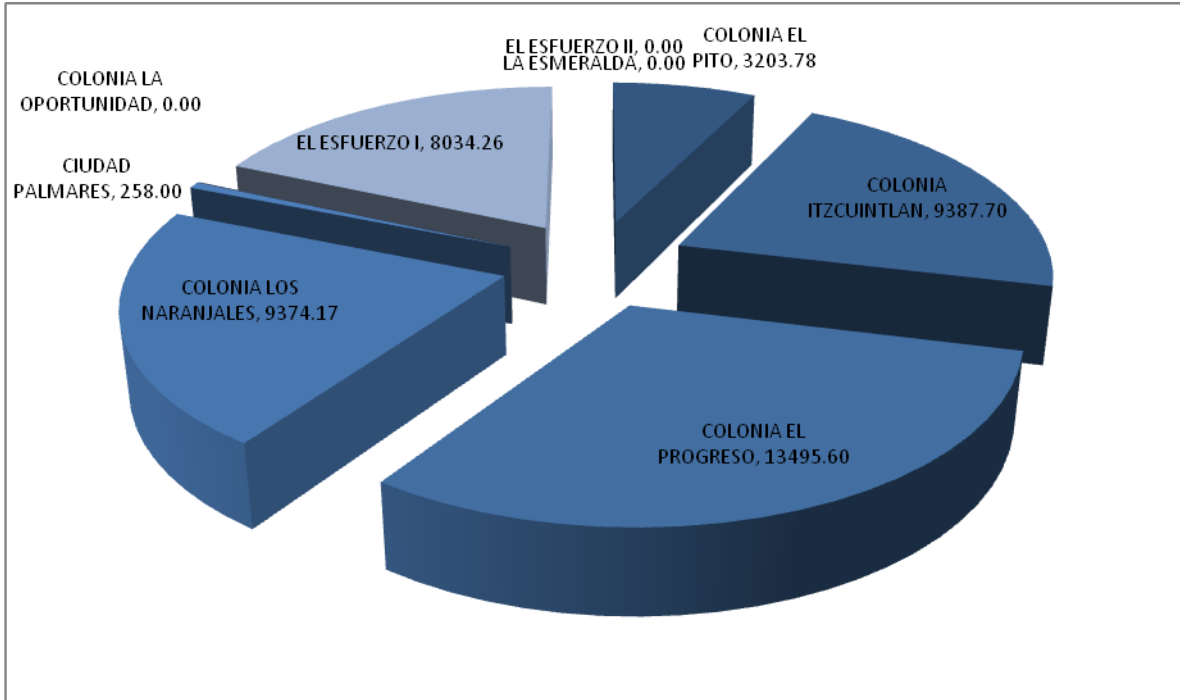


IMAGEN 81: Densidad del sector Oeste
FUENTE: Elaboración Propia

SECTOR ESTE

En el sector Este de la ciudad presenta una dinámica similar al sector Norte con algunas diferencias, donde las mayores áreas están en las colonias Las Golondrinas y Prados del Río, pero las mayores densidades están en la colonia las Golondrinas.

	COMUNIDAD	ESTADO	POB.	ÁREA m2	ÁREA klm2	mts2/hab.	DENSIDAD
1	EL MANGO	COLONIA	1,308	477757.006	0.48	365.26	27.38
2	PRADOS DEL RIO	LOTIFICACIÓN	2,454	668429.471	0.67	272.38	36.71
3	PRODOS DE SAN JORGE	COLONIA		462584.125	0.46		0.00
4	JERUSALEN	LOTIFICACIÓN		142075.474	0.14		0.00
5	VILLA ESMERALDA	COLONIA		33819.6407	0.03		0.00
6	RECIDENCIALES LA CASCADA	LOTIFICACIÓN	161	69190.7364	0.07	429.76	23.27
7	COLONIA LAS GOLONDRINAS	CIUDAD	3,044	417721.797	0.42	137.23	72.87
8	COLONIA AGUAS VIVAS	CIUDAD	830	124762.03	0.12	150.32	66.53
9	EL PARAISO	CIUDAD		171735.298	0.17		0.00
10	COSTA BELLA	COLONIA		130360.459	0.13		0.00
11	SAN MIGUEL	CIUDAD	313	268260.659	0.27	857.06	11.67
			8,110	2,966,697	3.00	365.81	27.34

CUADRO 43: análisis poblacional del sector Este
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,





POBLACIÓN SECTOR ESTE

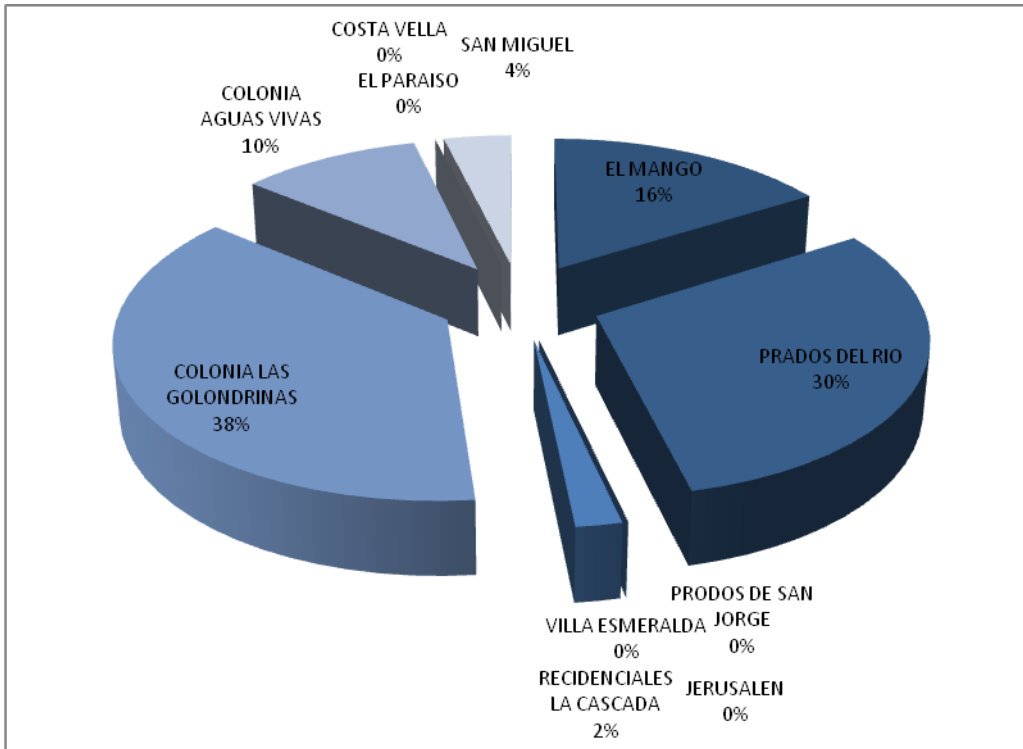


IMAGEN 82: Población del sector Este.
FUENTE: Elaboración Propia

ÁREA POBLACION ESTE

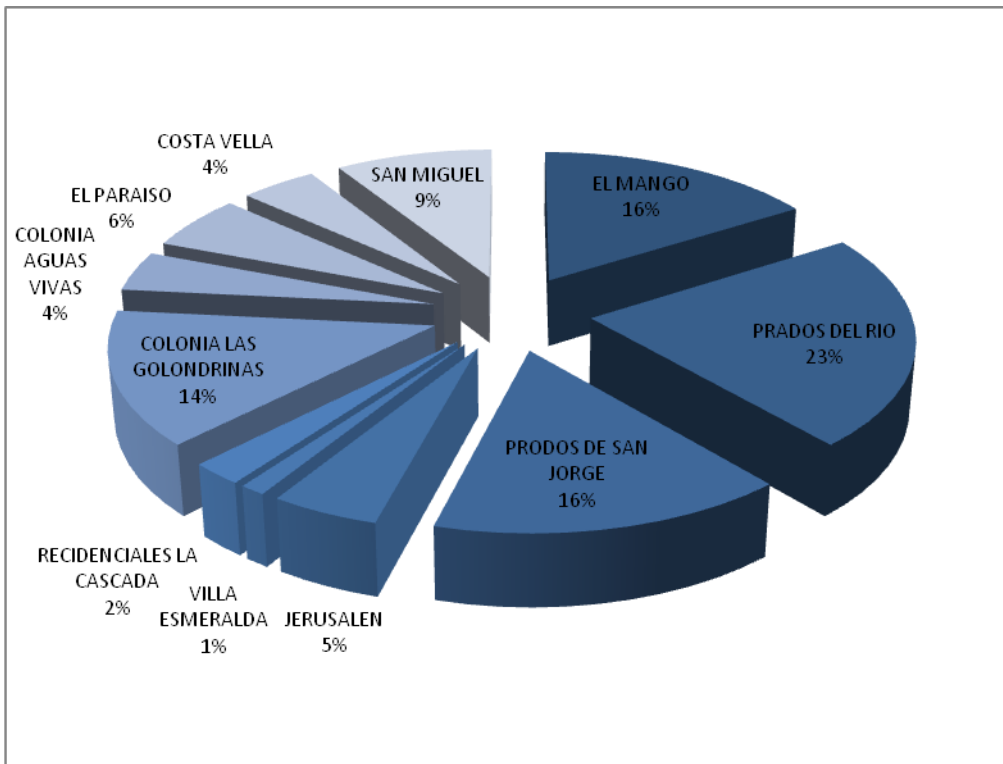


IMAGEN 83: Área del sector Este.
FUENTE: Elaboración Propia





DENSIDAD POBLACIONAL SECTOR ESTE (Habitantes/klm2.)

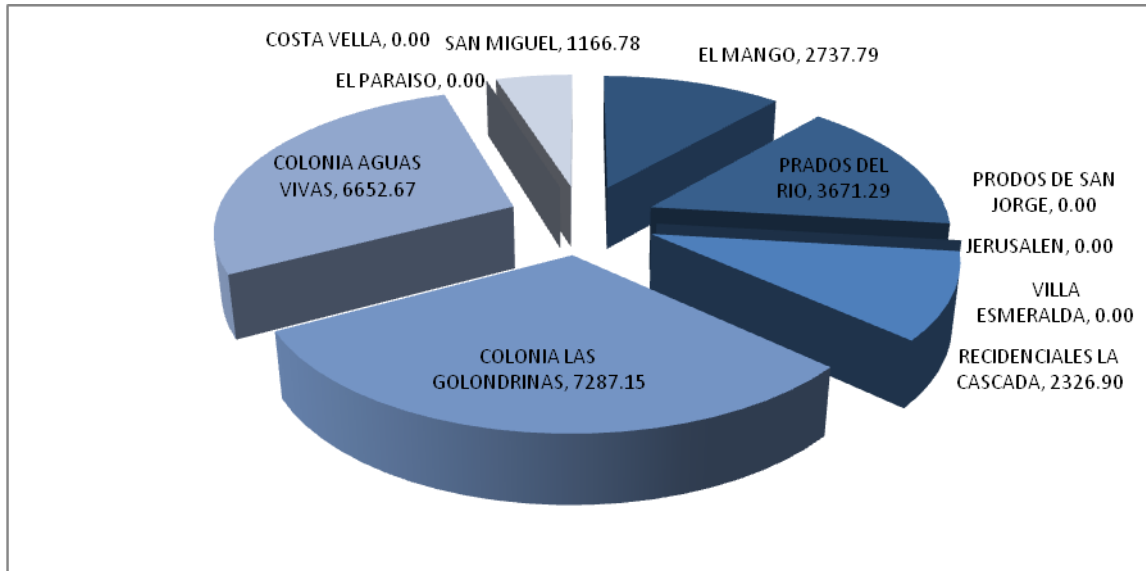


IMAGEN 84: Densidad del sector Este.
FUENTE: Elaboración Propia

POBLACIÓN TOTAL DE LA CIUDAD

A nivel de los sectores de la ciudad la mayor área de ocupación la tiene el sector Sur, la mayor población el sector Norte y la mayor densidad en sector del centro, a pesar de su poca población, siendo fuertemente influido por su pequeño tamaño.

SECTOR	POBLACIÓN	ÁREA m2	ÁREA km2
SECTOR NORTE	18,563	5,402,534 mts.	5.4 klm2
SECTOR SUR	17,937	5,996,946 mts.	5.9 klm2
SECTOR CENTRAL	10,008	1,693,767 mts.	1.6 klm2
SECTOR ESTE	8,110	2,966,697 mts.	2.9 klm2
SECTOR OESTE	4,623	1,424,809 mts.	1.4 klm2

CUADRO 44: Población total de la ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,

DENSIDAD POBLACIONAL DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA

SECTOR	DENSIDAD
SECTOR NORTE	3435.98 hab./ klm2
SECTOR SUR	2991.02 hab./ klm2
SECTOR CENTRAL	5908.72 hab./ klm2
SECTOR ESTE	2733.68 hab./ klm2
SECTOR OESTE	3244.64 hab./ klm2

CUADRO 45: Densidad total de la ciudad de Escuintla.
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,





DENSIDAD POBLACIONAL POR SECTORES DE LA CIUDAD (Habitantes/klm2.)

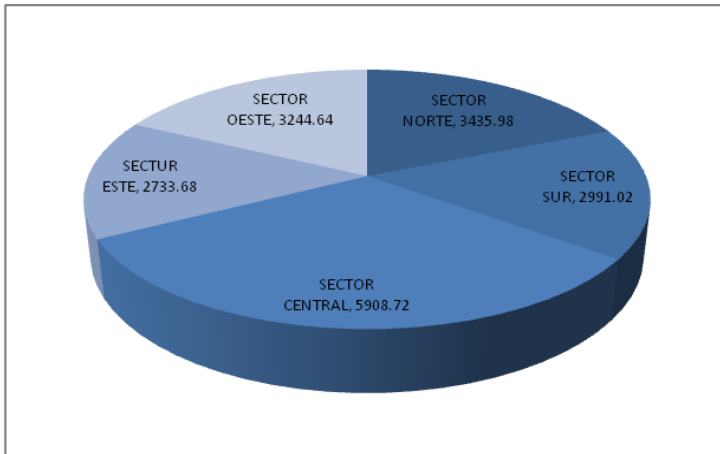


IMAGEN 85: Densidad por sectores
FUENTE: Elaboración Propia

POBLACIÓN POR SECTORES DE LA CIUDAD

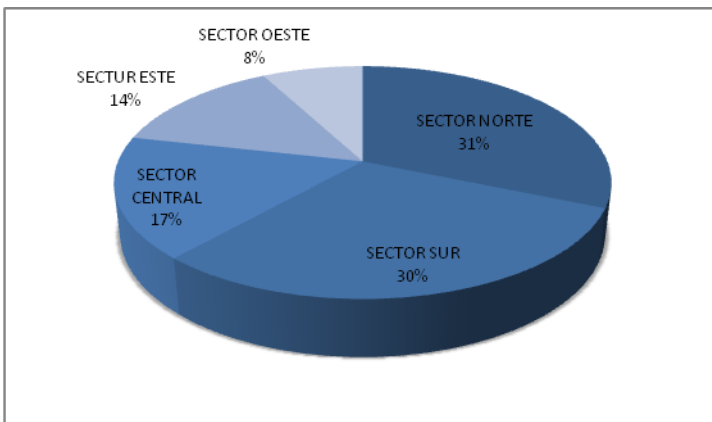


IMAGEN 86: Población por sectores
FUENTE: Elaboración Propia

ÁREA POR SECTORES DE LA CIUDAD

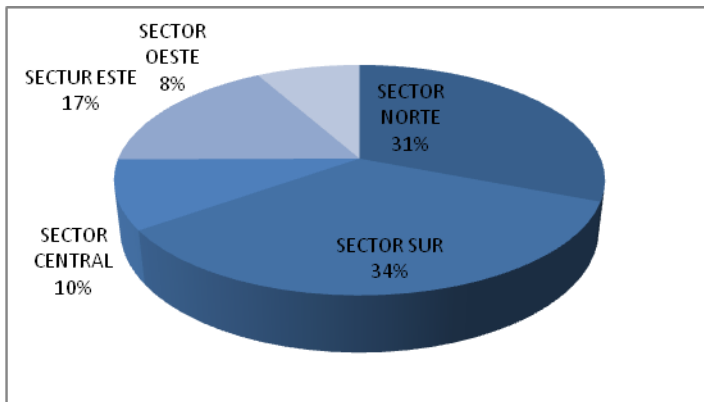


IMAGEN 87: Área por sectores
FUENTE: Elaboración Propia



2.5.8 PROPIEDAD DE LA TIERRA

Dentro de la ciudad de Escuintla se ha encontrado una tenencia del suelo en propiedad privada muy fuerte, donde se caracterizan en propiedad, en alquiler, cedido y otras, siendo la ocupación más fuerte la que se encuentra en propiedad, y los tipos de locales de habitación se caracterizan como casa formal, apartamentos, cuartos de casa, ranchos, casa improvisada y otros, donde se encuentra una fuerte presencia de casa formales dentro de la ciudad, quedando distribuido de la siguiente manera.

OCUPACIÓN DE LOS LOCALES DE HABITACIÓN

LUGAR POBLADO	CATEGORIA	TOTAL LOCALES DE HABITACIÓN PARTICULARES	HOGARES POR CONDICIÓN DE TENENCIA DEL LOCAL DE HABITACIÓN PARTICULAR (VIVIENDA)				
			TOTAL HOGARES	EN PROPIEDAD	EN ALQUILER	CEDIDO (PRESTADO)	OTRA CONDICIÓN
ESCUINTLA	Depto.	109,457	116,043	80,775	15,429	16,936	2,903
ESCUINTLA	Municipio	24,422	26,235	18,161	4,478	2,973	623
ESCUINTLA	CIUDAD	2,967	3,250	1,797	1,230	124	99
	(centro)						

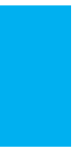
CUADRO 46: Tipo de ocupación de los locales de habitación.
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,

TIPO DE LOCALES DE HABITACIÓN

LUGAR POBLADO	CATEGORIA	TOTAL LOCALES DE HABITACIÓN PARTICULARES (VIVIENDAS)	CASA FORMAL	APARTAMENTO	CUARTO EN CASA DE VECINDAD (PALOMAR)	RANCHO	CASA IMPROVISADA	OTRO TIPO
ESCUINTLA	Depto.	129,208	109,815	1691	3406	5288	7696	1312
ESCUINTLA	Municipio	28,638	24,814	539	917	298	1818	252
ESCUINTLA	CIUDAD (centro)	3,309	2,473	224	410	34	140	28

CUADRO 47: Tipo de locales de habitación
FUENTE: Elaboración propia con información INE 2,002,





2.6 Situación Ambiental y Control Urbano.

MFC-6

El diagnóstico de la situación ambiental y control urbano de la ciudad de Escuintla, se desarrolló en base al estudio y análisis de las problemáticas que estos ejes presentan dentro de la ciudad y los efectos que tienen sobre la misma.



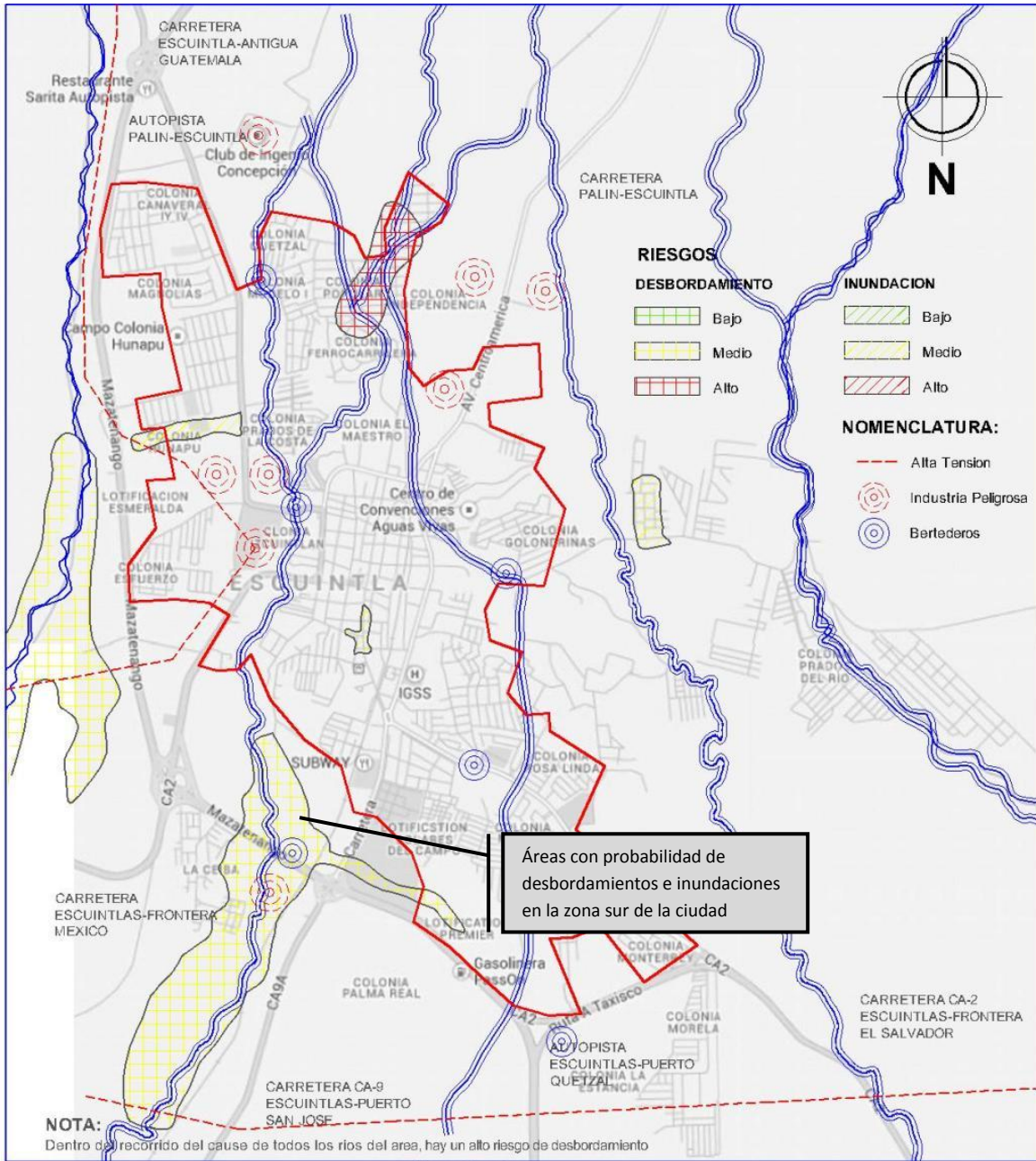


2.6.1 Situación ambiental y necesidades sentidas

La situación ambiental en la ciudad de Escuintla, se encuentra en un punto en el que el deterioro y contaminación se puede detener y lograr implementar un sistema sostenible para la ciudad, siendo la contaminación de los ríos, aire, acústica y manejo de los desechos los temas prioritarios.

2.6.2 Riesgos ambientales

El riesgo ambiental más presente dentro del perímetro urbano de la ciudad de Escuintla es el de inundación debido a la presencia de varias riveras de ríos que atraviesan a la ciudad, los puntos de riesgo se encuentran ubicados en el siguiente mapa.



Áreas con probabilidad de desbordamientos e inundaciones en la zona sur de la ciudad

IMAGEN 88: Riesgos ambientales
FUENTE: Elaboración Propia



2.6.3 Contaminación del Aire

La principal fuente de contaminación del aire en la ciudad de Escuintla es la fuerte presencia de industria pesada, debido a que esta no cuenta con los controles adecuados en la generación de gases, las cuales por estar situadas de manera próxima a la ciudad, se riegan y distribuyen de forma directa sobre los sectores cercanos a ellos, como el caso de los ingenios, la industria de jabón, cloros y fertilizante, y la industria de los aceites, siendo la contaminación por desechos sólidos la única fuente en el centro de la ciudad.

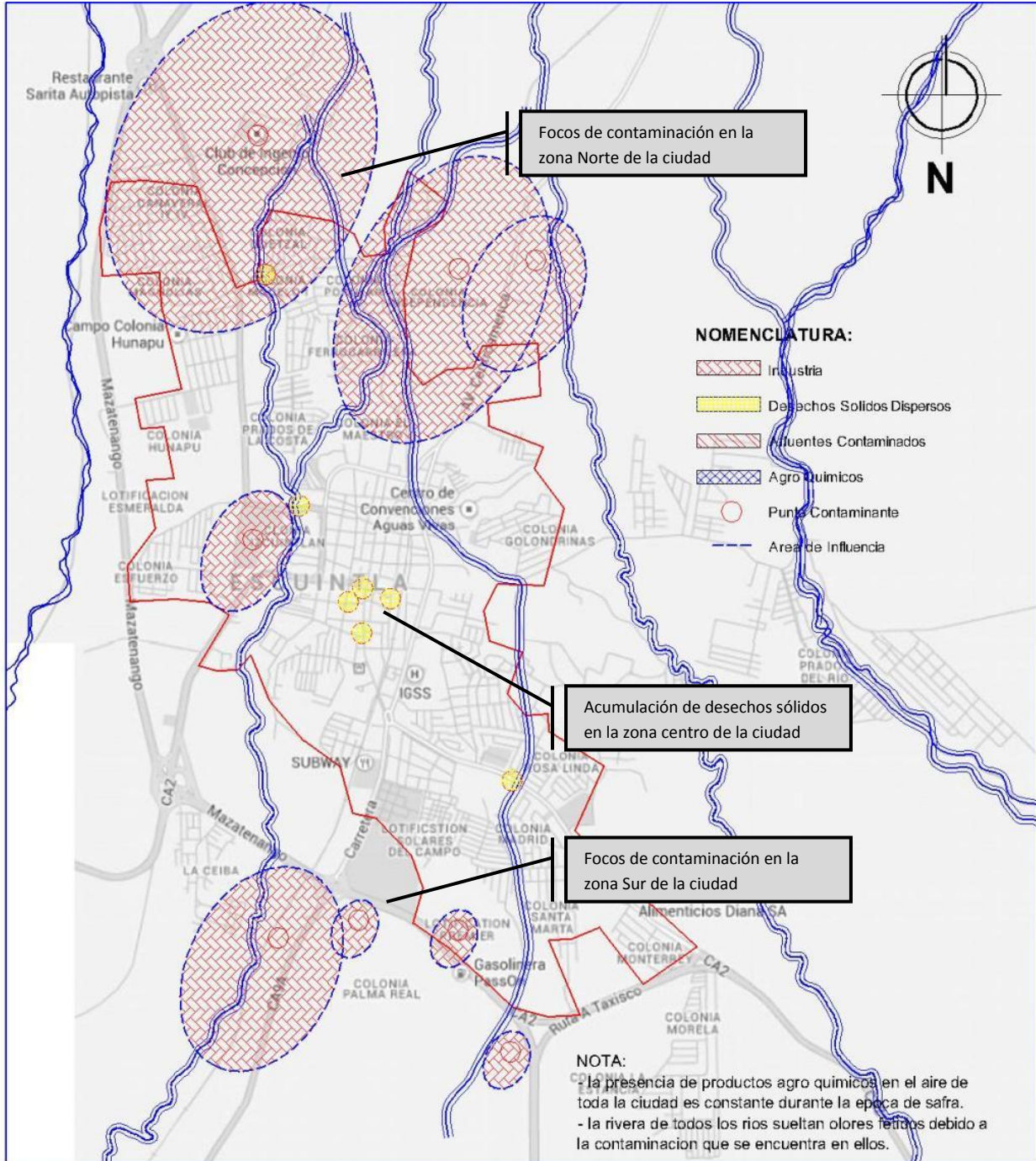


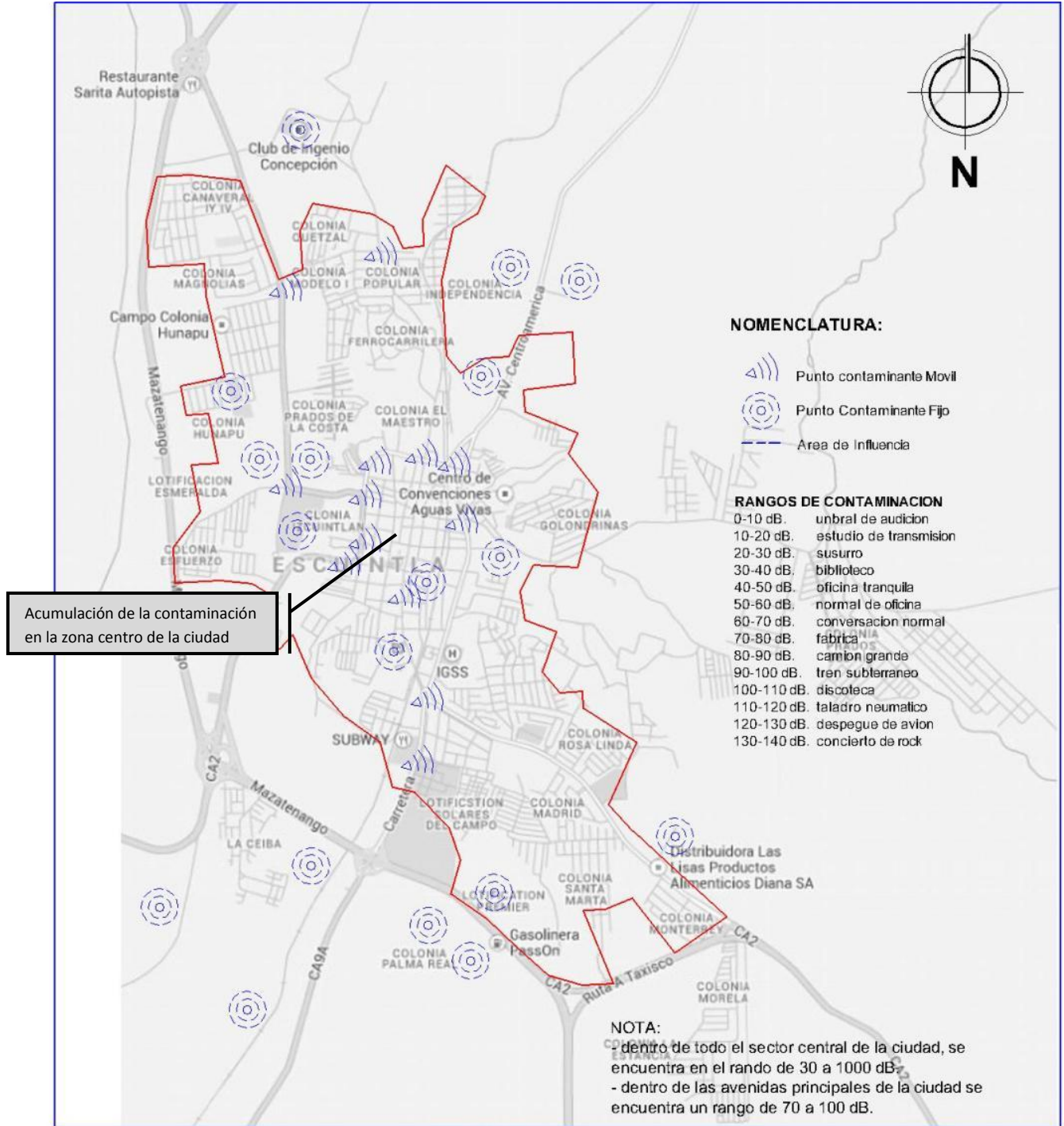
IMAGEN 89: Contaminación del aire.
FUENTE: Elaboración Propia

ESCALA GRÁFICA:
0.00 500.00 1000.00 2000.00 4000.00
Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.



2.6.4 Contaminación Acústica

La presencia de contaminación acústica se ubica en los alrededores de la industria que se identifica como puntos de contaminación fijo, los cuales se distribuyen en los alrededores de la ciudad y los puntos de contaminación móvil, representan a las paradas de buses y terminales improvisadas de transporte, ubicándose la mayoría en el centro de la ciudad.



Acumulación de la contaminación en la zona centro de la ciudad

IMAGEN 90: Contaminación acústica
FUENTE: Elaboración Propia

Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.



2.6.5 Manejo de desechos sólidos

El manejo de los desechos sólidos se realiza a través de un tren de aseo municipal, el cual se encarga de recolectar la basúra de toda la ciudad, siendo los puntos más contaminantes los vertederos que se ubican en los mercados del centro, debido a que se han convertido en centros de acopio de basúra no sólo de cada mercado, sino también de toda la comunidad próxima, siendo una de las estrategias de la municipalidad la ubicación de basureros ,móviles, los cuales al estar llenos pueden ser llevado al relleno que se está trabajando.

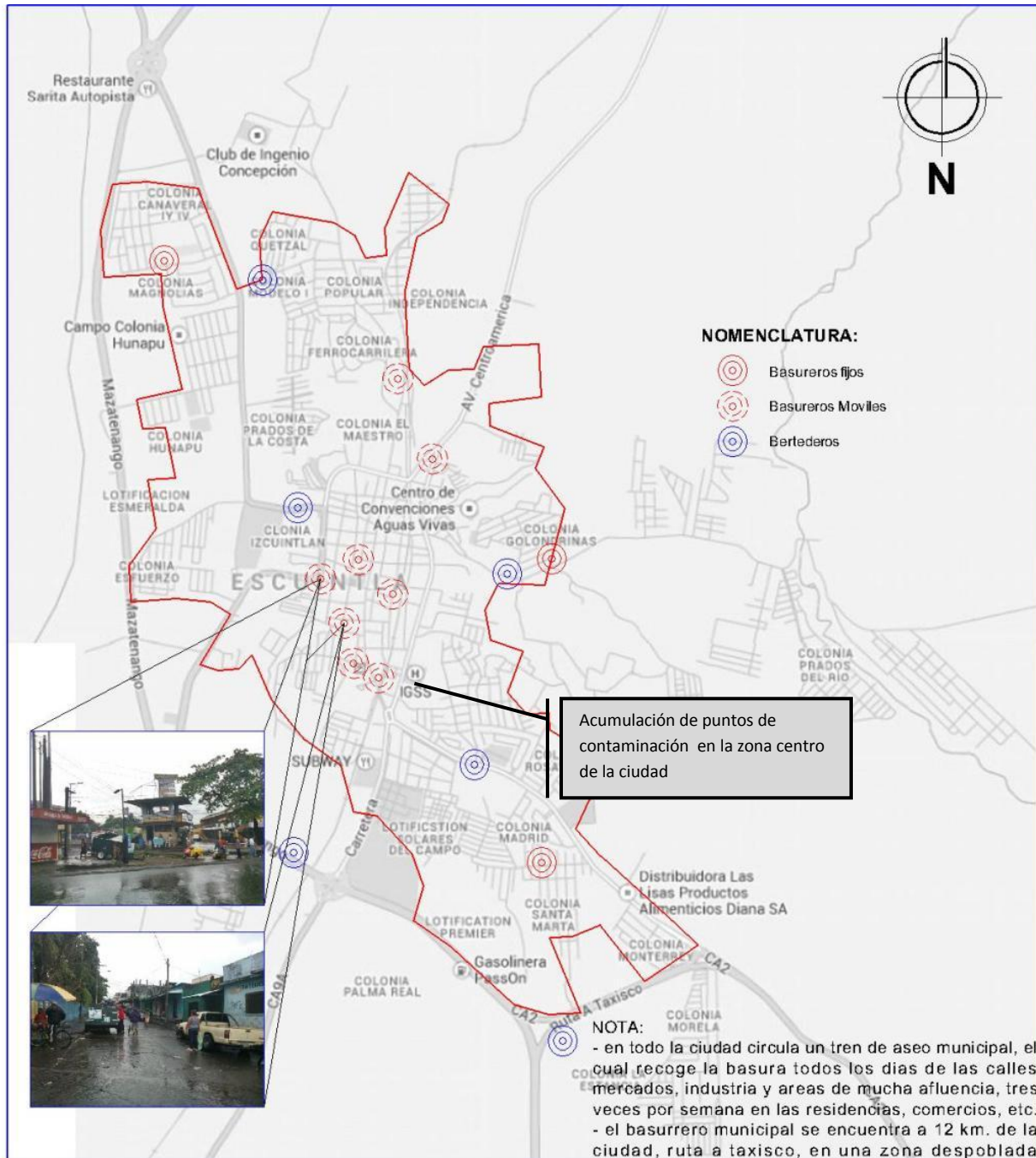


IMAGEN 91: Manejo de los desechos sólidos
FUENTE: Elaboración Propia

ESCALA GRÁFICA:
0.00 500.00 1000.00 2000.00 4000.00
Fuente, elaboración propia, en base a datos de la D.M.P., de la Municipalidad de Escuintla.



2.6.6 Problemática identificada (Necesidades sentidas)

Durante las visitas de campo y las entrevistas realizadas con la población, y algunos de los empleados municipales de la ciudad de Escuintla, se pudo identificar una serie de inconformidades y necesidades que se plantean debido a los déficit en la prestación de algunos servicios y la cobertura de algunos equipamiento, siendo estos:

DÉFICIT DE ESPACIOS PÚBLICOS

El déficit o demanda que se tiene en la ciudad de Escuintla en cuanto a espacios públicos es con respecto a contar con espacios definidos como tal, pudiendo contar con los equipamientos adecuados para el desarrollo de distintas actividades de esparcimiento, ya que en la actualidad se cuenta con muy pocos espacios específicos que además se encuentran en muy mal estado debido a la falta de mantenimiento.

DÉFICIT DE TRANSPORTE Y MOVILIDAD

En base al tema del movilidad y transporte, debido a que dicha necesidad sentida o déficit, es la falta de paradas específicas para los buses urbanos y la falta de espacios adecuados para su ubicación dentro de los recorridos, aunada a la necesidad de espacios adecuados para estacionar vehículos de uso individual, (carros, motos, etc.), y la saturación de las vías principales en las horas pico.

DÉFICIT DE USOS DE SUELO

Este déficit se encuentra en el centro de la ciudad, debido a la saturación de comercio informal y el desbordamiento de los mercados, saturando las calles y en algunos casos hasta cerrarlas por completo, la incompatibilidad producida por la cercanía de las zonas industriales a las áreas de residencia de la ciudad.





2.7 Potencialidades y Limitantes

El diagnóstico FODA, se basa en el análisis detallado de las potencialidades (Fortalezas, Oportunidades) y limitantes (Debilidades y Amenazas) de las condiciones actuales que presenta la ciudad de Escuintla, logrando brindar un panorama completo de la ciudad.

FODA





2.7.1 ANÁLISIS USO DE SUELO, MOVILIDAD Y TRANSPORTE, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

ANÁLISIS FODA

	POTENCIALIDADES		LIMITANTES	
	FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)	DEBILIDADES (internas)	AMENAZAS (externas)
Uso de Suelo	1. Clara ubicación del sector comercial y residencial. 2. Gran presencia de espacios baldíos	1. Tolerancia de los múltiples usos de suelo. 2. Gran cantidad de áreas para el desarrollo de la ciudad 3. mezcla de los usos de suelo	1. Incompatibilidad en el uso del suelo 2. Carencia de espacios de recreación en varias zonas	1. Alta especulación en el valor del suelo. 2. Desplazamiento de las zonas residenciales a la periferia. 3. Pérdida de las actividades de esparcimiento.
Movilidad y Transporte	1. Calidad media del equipo de transporte público 2. Puntos de conflicto centralizados. 3. Buena conexión vial dentro de la ciudad y las zonas próximas.	1. Alto nivel de accesibilidad a la ciudad. 2. Alta utilización por el transporte de paso.	1. Carencia de servicio de bus urbano. 2. Altos niveles de conflicto en horas pico.	1. Saturación de transporte pesado. 2. Consolidación de la ciudad como lugar de paso. 3. Inundaciones y desbordamientos que dificultan la movilidad en época de lluvia.
Infraestructura y Servicios	1. Altos niveles de los servicios de agua, drenaje, energía eléctrica e iluminación pública. 2. Gran cantidad de afluentes de agua. Fuerte presencia de la red de energía eléctrica.	1. Fácil crecimiento de las redes de servicios públicos.	1. Carencia de drenajes pluviales en las zonas periféricas. 2. Deterioro de las instalaciones por su antigüedad.	1.

Fuente: Propia.

CUADRO 46: Análisis de potencialidades y limitantes del uso de suelo, movilidad y transporte, infraestructura y servicios
FUENTE: Elaboración propia





2.7.2 ANÁLISIS DE IMAGEN URBANA, DENSIDADES DE POBLACIÓN Y EDIFICABILIDAD

ANÁLISIS FODA

	POTENCIALIDADES		LIMITANTES	
	FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)	DEBILIDADES (internas)	AMENAZAS (externas)
Imagen Urbana	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gran cantidad de construcciones nuevas. 2. Rápido crecimiento de la ciudad. 3. Cuenta con una topografía que dinamiza la imagen de la ciudad. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Altos niveles de nuevas construcciones. 2. Implementación de nuevas colonias. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. No se cuenta con una tendencia definida. 2. Altos niveles de deterioro de las fachadas del centro histórico y centro cívico. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Pérdida de interés por la identidad de la ciudad. 2.
Densidades de Población y Edificabilidad	<ol style="list-style-type: none"> 1. Topografía y suelo idóneo para edificaciones de media altura. 2. Gran oportunidad de densificación. 3. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidarse como la ciudad industrial de la costa sur, sin afectar la calidad de vida. 2. Consolidarse como el centro de negocios de la Costa Sur. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Gran cantidad de asentamientos dentro de accidentadas. 2. Ocupación de las áreas verdes. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Consolidarse como una ciudad dispersa de varios núcleos. 2.

Fuente: Propia.

CUADRO 47: Análisis de potencialidades y limitantes de imagen urbana, densificación y edificabilidad
FUENTE: Elaboración propia



2.7.3 ANÁLISIS DE LA SITUACIÓN AMBIENTAL, NECESIDADES SENTIDAS Y CONTROL URBANO

ANÁLISIS FODA

	POTENCIALIDADES		LIMITANTES	
	FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)	DEBILIDADES (internas)	AMENAZAS (externas)
Situación Ambiental	1. La crisis ambiental de la ciudad se encuentra en un poco de poder mejorar. 2. Se cuenta con gran cantidad de espacios sin utilizar en las cercanías a la ciudad.	1. Las riveras contaminadas de los ríos se pudieran convertir en un sistema de espacios verdes	1. Proliferación de basureros clandestinos 2. Contaminación de los ríos próximos. 3. Reducción de las áreas verdes dentro de la ciudad.	1. Grandes probabilidades de inundación en algunas zonas. 2. Pérdida total de las áreas verdes dentro de la ciudad. 3. Saturación de aire con polvo y residuos de la industria azucarera y los vehículos pesados que transitan por la ciudad.
Necesidades Sentidas	1. La mayoría de las necesidades sentidas de la población coinciden con el déficit y demanda de la ciudad.	1. Posibilidad de inversión por parte del sector industrial. 2. Posibilidad de inversión por parte de las instituciones de gobierno.	1. Falta de organización de la ciudadanía. 2. Falta de interés y seguimiento por partes de las autoridades	1. Pequeñas inundaciones dentro de la ciudad. 2. Desbordamiento en algunos sectores de los ríos, en época de lluvia.
Control Urbano	1. Se cuenta con algunas planes previos 2. Gran interés de la población y gobernantes por mejorar la calidad de vida.	1.	1.	1.

Fuente: Propia.

CUADRO 48: Análisis de potencialidades y limitantes de la situación ambiental, necesidades sentidas y control urbano.
FUENTE: Elaboración propia





2.7.4 Síntesis / Análisis

Medio físico:

La ciudad de Escuintla está ubicada en una zona con una topografía muy regular, con una pequeña parte de la ciudad situada en una pequeña área irregular, que corresponde a la zona Noreste, por lo que la topografía ha sido una variable muy importante para el desarrollo extendido de la ciudad, su formación y su crecimiento.

En este sector Noreste y Este, existen viviendas en condiciones de precariedad situadas en zonas de riesgo de desbordamientos que también presentan dificultades para la dotación de servicios y equipamiento urbano en especial las conexiones del sistema de recolección de aguas negras, además con un gran déficit cualitativo de infraestructura vial, sin embargo un gran porcentaje de esta área si posee características dentro de los rangos adecuados para su desarrollo urbano y utilización.

Los sectores de la zona Sur de la ciudad de Escuintla, es la más idónea para el desarrollo urbano, siendo todo este sector el que presenta una posibilidad para la implementación de nuevos proyectos de equipamiento urbano para la ciudad.

Aspectos Socioeconómicos:

La población de la ciudad ha crecido de manera constante y acelerada, aunque la tasa del municipio se ha mantenido de acuerdo con el censo de 2002 realizado por el INE, el municipio es el más grande en crecimiento del departamento de Escuintla, la ciudad se mantiene a un ritmo de crecimiento mayor que los otros sectores del municipio. Es importante mencionar que el grupo de población de mayor tamaño dentro de la pirámide de edades de los 0 a los 17 lo que indica que hay una importante cantidad de población joven con necesidades características a su edad, (Equipamientos y Servicios)

La ciudad de Escuintla por ser un centro de servicios regional, cuenta con gran cantidad de equipamientos y servicios, los cuales cubren la mayoría de las necesidades de la población, aunque aun se cuenta con déficit cualitativo y cuantitativo en los equipamientos y servicios, la población de la ciudad de Escuintla es una de las que mayor índice de desarrollo humano alcanza en la región.

Uso de suelo:

El desarrollo de la ciudad se ha incrementado de una manera continua, desordenada y dispersa, donde la tendencia ha sido la ocupación del espacio, sin importar su situación, donde la falta de existencia de normativas específicas y la falta de aplicación de algunas pocas existentes, han hecho que la ciudad presente un sin número de vacíos urbanos, donde la consolidación del suelo aun no se ha concluido, siendo espacios que podrían ser mejor utilizados y aprovechados, al sur de la ciudad existen varios baldíos urbanos con características idóneas para el desarrollo urbano, suelo que ya cuenta con servicios o con facilidad de conexión a redes de servicios básicos, con posibilidades de uso comercial, industrial y de equipamientos para la ciudad.



Movilidad, Infraestructura y servicios

La red vial debería ser uno de los principales desarrollos para las ciudades que reciben una gran cantidad de transporte de carga, debido a su cercanía al puerto San José y ser un lugar de conexión entre la costa sur de Guatemala y la ciudad capital,

En cuanto a los servicios públicos agua, drenajes luz, el modelo de desarrollo disperso que presenta la ciudad, dificulta la prestación de los servicios de manera constante, por lo que la mayoría de colonias y sectores de la ciudad cuentan con pozos y recolectores que prestan el servicio a sectores específicos y donde la falta de drenajes pluviales en la mayoría de la ciudad donde la topografía aumentan el problema a las zonas más bajas, ya que las aguas pluviales generan fuertes inundaciones en zonas del centro y alrededores, siendo una de las grandes deficiencias, ya que la carencia del sistema de drenaje pluvial, además afecta a gran parte de la ciudad cuando hay lluvias, debido al relieve, las aguas lluvias por el efecto de gravedad arrastra escombros, basura, lodo de las partes altas de la ciudad hacia la zonas bajas.

Imagen Urbana

La imagen urbana de la ciudad se ve seriamente afectada debido a la carencia y falta de aplicación de normativas específicas para esto, ya que en el centro de la ciudad se ha vuelto predominante en el paisaje la presencia de gran cantidad de rótulos y anuncios los cuales degradan y deterioran la imagen de la ciudad, la fuerte presencia de comercio informal y el desbordamiento de los mercados agudiza esta problemática dentro de la ciudad y del centro histórico.

Densidad de población y ocupación

El centro de la ciudad, constituido sobre todo por las áreas donde se ubican la mayoría de comercios, presenta el índice de ocupación mayor, esto se vincula directamente con precios de suelo, actividad comercial y equipamientos, siendo el espacio urbano de mayor plusvalía y atractivo para desarrollar la actividad comercial y servicios relacionados, por otro lado la zona Sur y Oeste, presentan una intensidad de uso y ocupación menor, contando con buenas condiciones para desarrollarse, con un suelo urbano servido, con mucho potencial de desarrollo y en especial con poca densidad poblacional y edificatoria

El área Noreste de la ciudad presenta poca densidad debido a las condiciones del terreno pero también representa áreas con potencial de desarrollo.

Situación Ambiental

La ciudad de Escuintla cuenta con una seria problemática ambiental, debido a su fuerte presencia industrial y cercanía a las áreas de producción agrícola de caña de azúcar, la ciudad cuenta con una serie de ríos que debido a esta se encuentran seriamente contaminados, presentando capacidades de recuperación a largo plazo, por lo que se encuentra un punto que es posible realizar una intervención de recuperación exitosa.





3 Marco Filosófico

< 3



El capítulo del Marco Filosófico analiza e identifica la problemática central y los principios fundamentales que rigen el proyecto, creando una visión y un modelo de ciudad deseado, planteando los ejes estratégicos de intervención, para lograr alcanzar los objetivos planteados.





3.1 IDENTIFICACIÓN DE LA PROBLEMÁTICA CENTRAL

CARACTERIZACIÓN PRELIMINAR DEL CASO: FUNCIONES BÁSICAS

La ciudad de Escuintla, debido a su cercanía al Puerto Quetzal, y su ubicación estratégica como punto de comunicación de la Costa Sur y la ciudad capital, cuenta con una serie de servicios urbanos y desarrollo de actividades económicas, por lo que es utilizada como el centro industrial y empresarial de la región azucarera.

Por lo que la ciudad de Escuintla cumple y tiene como funciones principales:

- Área dormitorio de la industria azucarera.
- Nodo de transporte de carga y logística de la costa sur.
- Centralidad de comercios y servicios populares de los trabajadores de la agro-exportación y otras actividades de bajo y alto ingreso de la región.
- Sede de nueva industria de alimentos y bebidas, que anteriormente estaban localizadas en la ciudad de Guatemala.
- Centro de estudios especializados y profesionales de la región.
- Centro de servicios gubernamentales dentro de la región.

Sin embargo la ciudad de Escuintla cuenta con una serie de problemas urbanísticos, debido a su rápido crecimiento y falta de planificación del territorio, pudiendo encontrar dentro de la ciudad algunas problemáticas y factores que podrían perjudicar al desarrollo de la ciudad, por lo que se evaluó y analizó una serie de debilidades, amenazas, fortalezas y oportunidades con los que cuenta la ciudad, dentro de un marco establecido por una serie de aspectos sociales, ambientales, económicos, patrimoniales políticos y urbanísticos, los cuales se presentan a continuación:

SÍNTESIS DE LA PROBLEMÁTICA DETECTADA:

- Desorden en la movilidad urbana de la ciudad.
- Áreas urbanas sujeta a inundaciones.
- Crecimiento extendido y tejido urbano fragmentado.
- Deterioro y precarización de la imagen urbana y de los espacios públicos.
- Deterioro de la flora y fauna de la región.
- Saturación del comercio informal.
- Deterioro y precarización de patrimonio histórico de la ciudad.





3.2 PRINCIPIOS FUNDAMENTALES

INDICACIÓN DE LOS PRINCIPIOS QUE ORIENTARAN LA ELABORACIÓN DEL ESQUEMA

Se pretende proceder de manera lógica y realista, empezando por lo más básico, en lugar de dispersar las acciones hacia otros sitios y hacia proyectos de alto perfil pero de bajo rendimiento a largo plazo. Para ello se propone trabajar a través de proyectos de beneficio a barrios grupos o áreas de la ciudad, lo cual permitirá una canalización más racional y más realista en la asignación de recursos públicos y privados, en base a la cooperación técnica y económica, así como una focalización de la ayuda en donde hace falta y cuya repercusión positiva sería la base del desarrollo y ordenamiento del territorio.

Donde se priorizaran los principios fundamentales de desarrollo y ordenamiento Territorial.

- Movilidad
- Identidad
- Equidad
- Sostenibilidad
- Competitividad
- Inclusión
- Humanización

A través de la aplicación y recuperación de estos principios, se espera mejorar las funciones, la promoción, la aplicación y mantenimientos de los valores de la vida urbana, tales como:

- La eficiencia de la movilidad espacial.
- Las centralidades y la integración social.
- La mitigación de impactos y la sostenibilidad ambiental.
- La calidad e identidad del paisaje urbano.
- La equidad social.
- La preservación de los derechos a la ciudad.

3.3 VISIÓN

VISIÓN DE CIUDAD

Posicionarse como una de las ciudades que potencian el desarrollo industrial en el país, la región centroamericana y latinoamericana, motivando el desarrollo sustentable, siendo respetuosos con el medio ambiente y la calidad de vida de sus habitantes.

DESARROLLO DE LA VISIÓN ESTRATÉGICA

La visión sinónimo de la ciudad muestra un claro deseo de convertirse en un centro industrial de primera línea, por lo que para lograr alcanzar ese objetivo es necesario poner en marcha acciones que respondan a los siguientes principios.



- Consolidarse como capital regional.
- Consolidarse como centro de toma de decisiones y centro financiero de la región.
- Conducir la progresiva integración del espacio económico y social de la zona y del país
- Servir como proyección internacional del país, en función al comercio nacional e internacional.
- Consolidarse como el proveedor de servicios avanzados a la región.
- Convertirse en el centro puntero en actividades industriales.
- Reforzarse como centro logístico de primer orden.
- Alcanzar una calidad de vida para sus habitantes equiparable a las ciudades más avanzadas de la zona latinoamericana.

IDENTIFICACIÓN DE TEMAS CRÍTICOS

Dentro de los temas de importancia o temas críticos para el desarrollo integral de la ciudad de Escuintla se encuentran los siguientes:

Formación Social
Integración y Articulación Social
Calidad Medioambiental
Finanzas Municipales
Mejora de las condiciones de empleo
Potencialización de la industria y servicios

Identidad Ciudadana
Movilidad y Accesibilidad
Mejora de la calidad de vida
Transporte Público

3.4 MODELO DE CIUDAD

MODELO DE CIUDAD DESEADO

Modelo.

La ciudad de Escuintla es una de los principales ciudades de la costa sur de Guatemala y de la región centroamericana, siendo un polo de atracción económica e industrial, cuenta con los equipamientos urbanos capaces para satisfacer las necesidad de la población e industria, contando con los mejores procesos de inclusión social y participativa, lográndose a través de la integración de normas y programas que impulsen el desarrollo y ordenamiento de la ciudad, su pleno involucramiento en la gestión y preservación del territorio, logrando un uso adecuado y sostenible de los recursos naturales.

El adecuado uso de suelo y acondicionamiento de las áreas industriales, incrementan la compatibilidad entre ellos, la reducción de los déficit de los servicios, infraestructura, y equipamientos, hacen de la ciudad de Escuintla un polo de atracción industrial y económico para la región y el país, los espacios públicos de calidad y manejo sostenible de los recursos ayudan a mejorar la calidad de vida de sus habitantes, siendo una ciudad muy competitiva a nivel nacional y centroamericano.





3.5 IDENTIFICACIÓN DE EJES ESTRATÉGICOS

Dentro del proceso de la realización del diagnóstico del área de estudio, se analizó y se llegó a la conclusión de trabajar en tres grandes sub sistemas, (medio físico y socioeconómico, el uso de suelo y espacios públicos, movilidad, infraestructura y servicios, imagen urbana y edificabilidad), debido a que para la elaboración de las directrices es un buen esquema en el cual se pueden abordar los temas que son necesarios para el uso adecuado del territorio, dentro de cada uno de los subsistemas se propondrán proyectos para el desarrollo de la comunidad, teniendo en cuenta el eje transversal del medio Físico-natural y Socioeconómico, debido a la fuerte presencia de la industria y al manejo adecuado de las áreas verdes que se encuentran en la rivera de los ríos, sin olvidar el desarrollo integral de la población.



CUADRO 49: Identificación de ejes estratégicos. FUENTE: Elaboración propia

3.6 OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA LOS USOS DE SUELO URBANO

- Mejorar las condiciones de la ciudad a través de la propuesta de uso de suelo que genere un desarrollo físico adecuado controlado y regulado.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA EL ESPACIO PÚBLICO

- Mejorar el espacio público existente y conexiones a través de circuitos y sub sistemas de parques y plazas dentro de la ciudad.
- Mejorar la calidad y los servicios que prestan los espacios públicos dentro de la ciudad.



OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA MOVILIDAD

- Mejorar la circulación vehicular y peatonal de la ciudad de Escuintla, a través de la propuesta de movilidad, generando espacios adecuados y seguros para la población, logrando generar circuitos de conectividad entre los distintos modos de transporte propuestos.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

- Mejorar la prestación de servicios y la infraestructura existentes a través de una propuesta integral que amplíe la cobertura y mejore calidad de estos.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA IMAGEN URBANA

- Mejorar la apariencia y apreciación de la ciudad a través de la propuesta de imagen urbana que genere espacios más agradables y armoniosos con el entorno.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA EDIFICABILIDAD

- Mejorar y promover el desarrollo de una ciudad compacta y sostenible, ordenando la expansión de nuevas áreas de la ciudad.





3.7 POSIBLES ESCENARIOS (ANÁLISIS PROSPECTIVO DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA)

ESCENARIOS

Tendencial

La ciudad se continúa expandiendo de manera desordenada, marcando su modelo de crecimiento dentro de los espacios no aptos e inadecuados para ser urbanizados, siendo en áreas de riesgo, de valor ambiental, en un orden disperso y desarticulado.

- La creación de espacios poco densos y desarticulados del núcleo central.
- Pérdida del control sobre el comercio informal.
- Las áreas en precariedad se consolidan en gran parte de la ciudad.
- Aumenta el déficit y pérdida parcial o absoluta de áreas verdes y recreativas.
- Elevado costo de los equipamientos y la prestación de los servicios básicos.
- Se pierde totalmente la armonía entre la industria y el resto de la ciudad.
- La ciudad se consolida como un centro de servicios informales y de bajo costo.

Escenario paliativo

Se toman acciones para direccionar el crecimiento urbano y desarrollo en áreas adecuadas, sin solucionar las causas de la problemática, por lo que a largo plazo se incrementa la problemáticas.

- El comercio informal se contiene en algunas áreas pero se expande lentamente dentro de la ciudad, surgiendo nuevos focos.
- Se contienen las áreas en precariedad dentro de la ciudad, pero se crean otras y se expanden en las periferias, incrementando la problemática.
- Todavía se mantiene un déficit en cuanto a las áreas recreativas y el equipamiento urbano adecuado.
- El elevado costo de los equipamientos y la prestación de los servicios básicos, dificultan su prestación y a largo plazo será imposible implementarlos.
- Se logra mantener las áreas de riesgo sin ocupación residencial.
- Se logra contener el crecimiento de las zonas industriales, pero aún siguen siendo intolerantes al resto de la población.

Escenario deseado

Se obtiene un crecimiento de manera ordenada, su orientación y desarrollo sigue normas y controles urbanos adecuados de una manera integral, solucionando las problemáticas desde sus orígenes.

- El comercio informal se contiene, y se crean áreas especiales para su reubicación, generando pequeños centros en toda la ciudad.
- Se eliminan las áreas en precariedad y se reubican a los habitantes en zonas especiales, donde se crean programas de vivienda y desarrollo para la población.
- Se ha logrado maximizar la capacidad de utilización del espacio disponible compactando la ciudad y maximizando la prestación de servicios, logrando satisfacer la demanda de equipamientos y servicios básicos a un precio accesible para toda la población.
- Los espacios públicos articulan la ciudad y sus actividades promoviendo el esparcimiento y la convergencia social.
- Se crean áreas de transición y amortiguamiento alrededor de las antiguas áreas industriales, se posicionan estratégicamente las áreas industriales que van surgiendo a través el tiempo, y se planifica la reubicación de las antiguas áreas industriales.

CUADRO 50: Análisis prospectivo. (Escenarios).
FUENTE: Elaboración propia





PROSPECTIVA USO DE SUELO

ESCENARIOS

Tendencial	Este sigue las mismas tendencias de crecimiento actuales.	La ciudad se expande de manera desordenada, con un modelo de crecimiento en espacios no aptos para urbanizar, en áreas de riesgo y de valor ambiental, surgen espacios poco densos y desarticulados del núcleo central de la ciudad, aumenta de la incompatibilidad de usos, existiendo un mayor costo en la de movilidad, equipamientos y servicios básicos.
Escenario paliativo	Este sigue un desarrollo adecuado solo con algunas medidas de prevención.	Se toman acciones para direccionar el crecimiento urbano y desarrollo en áreas adecuadas, aún se mantiene un déficit en cuanto a las áreas recreativas y el equipamiento urbano adecuado, se logran mantener las áreas de riesgo y de conservación sin ocupar.
Escenario deseado	Este sigue el modelo de ciudad deseado con la aplicación y seguimiento de normativas adecuadas, consiguiendo un ordenamiento y desarrollo equilibrado.	La ciudad ha crecido de manera ordenada, su orientación y desarrollo sigue normas y controles urbanos adecuados e integrales, se ha logrado maximizar la capacidad de utilización del espacio disponible compactando la ciudad y sus servicios, los espacios públicos articulan la ciudad y sus actividades promoviendo el esparcimiento y la convergencia social.

CUADRO 51: Análisis prospectivo. (Escenarios). Uso de suelo
FUENTE: Elaboración propia

PROSPECTIVA ESPACIO PÚBLICO

ESCENARIOS

Tendencial	La ciudad se continúa expandiendo de manera desordenada, con un modelo de crecimiento dentro de espacios no aptos para urbanizar, en áreas de riesgo y de valor ambiental, la especulación y el modelo capitalista de la ocupación de la ciudad, conlleva a una crisis de espacios públicos y de esparcimiento.	<p>Los espacios públicos se ocupan para actividades de comercio informal y como basureros clandestinos, deteriorando de manera progresiva a la ciudad, iniciando una migración masiva de ciudadanos a otras ciudades, despoblando los sectores más afectados, convirtiéndose poco a poco en una ciudad fantasma.</p> <p>La contaminación de las riveras de los ríos y de los espacios públicos han llegado al punto de ser irreversible, la contaminación ambiental y de los mantos fríaticos del área, hacen inadecuado la subsistencia dentro de la ciudad</p> <p>El déficit de espacios públicos se incrementa al punto de una pérdida total.</p>
Escenario paliativo	Se toman acciones para direccionar el crecimiento urbano y desarrollo en áreas adecuadas de la ciudad, pero la inexistencia de acciones coordinadas para un desarrollo integral, se convierten en lugares de encierro sin servicios y equipamiento.	<p>Las acciones de mitigación de los daños y mejora de los espacios publico logra contener el deterioro y mal uso de estos, pero con el crecimiento continuo de la ciudad, no deja de haber un déficit de estos.</p> <p>Los trabajos de recuperación de riveras no es suficiente para resolver la problemática de contaminación que se tiene, ya que esta es solamente un efecto y si no se atacan a fonda las causas de esta, no se dejara de presentar en la ciudad</p>
Escenario deseado	Se obtiene un crecimiento de manera ordenada, su orientación y desarrollo sigue normas y controles urbanos adecuados de una manera integral y en conjunto con el resto de la ciudad	<p>Se ha logrado maximizar la capacidad de utilización del espacio disponible compactando la ciudad y sus servicios, mejorando la articulación de los espacios públicos.</p> <p>Los espacios públicos articulan la ciudad y sus actividades promoviendo el esparcimiento y la convergencia social.</p> <p>Los trabajos de recuperación de riveras atacan no solo a la problemática existente si no también resuelven las causas de esta, creando un sistema óptimo y sostenible para la ciudad.</p>

CUADRO 52: Análisis prospectivo. (Escenarios). Espacio público
FUENTE: Elaboración propia





Exponiendo las tendencias detectadas y un escenario prospectivo

El deterioro de los sitios y edificios patrimoniales de la ciudad de Escuintla se debe tanto a la falta de atención de las autoridades como a la falta de interés de la población en general, ya que sus acciones de desorden, higiene y falta de respeto hacia los edificios ha provocado la pérdida total y parcial de muchos de ellos y de la precarización y decadencia de esas áreas

PROSPECTIVA IMAGEN URBANA

ESCENARIOS

Tendencial	Se sigue con las mismas tendencias de protección a los edificios patrimoniales de la ciudad de Escuintla.	La ciudad continúa en decadencia llegando al punto de la pérdida de la mayoría de los edificios patrimoniales a demás del surgimiento de áreas abandonadas en el centro de la ciudad debido al deterioro y la inseguridad de ésta.
-------------------	---	--

Escenario paliativo	Se sigue con una leve propuesta de respuestas que a largo plazo son inadecuadas debido a la falta de planeación y planificación de las acciones a tomar, convirtiéndose al final solamente en algunas medidas de mitigación insuficiente para los daños que se tienen.	Se toman algunas acciones de salvaguarda de los edificios patrimoniales y de las zonas próximas a ellos, pero debido a la falta de planificación y de la aplicación de conocimiento de un equipo multidisciplinario, con cada intervención se cometen varios errores que con el tiempo se deterioren mas los edificios y se pierde la originalidad de los mismos.
----------------------------	--	---

Escenario deseado	Se sigue un modelo deseado, aplicando y siguiendo normativas adecuadas.	Se crea un órgano competente a las actividades de detección, restauración, mantenimiento, realización y reactivación de los edificios y áreas patrimoniales de la ciudad, fundamentado en leyes y acuerdos, que le presten fondos y recursos necesarios para la realización de programas y acciones necesarios para desarrollar de manera eficiente la conservación y salvaguarda de los mismos, realizando detecciones e intervenciones de manera adecuada, concientizando y fundamentando los principios de una cultura de respeto y salvaguardo de los edificios patrimoniales.
--------------------------	---	--

CUADRO 53: Análisis prospectivo. (Escenarios). Imagen urbana
FUENTE: Elaboración propia





PROSPECTIVA MOVILIDAD

ESCENARIOS

Tendencial	Este escenario representa una situación tendencial, es decir, la situación, en caso de continuar con la problemática existente.	Se continúa con el deterioro de las calles de la ciudad, el congestionamiento vehicular aumenta, debido al incremento del parque vehicular, y por el déficit de espacios adecuados para estacionamiento. La falta de regulación del transporte colectivo provoca mayores conflictos viales en el centro de la ciudad.
Escenario paliativo	Este escenario presenta intervenciones que se realizaron para solventar algunos de los problemas de la ciudad.	Se ha logrado reducir el congestionamiento en el centro de la ciudad, debido a la implementación de espacios adecuados para el estacionamiento, permitiendo así una mayor circulación. No se logran integrar las estaciones de transporte existentes, lo que mantiene un nivel de conflicto en algunas áreas.
Escenario deseado	Este escenario implica tener las condiciones ideales y deseables de la ciudad, con soluciones viables y reales.	La movilidad en la ciudad ha incrementado gracias a la implementación de un sistema de transporte. El nivel de congestionamiento ha disminuido debido al control de las unidades de transporte colectivo, a programas viales y a la generación de áreas específicas de estacionamiento. El déficit de espacios peatonales se ha reducido, se han generado proyectos destinados al peatón y la generación de ciclovías como movilidad alterna al vehículo.

CUADRO 54: Análisis prospectivo. (Escenarios). Movilidad
FUENTE: Elaboración propia

PROSPECTIVA EDIFICABILIDAD

ESCENARIOS

Tendencial	Este escenario representa una situación tendencial, es decir, la situación, en caso de continuar con la problemática existente.	Se continúa con un modelo de crecimiento disperso, generado por la aplicación de tipologías residenciales que favorecen a este tipo de expansión, existencia de una segregación social y espacial debido a este modelo de crecimiento, la fragmentación territorial ayuda a la maximización del uso de vehículo, existe un incremento excesivo en los tiempos y costos de transporte, aumentando el consumo de recursos naturales no renovables,
Escenario paliativo	Este escenario presenta intervenciones que se realizaron para solventar algunos de los problemas de la ciudad.	Se han propuestos cambios en la ocupación del suelo servido de la ciudad, se presentan focos de intensificación de la edificabilidad de algunas áreas de la ciudad, el sobre costo de mantenimiento de las zonas con bajas densidades y poca ocupación siguen siendo altos.
Escenario deseado	Este escenario implica tener las condiciones ideales y deseables de la ciudad, con soluciones viables y reales.	La aplicación y el seguimiento de los nuevos parámetros de densidad y ocupación, han logrado generar un mejor aprovechamiento urbano de la ciudad de Escuintla, se logró adoptar un modelo de ciudad compacto, consolidando la ciudad de manera eficiente y funcional, manteniendo un nivel equilibrado y adecuado entre intensidad de uso, capacidad edificable y espacios libres.

CUADRO 55: Análisis prospectivo. (Escenarios). Edificabilidad.
FUENTE: Elaboración propia

3.8 PROBLEMÁTICAS

PROBLEMÁTICA CENTRAL DE USO DE SUELO

- Saturación del comercio informal.
- Incompatibilidad en el uso de suelo industrial.
- Crecimiento de la precariedad urbana en zonas céntricas de la ciudad.
- Déficit de espacios recreativos y áreas verdes.
- Especulación inmobiliaria.





FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PROBLEMÁTICA

Limitantes físicas.

- Riveras de ríos y relieve Natural.
- Áreas de cultivo agrícola y grandes zonas industriales.
- Zonas de riesgo de inundación.
- Grandes infraestructuras viales.

Falta de regulación institucional

- Administración pública.
- Sector Industrial.
- Sector Agrícola.

Apatía y falta de participación ciudadana

PRINCIPALES PROBLEMÁTICAS DEL USO DE SUELO

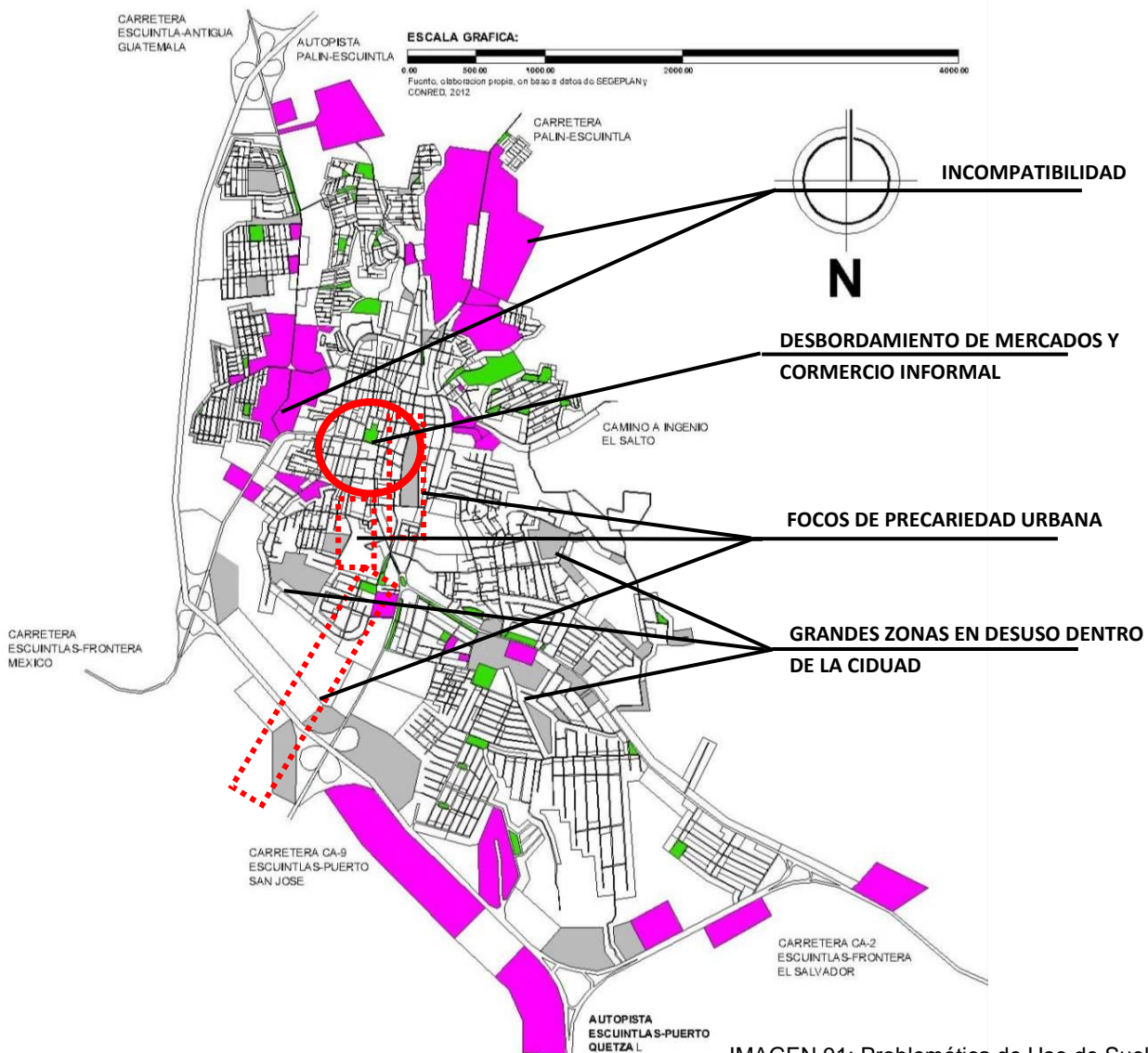


IMAGEN 91: Problemática de Uso de Suelo
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P y SEGEPLAN 2012





PROBLEMÁTICA CENTRAL DE ESPACIO PÚBLICO

- Carencia de un sistema integrado de áreas verdes y de esparcimiento.
- Mala administración de las áreas y espacios públicos existentes.
- Deterioro y precarización de la imagen urbana y de los espacios públicos.
- Deterioro de la flora y fauna de la región.

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PROBLEMÁTICA

Limitantes físicas.

- Falta de espacios apropiados.
- Inexistencia de una secuencia de los espacios públicos dentro de la ciudad.
- Riveras de ríos altamente contaminados.
- Poco énfasis e interés en el uso peatonal dentro de las vialidades de la ciudad.

Falta de regulación y administración institucional

- Administración pública
- Sector Industrial
- Sector Agrícola
- Población en general

Apatía y falta de participación ciudadana

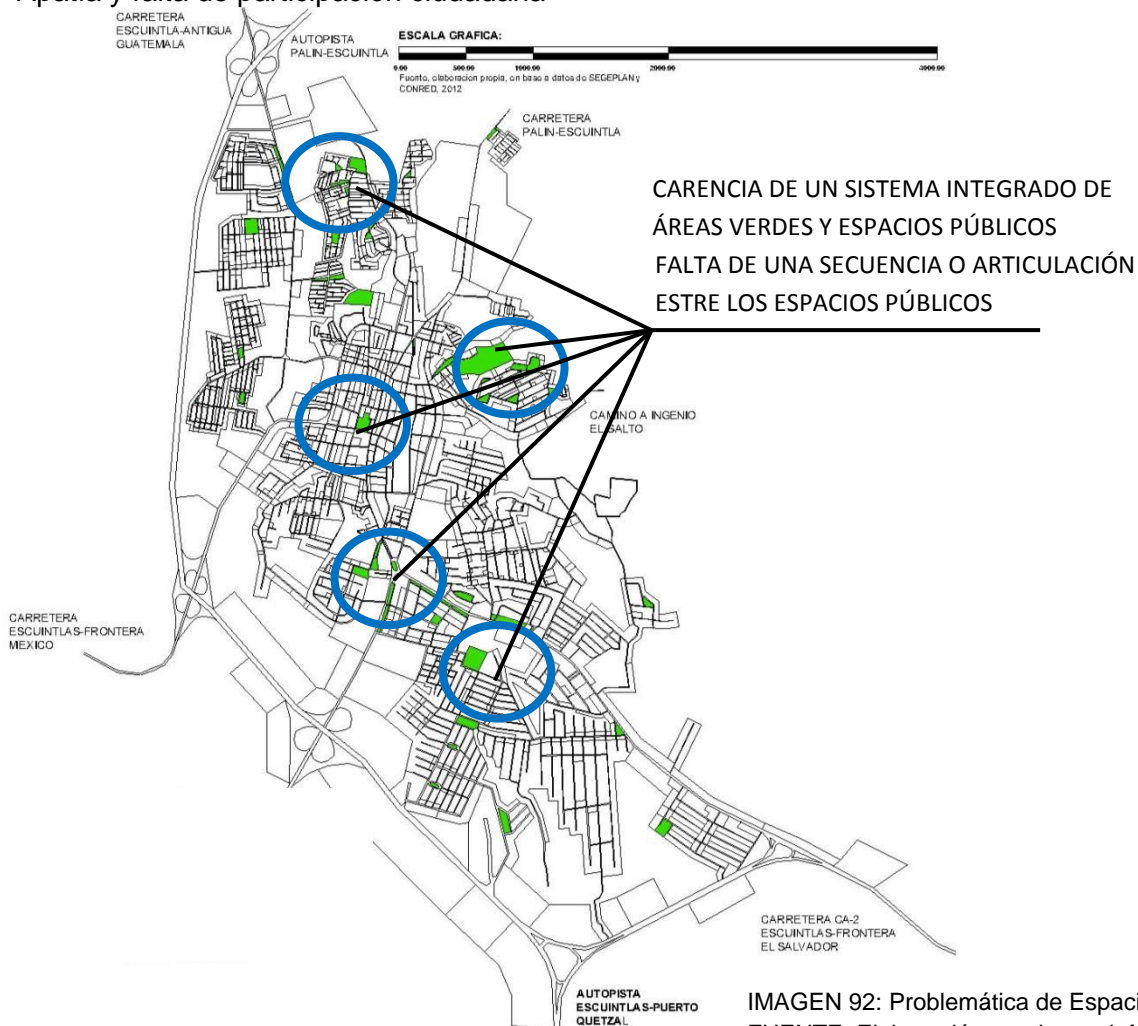


IMAGEN 92: Problemática de Espacios Públicos
FUENTE: Elaboración propia con información de
la D.M.P y SEGEPLAN 2012



PROBLEMÁTICA CENTRAL DE LA MOVILIDAD

- Conflicto vial en los acceso a la ciudad (en las principales avenidas y en horarios pico)
- Congestionamiento
 - Por estaciones de buses improvisadas dentro de la ciudad
 - Falta de estacionamientos
 - Mal estado de las calles
 - Déficit de espacio peatonal (debido a la ocupación por comercio Informal)

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PROBLEMÁTICA

Limitantes físicas.

- Mal estado de las calles y avenidas
- Ocupación del espacio destinado para la circulación.
- Falta de continuidad y articulación del tejido urbano

Falta de regulación institucional

- Administración pública.

Apatía y falta de participación ciudadana

PROBLEMÁTICA CENTRAL DE LA MOVILIDAD

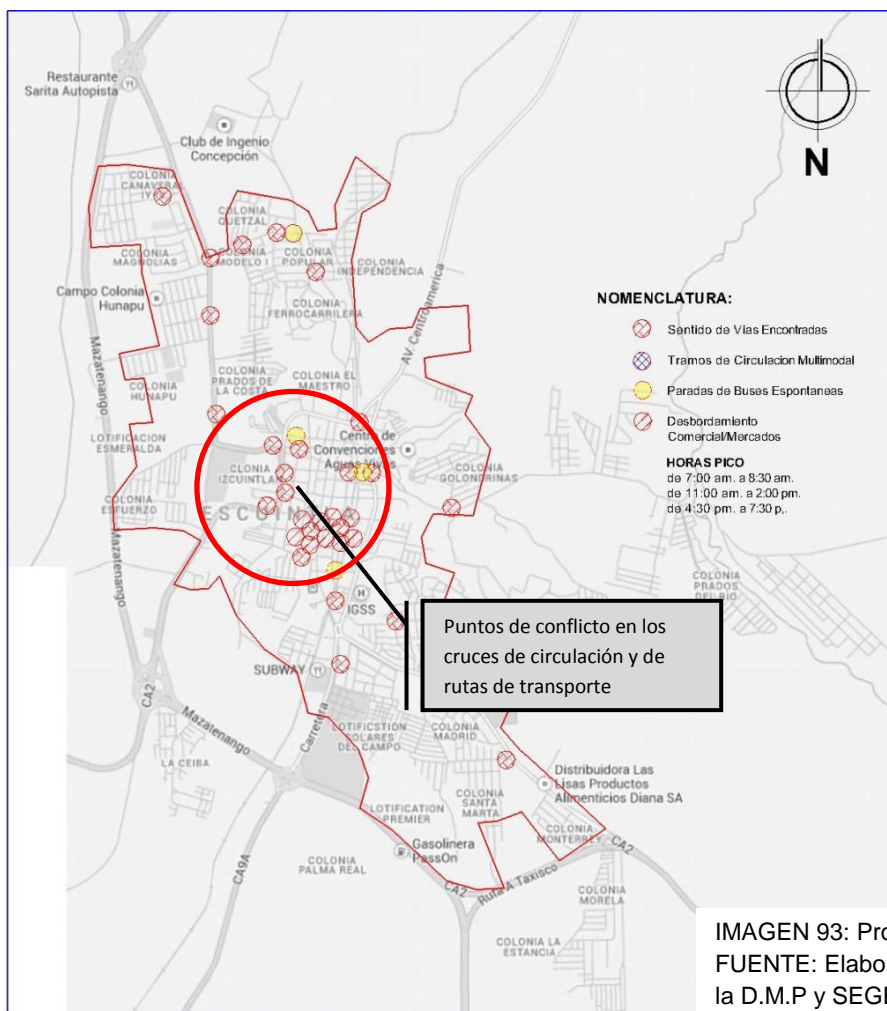


IMAGEN 93: Problemática de Movilidad

FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P y SEGEPLAN 2012

PROBLEMÁTICA CENTRAL DE EDIFICABILIDAD

- Subutilización de suelo servido, gran cantidad de áreas con poca densidad y edificación.
- Crecimiento en área de riesgo
- Densidad baja en algunas zonas de la ciudad
- Modelo actual disperso

FACTORES QUE INTERVIENEN EN LA PROBLEMÁTICA

Limitantes físicas.

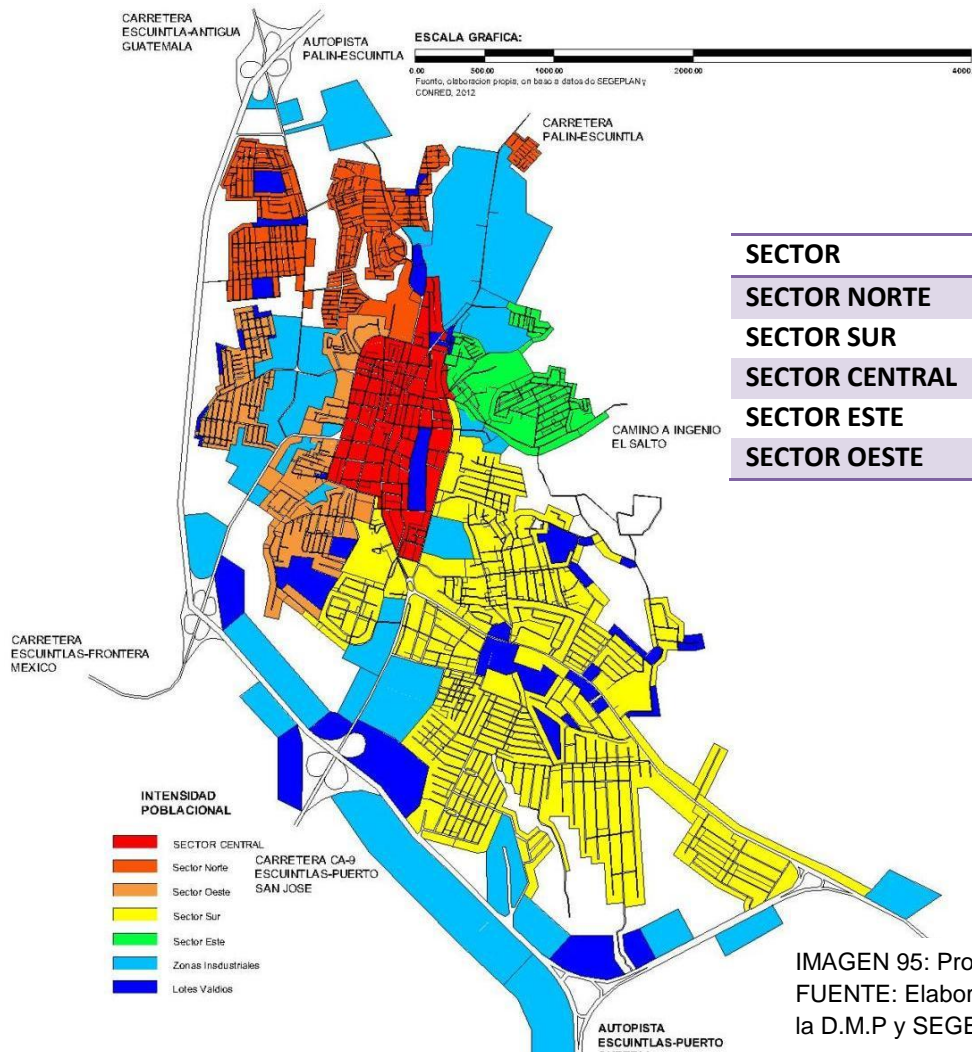
- Especulación en el valor del suelo.
- Altos índices de pobreza, (que interfieren en la capacidad de adquisición de suelo)
- Falta de aplicación de normativas existentes

Falta de regulación institucional

- Administración pública.

Apatía y falta de participación ciudadana

PROBLEMÁTICA DE EDIFICABILIDAD



SECTOR	DENSIDAD
SECTOR NORTE	3435.98 hab./ klm2
SECTOR SUR	2991.02 hab./ klm2
SECTOR CENTRAL	5908.72 hab./ klm2
SECTOR ESTE	2733.68 hab./ klm2
SECTOR OESTE	3244.64 hab./ klm2

IMAGEN 95: Problemática de Edificabilidad.
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P y SEGEPLAN 2012



4 Propuesta.

< 4



La Propuesta, como su nombre lo indica, establece una serie de directrices de ordenamiento y desarrollo de cada uno de los ejes estratégicos que se plantearon y su problemática específica.





4.1 EJES ESTRATÉGICOS

Para alcanzar una visión integral del ordenamiento y el desarrollo de la ciudad de Escuintla, se plantean 3 subsistemas o ejes de actuación, cuyas acciones se complementarán entre sí, para lograr el objetivo general y lograr el modelo de ciudad deseado.

La priorización de los ejes temáticos de actuación han sido el resultado del análisis del diagnóstico integral de la ciudad de Escuintla, por lo que si bien existen muchos factores relacionados al territorio y su ordenamiento, se concentra el esfuerzo en tres ejes principales, siendo el primero de estos, el uso de suelo y los espacios públicos, y también el suelo el principal de los factores a normar, controlar y administrar, por lo que resulta necesaria la gestión y utilización adecuada; también el segundo de los ejes es el de movilidad, infraestructura y servicios, componentes vitales para la ciudad, debe contar con las directrices adecuadas para asegurar un equilibrio entre el espacio para el peatón y el vehículo; además de sus servicios, infraestructura y equipamientos adecuados, el tercer eje, es el de imagen urbana y edificabilidad, siendo uno de los principales a trabajar en la ciudad debido a la falta de atención que se le ha dado, por lo que debe asegurarse su mejoramiento, mantenimiento y conservación, de los espacios e inmuebles, tratando de asegurar la correcta utilización del suelo disponible, evitando una mayor dispersión y pérdida de recursos.

Subsistemas Propuestos

- Uso de suelo y espacios públicos
- Movilidad, infraestructura y servicios
- Imagen urbana y edificabilidad.



4.2 Uso de suelo y espacio público

< 4

P-1





4.2.1 USO DE SUELOS

Algunos de los principales factores que intervienen en la problemática es la falta de la aplicación de la normativa existente, y la carencia de normativa específicas para el manejo de algunos sectores problemáticos, como lo es el comercio informal y la utilización del suelo vacante dentro de la ciudad, además de la desarticulación funcional entre la administración local y la dirección de instituciones de gobierno, en cierta medida el mal manejo de las limitantes físicas, tanto condiciones topográficas, hidrológicas y de riesgo, que influyen de alguna manera en el crecimiento disperso en áreas sin las condiciones adecuadas para el desarrollo residencial.

PRIORIDADES A NIVEL URBANO DE LA PROBLEMÁTICA DEL USO DE SUELO URBANO

1. Consolidar la mancha urbana, e implementación del modelo de ciudad compacta.
2. Compatibilidad del uso de suelo industrial.
3. Regulación del desbordamiento de mercados y crecimiento del comercio informal.
4. Mejoramiento de las condiciones de precariedad urbana.

OBJETIVO ESTRATÉGICO PARA LOS USOS DE SUELO URBANO

- Mejorar las condiciones de la ciudad a través de la propuesta de uso de suelo que genere un desarrollo físico adecuado controlado y regulado.

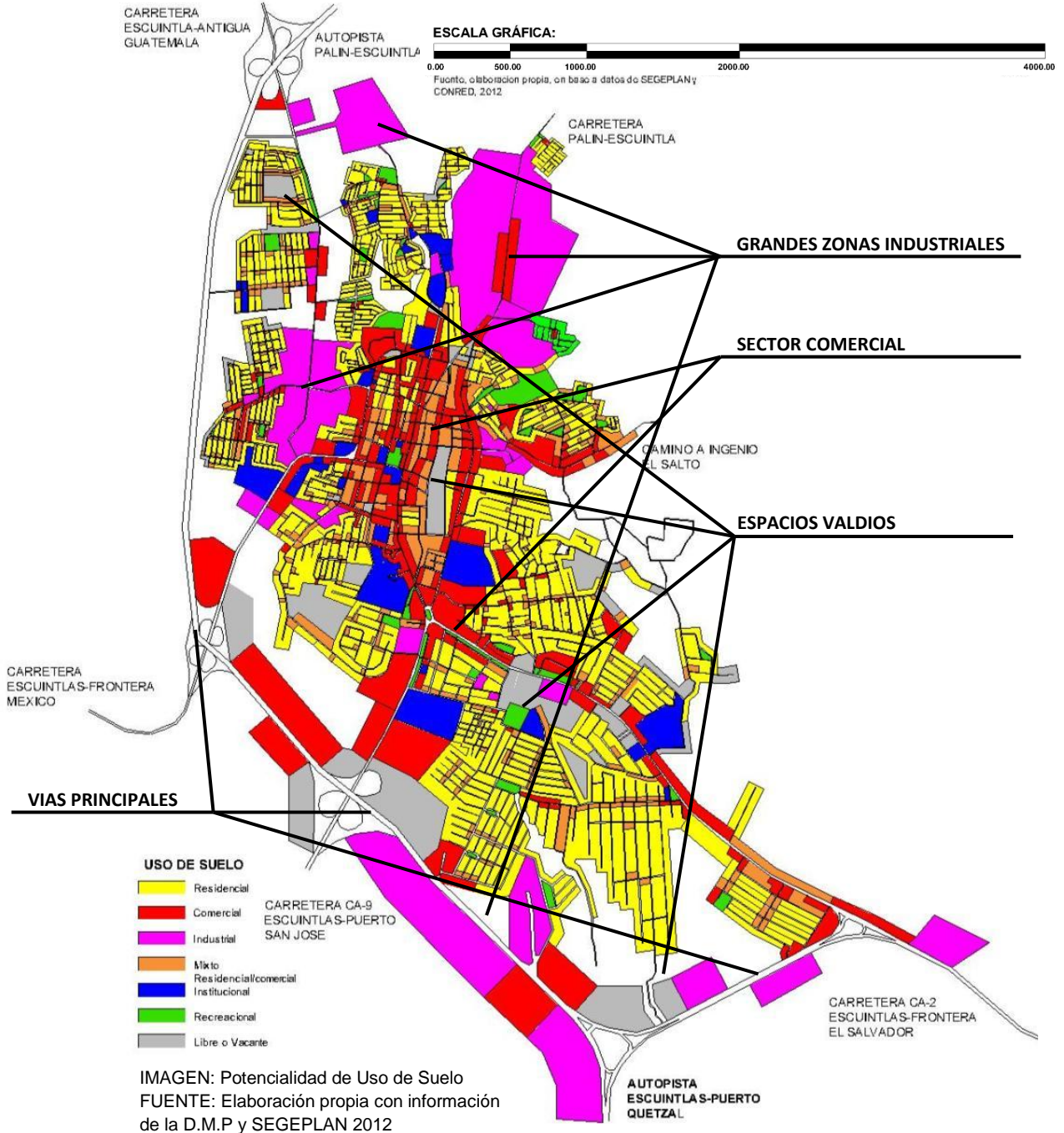
OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA LOS USOS DE SUELO URBANO

- Mejorar la compatibilidad entre las zonas industriales y el resto de la ciudad.
- Delimitación de áreas de alto riesgo y vulnerabilidad y reubicación de los habitantes existentes.
- Regular la colocación y crecimiento del comercio informal.
- Regular el uso de suelo, los límites, el crecimiento y expansión de la ciudad.



POTENCIALIDADES

FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)
1. clara ubicación del sector comercial y residencial.	1. mezcla de los usos de suelo
2. gran presencia de espacios baldíos	2. gran cantidad de áreas para el desarrollo de la ciudad
3. la ciudad es un centro industrial y área impórtate de paso de mercadería para el país	3.
4. cuenta con acceso a vías principales a nivel nacional	





PROYECTOS URBANOS ESTRATÉGICOS PARA EL USO DE SUELO

- Reubicación de la industria pesada e implementación de espacios de amortiguamiento.
- Reubicación de los habitantes de áreas en alto riesgo y vulnerabilidad y su reglamento
- Reubicación del comercio informal del centro y su reglamento para el comercio informal y control de mercados.
- Creación del reglamento de uso de suelo urbano y límites de crecimiento y expansión de la ciudad de Escuintla.

CRITERIOS Y DIRECTRICES GENERALES DE USO DE SUELO

Como parte de la propuesta se deben reglamentar todos los usos propuestos y las actividades realizadas en cada uno de ellos, esto con el fin de garantizar un adecuado funcionamiento y desarrollo de actividades.

Según la categorización del suelo que se presentó en el diagnóstico podemos decir que las sub categorías del suelo para esta propuesta son:

SUELO URBANIZABLE

Prioritarias: son actuaciones en uno o más predios, que la municipalidad tiene interés en que sean desarrolladas para mejorar la estructura del municipio, sus equipamientos e infraestructuras, los incentivos para desarrollar deben de ser mayores que en las de interés particular.

No prioritarias: son actuaciones en uno o más predios promovidas por particulares, con el único interés de generar desarrollo inmobiliario; estas deben de ser desincentivadas y más aún si se tratan de barrios cerrados, a través de mayores cargas en aportes de suelo para infraestructura vial, vivienda social y equipamientos.

SUELO NO URBANIZABLE

Áreas de protección especial: conexiones viales, humedales, sistemas fluviales, suelos de alta capacidad agrícola, corredores verdes y caminos, calles o avenidas históricas, etc.

De preservación por su valor ambiental: formaciones vegetales con valor ambiental y protector, formaciones arbustivas y herbáceas, etc.

De preservación por su valor para explotación natural: bosques con capacidad de explotación racional, suelos de alta producción agrícola, etc.

De preservación por su valor cultural: suelos sagrados para comunidades indígenas, sitios arqueológicos, etc.



Dentro de este suelo podrá haber ocupación humana compatible con el ambiente y las actividades que conlleva el mantenimiento y cuidado de estas áreas; y de baja intensidad constructiva.

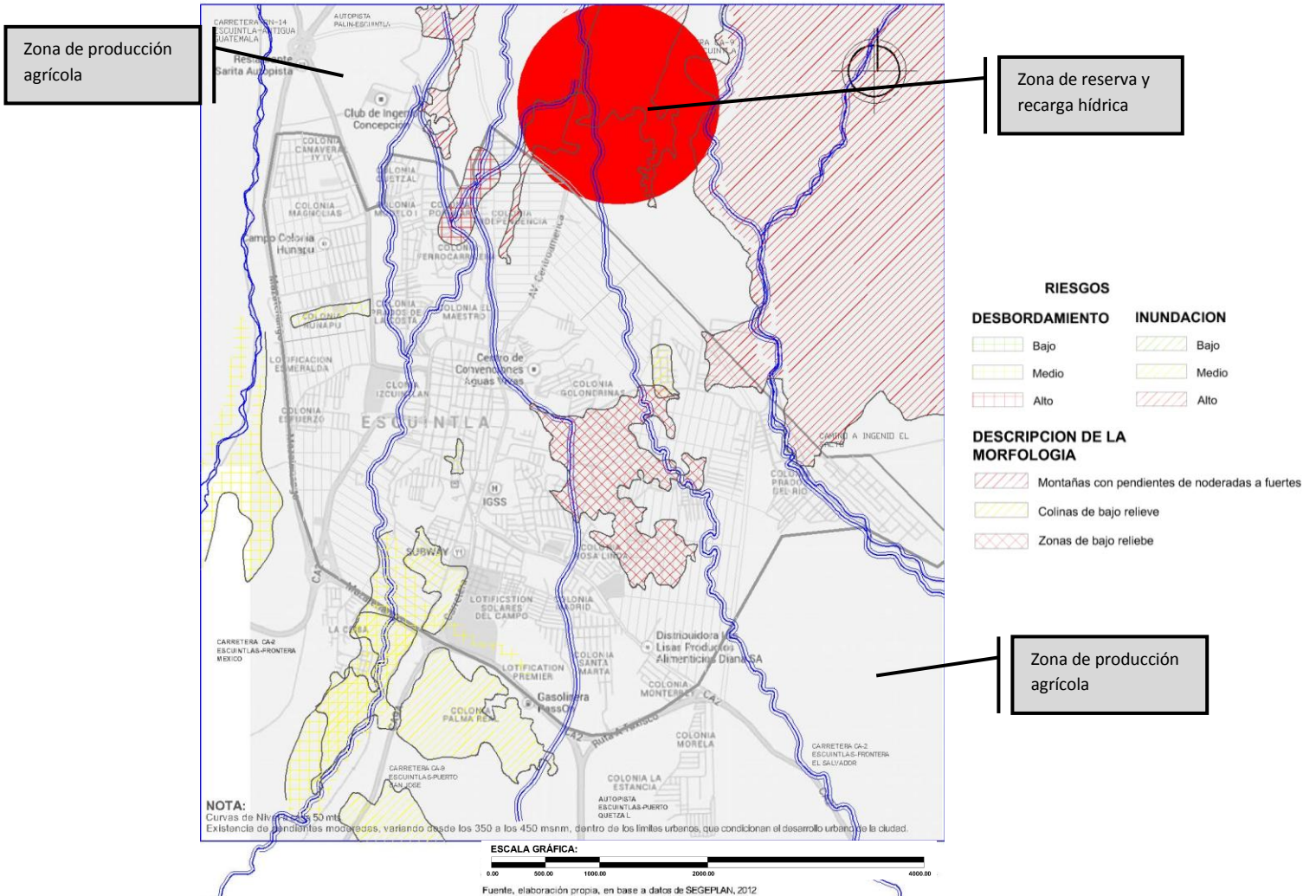
Áreas de riesgo: son los terrenos con pendientes mayores a los 20 grados, inundables, o propensos a incendios forestales, etc.

Por su valor Paisajístico: Hitos y paisajes naturales, paisajes singulares, paisajes culturales, parques de interés municipal, etc.

Para estas dos últimas categorías de suelo (urbanizable y no urbanizable) se debe realizar un reglamento de planes parciales en los que se establezcan las cesiones de suelo e incentivos y sus actuaciones permitidas.

Reservas territoriales Futuras: estos suelos se reservarán para su desarrollo futuro previa evaluación técnica y posterior aprobación de la municipalidad y la comunidad, podrán pasar a formar parte de los suelos urbanizables.

Mapa de suelo no urbanizable

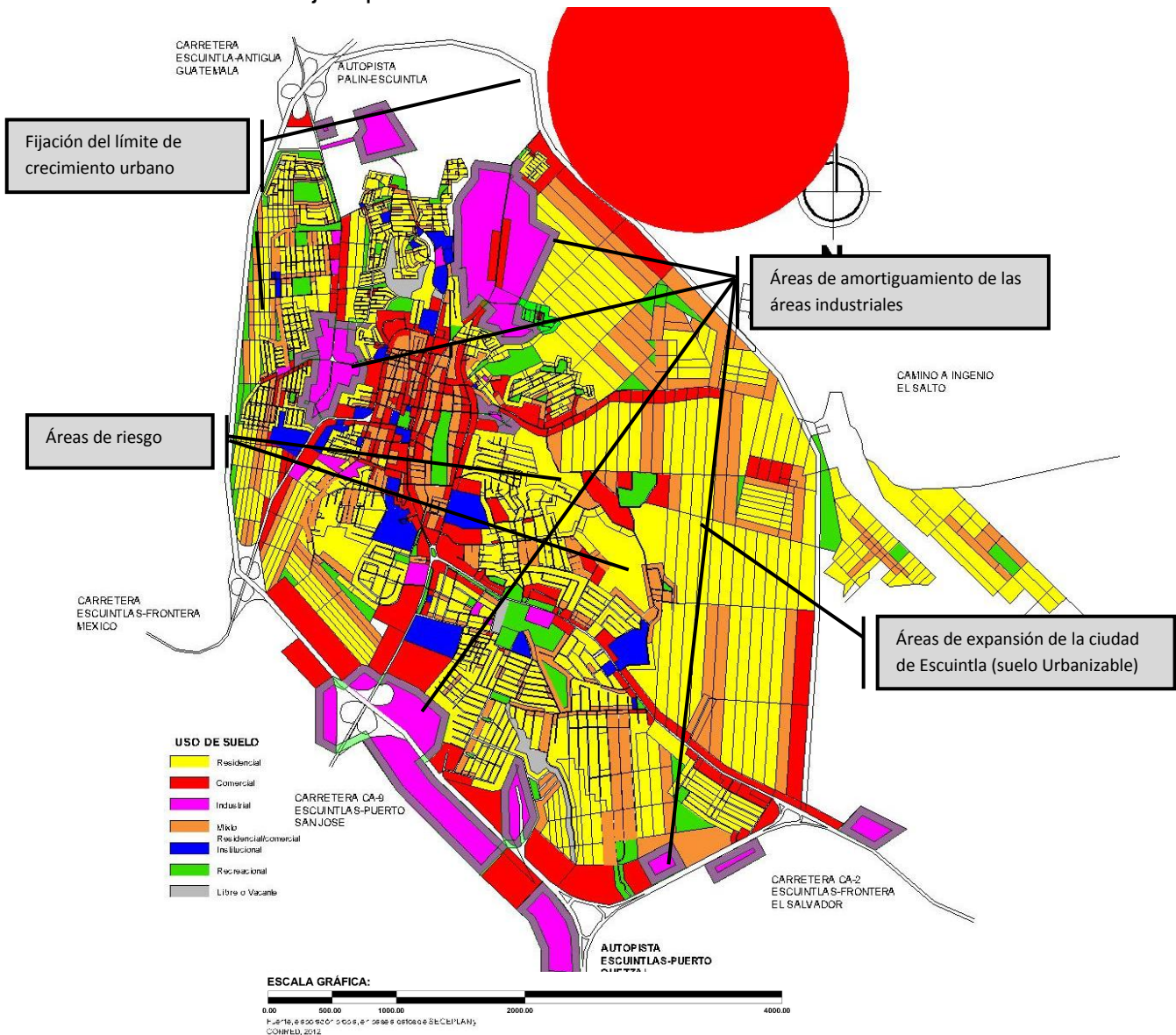




CRITERIOS Y DIRECTRICES ESPECÍFICAS DE USO DE SUELO

Reubicación de la industria pesada e implementación de espacios de amortiguamiento.

Se definen las zonas de transición, como áreas de amortiguamiento de los efectos del resto de la ciudad sobre un espacio determinado, y en el caso contrario, que los efectos de un espacio determinado no afecten las actividades del resto de la ciudad, siendo el caso algunas áreas especiales del municipio, como el centro histórico y las zonas industriales, pudiéndose determinar dependiendo del tipo de uso del área y de las zonas circundantes, pudiendo acceder a las ventajas y beneficios que éstos otorgan a través de la cesión del suelo afecto y a la alineación de los ejes que los definen





Diretrizes de las zonas de amortiguamiento y de conservación.

Funciones

Las zonas de amortiguamiento para conservación mejoran las condiciones de los recursos mediante la depuración de ciertas funciones del paisaje. Las principales necesidades que el diseño de zonas de amortiguamiento puede atender y sus funciones asociadas.

Enfoque y objetivos	Funciones de una zona de amortiguamiento
Calidad del agua	
Reducir la erosión y escorrentía de sedimento, nutrientes y otros contaminantes potenciales	Desacelerar el agua de escorrentía y mejorar la infiltración Atrapar contaminantes en la escorrentía superficial
Retirar contaminantes del agua de escorrentía y del viento	Atrapar contaminantes en el flujo subsuperficial Estabilizar el suelo Reducir la erosión de riberas
Biodiversidad	
Mejorar el hábitat terrestre	Aumentar el área del hábitat Proteger hábitats sensibles
Mejorar el hábitat acuático	Restaurar la conectividad Aumentar el acceso a recursos Proyectar sombra en riachuelos para mantener la temperatura
Suelos productivos	
Reducir la erosión del suelo	Reducir la energía del agua de escorrentía
Aumentar la productividad del suelo	Reducir la energía eólica Estabilizar el suelo Mejorar la calidad del suelo Retirar contaminantes del suelo
Oportunidades económicas	
Proveer fuentes de ingreso	Generar productos comercializables
Aumentar la diversidad económica	Reducir el consumo de energía
Aumentar el valor económico	Aumentar el valor de la propiedad Proveer fuentes de energía alternativas Prestar servicios de ecosistema
Protección y seguridad	
Proteger contra el viento o la nieve	Reducir la energía eólica
Aumentar el control biológico de plagas	Modificar el microclima Mejorar el hábitat para depredadores de plagas
Proteger contra aguas de inundación	Reducir los niveles de las aguas de crecidas y la erosión
Crear un ambiente seguro	Reducir riesgos





Estética y calidad visual	
Mejorar la calidad visual	Mejorar el interés visual
Controlar los niveles de ruido	Ocultar las vistas indeseables
Controlar los contaminantes del aire y los olores indeseables	Atenuar el ruido indeseado
	Filtrar los contaminantes del aire y los olores indeseables
	Separar las actividades humanas
Recreación al aire libre	
Promover recreación basada en la naturaleza	Aumentar el área natural
Utilizar zonas de amortiguamiento como senderos recreativos	Proteger las áreas naturales
	Proteger el suelo y las plantas
	Proveer un corredor para movimiento
	Mejorar la experiencia recreativa

La mayoría de zonas de amortiguamiento desempeñan más de una función, aun si se diseñaron con sólo una función en mente. El diseño de zonas de amortiguamiento debe considerar las funciones previstas así como también las imprevistas que podrían ser o no deseables.

Ubicación

La ubicación determina la yuxtaposición de una zona de amortiguamiento a condiciones problemáticas en el paisaje circundante. También determina características importantes del sitio, tales como tipo y pendiente del suelo, que pueden influenciar cuán eficaz puede ser una zona de amortiguamiento.

Una ubicación dada podría ser mejor para una función específica, mientras que otra ubicación podría serlo para otra función.





Para retirar tipos diferentes de contaminantes se necesitan zonas de amortiguamiento en varias ubicaciones.

Estructura

Las características estructurales de una zona de amortiguamiento tales como tamaño, forma y estructura de la vegetación determinan en gran parte cuán bien una zona de amortiguamiento es capaz de funcionar en una ubicación dada.

Sistemas.

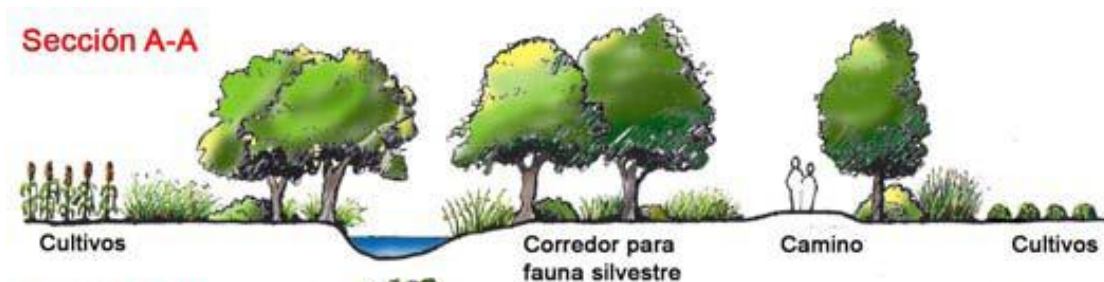
Se le determina sistemas de amortiguamiento a la combinación de dos o varias áreas de amortiguamiento que se fusionan, y que a pesar de tener características y objetivos distintos, ayudan a mejorar a la totalidad de la ciudad de una manera integral.

Características de zonas de amortiguamiento

Al momento de seleccionar un área para la implementación de una zona de amortiguamiento, y lograr aprovechar al máximo este recurso, es necesario introducir las siguientes consideraciones.

- Considerar el contexto del paisaje al diseñar zonas de amortiguamiento
- Diseñar cada zona de amortiguamiento para varios objetivos
- Estar consiente del potencial de efectos imprevistos de las zonas de amortiguamiento
- Reconocer los beneficios y limitaciones de las zonas de amortiguamiento
- Utilizar un proceso de planificación

Zona de amortiguamiento diseñada para filtrar la escorrentía agrícola o industrial, para reducir los costos de tratamiento del agua potable para la ciudad, esta zona de amortiguamiento brinda un hábitat y un conducto para la fauna silvestre a la vez que ofrece un sendero recreativo para el público.



Zona de amortiguamiento en un área más urbanizada, un humedal construido en la zona de amortiguamiento trata la escorrentía antes de que ésta fluya hacia el riachuelo, un área de recreación activa en la zona de amortiguamiento proporciona un corta fuegos para proteger viviendas. La vida silvestre también se beneficia de esta zona de amortiguamiento, pero este objetivo desempeña un papel menos significativo que en la zona anterior debido a la ubicación de la zona de amortiguamiento.





Zona de amortiguamiento entre un campo agrícola o industria y un área residencial, esta zona de amortiguamiento sirve como jardín común para residentes rurales y urbanos, esta zona de amortiguamiento también provee control del ruido y protección contra la fumigación agrícola, en esta zona de amortiguamiento se pueden implementar productos tales como arboles frutales, reserva forestal, jardines comunales, etc.



Zona de amortiguamiento que ilustra como la zona de amortiguamiento en la zona anterior proporciona vistas estéticas en ubicaciones selectas. Otras consideraciones estéticas están incorporadas en el diseño para fomentar el uso por humanos. Las señales informan a los residentes sobre las medidas de conservación en vigor para proteger los recursos naturales.



Funciones de las zonas de amortiguamiento

Las zonas de amortiguamiento podrían cumplir un gran número de funciones, todo esto dependiendo de cómo se haya planificado y como se pretendan desarrollar, para esto se presenta en los anexos, una serie de tablas que pueden ayudar a mejorar la percepción de acerca de los objetivos planteados y las distintas funciones que pueden jugar cada una de las áreas.

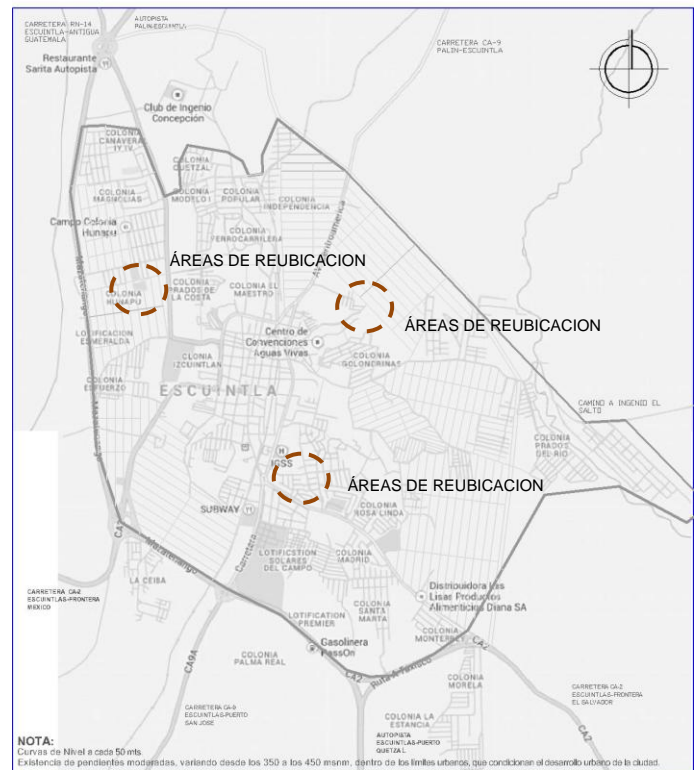
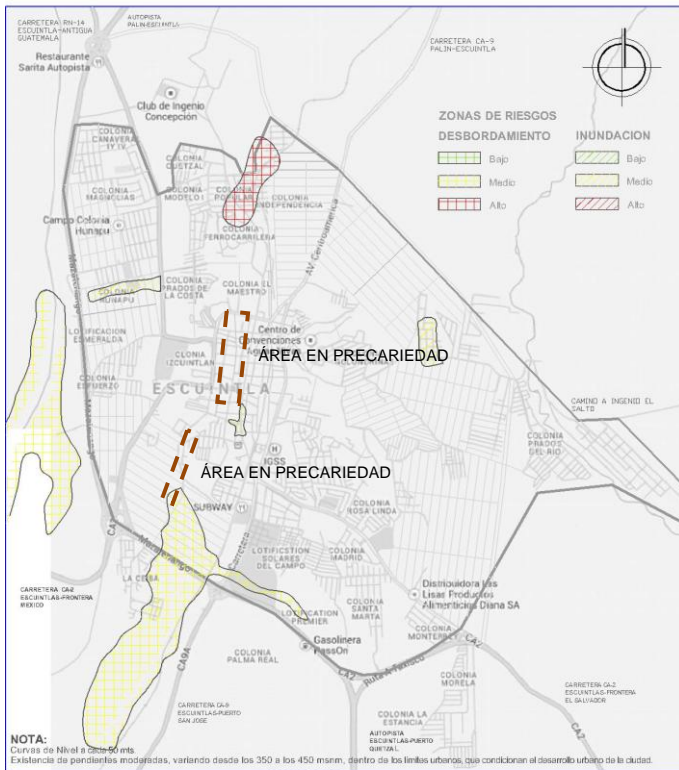


Reubicación de los habitantes de áreas en alto riesgo y vulnerabilidad y su reglamento

Dentro de la ciudad de Escuintla, se encuentran algunas áreas pobladas situadas en lugares de riesgo y alto riesgo, con altos índices de vulnerabilidad ambiental y social, por lo que se presenta una propuesta para la creación de zonas de reubicación para esta población.

Dentro del proyecto de la reubicación de los habitantes en alto riesgo y precariedad, dentro del uso de suelo se realiza la delimitación de las áreas de reubicación, esperando reducir las áreas en precariedad dentro de la ciudad, mejorar las condiciones de vida de los habitantes en zonas de alto riesgo y en precariedad, y luego reutilizar estas áreas para realizar proyectos de conservación, zonas de amortiguamiento, y espacios públicos, para mejorar la calidad de vida de los habitantes de la ciudad de Escuintla.

En esta etapa se ubican tres puntos de intervención, los cuales están ubicados en las áreas que se espera realizar una especie de densificación, ya que estas zonas cuentan con algunos espacios de suelo vacante, dentro de las zonas pobladas, contando con todos los servicios disponibles dentro de la ciudad, siendo necesario para la implementación de esta propuesta el desarrollo de normas específicas que regulen el redoblamiento de las áreas movilizadas, y la ocupación de los nuevos espacios, siendo explicado el tipo de ocupación dentro de la propuesta de densificación de este mismo documento.

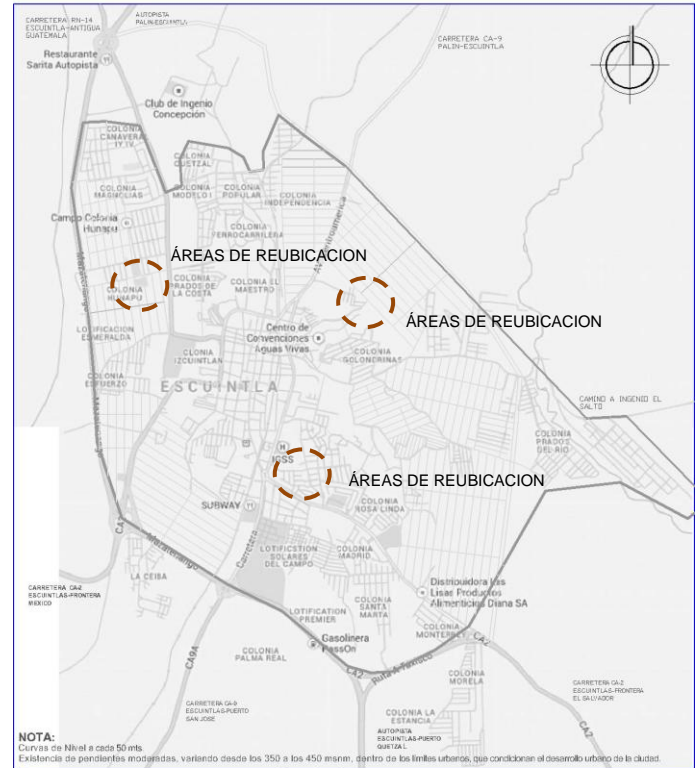
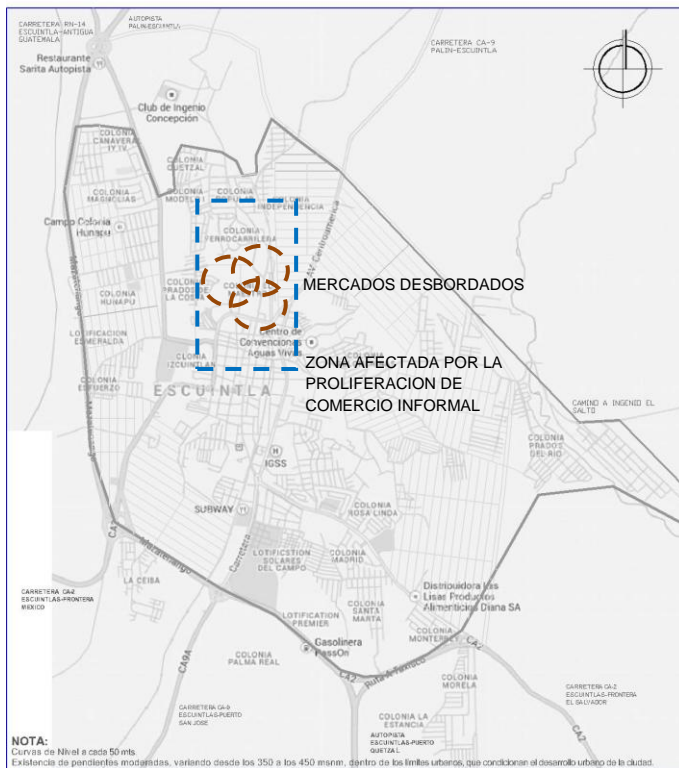




Reubicación del comercio informal del centro y su reglamento para el comercio informal y control de mercados.

En base al análisis realizado en el diagnóstico, acerca del desbordamiento de los mercados y sobre ocupación del comercio informal en el centro de la ciudad de Escuintla, se plantea la propuesta de reubicación del comercio informal y control de mercados.

Dentro del proyecto se pretende rehabilitar las calles y avenidas que están ocupadas total y parcialmente alrededor de los mercados del centro, además de controlar la colocación de ventas ambulantes y comercio informal en el centro de la ciudad, logrando así, una reducción del comercio informal en las calles y avenidas de la ciudad de Escuintla, mejorar la movilidad en las áreas afectadas, una rápida recuperación del ornato y la imagen urbana de la ciudad, y la implementación de una normativa que reglamente la ubicación y distribución del comercio informal dentro de la ciudad, donde se deberá de crear una oficina o integrar estas funciones a una ya existente, donde se evalúe, oriente y desarrollen las etapas que sean necesarias para el buen manejo y disposición de los espacios que se ocuparan y los que se están generando en el centro, logrando generar un manejo adecuado de los nuevos espacios de desarrollo e integración social dentro de la ciudad de Escuintla.





Reglamento de uso de suelo urbano y límites de crecimiento y expansión de la ciudad de Escuintla.

Para velar por un correcto desarrollo urbano, y poder detener la expansión actual de la ciudad de Escuintla, es necesario la implementación de un reglamento que regule el uso del suelo dentro del perímetro de la ciudad, en donde se deberá de determinar los distintos usos de suelo de la ciudad, el perímetro de crecimiento, las zonas de riesgo, las áreas en vulnerabilidad, zonas de expansión y zonas no urbanizables.

Uso Residencial

En la actualidad se cuenta con un 38.76 % del territorio ocupado, y se espera alcanzar un 41.38 % para el año 2033, observando que dentro de las áreas de uso residencial se desarrollaran diferentes tipologías y características pudiendo ser estas, unifamiliar y multifamiliar, respetando los niveles de edificabilidad correspondientes a cada caso en particular de acuerdo con la zonificación, siendo compatible con áreas de comercio de bienes y servicios en su mayoría, compatible además con industrias no molestas correspondientes a industrias livianas o artesanales.

Uso Mixto, (residencial y comercial)

En la actualidad se cuenta con un 5.92 % del territorio ocupado, y se espera alcanzar un 12.71 % para el año 2033, entendiéndose estas como áreas en las cuales se desarrollaran dos usos diferentes, siendo estos residencial, unifamiliar o multifamiliar comercios de bienes y servicios e industrial artesanal, determinando de acuerdo con las normativas adecuadas y la capacidad de uso de cada uno de ellos, los usos mixtos pueden estar conformados por las áreas cercanas a las principales vías de distribución de la ciudad donde se tiene y plantea una mayor edificabilidad.

Uso Comercial

En la actualidad se cuenta con un 22.53 % del territorio ocupado, y se espera alcanzar un 23.64 % para el año 2033, describiéndose como áreas con actividades comerciales y de servicios, son compatible con todos los tipos de área residenciales, los lotes mínimos serán iguales a los especificados para las zonas residenciales en los cuales se asientan en estas actividades, permitiéndose el uso mixto residencial- comercial, las actividades comprendidas dentro de este tipo de comercio pertenecen casi exclusivamente al comercio de bienes, pudiendo se expendio de alimentos, tiendas y mercaditos.

Uso Industrial

En la actualidad se cuenta con un 17.78 % del territorio ocupado, y se espera reducir a un 9.01% para el año 2033, siendo estas áreas donde se realizan actividades de transformación de materias primas a través de su fabricación, manufactura y transformación, deben preverse las condiciones adecuadas para la seguridad y la compatibilidad, en especial con el sector residencial para cada categoría de industria, dentro de esta propuesta de uso se promoverá el tipo de industria no molesta, liviana general y artesanal, la cual es amigable y compatible





con los usos residenciales, además se ubicara claramente dentro de las zonas en expansión fuera de la ciudad a la Industria General que se comprende por fábricas de muebles, transformación de madera, fábricas, conservan transformación de productos naturales, industriales limpias, panaderías, talleres de automotores, fábricas de ropa, dulces, laboratorios, comidas enlatadas, convertidor de papel, necesitando un proceso para la reubicación de la industria ya establecida en las proximidades de las zonas residenciales.

Uso Institucional / Gubernamental

En la actualidad se cuenta con un 4.45 % del territorio ocupado, y se espera alcanzar un 2.26% para el año 2033, entendiéndose como predios destinados al uso de edificios públicos e institucionales, municipales o gubernamentales, son compatibles con áreas comerciales y residenciales, la determinación del índice de ocupación y construcción deberá ser normada de acuerdo con la edificación y las estructuras requeridas para los servicios prestados.

Uso Recreativo y Áreas Verdes

En la actualidad se cuenta con un 2.19 % del territorio ocupado, y se espera alcanzar un 10.56 % para el año 2033, siendo estas áreas orientadas a la utilización recreativa y áreas de convergencia y esparcimiento social, pueden ser espacios libres o con edificaciones exclusivamente para el deporte de carácter público y privado.

Uso No urbanizable / áreas de Mitigación

En la actualidad se cuenta con un 8.37 % del territorio ocupado, y se espera reducir un 0.56 %, para el año 2033, debido a sus características no podrá ser utilizado como objeto de desarrollos urbanos, pero si podrán desarrollarse proyectos que beneficien a su aprovechamiento y protección.

Dentro de esta categoría se encuentran:

- Áreas de riesgo, inundables, deslizamientos, incendios forestales etc.
- Áreas de conservación forestal y agrícola.
- Áreas de valor arqueológico.
- Áreas de Amortiguamiento.

Para cada uno de los posibles casos, se deberán generar planes especiales que determinen las acciones complementarias para cada una de ellas.

Límites de crecimiento y expansión de la ciudad

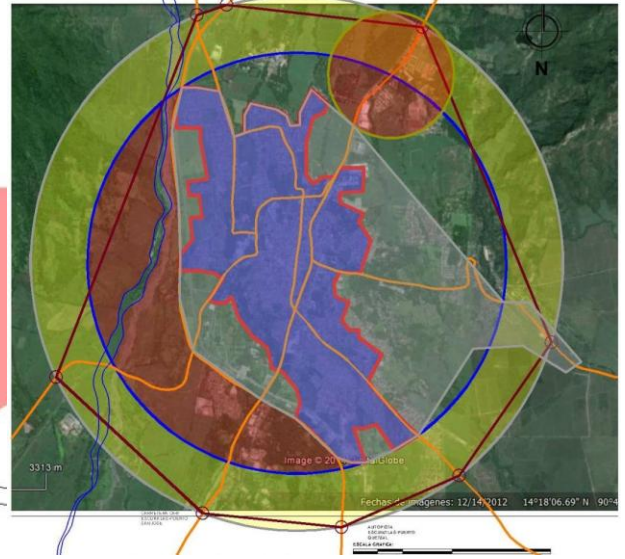
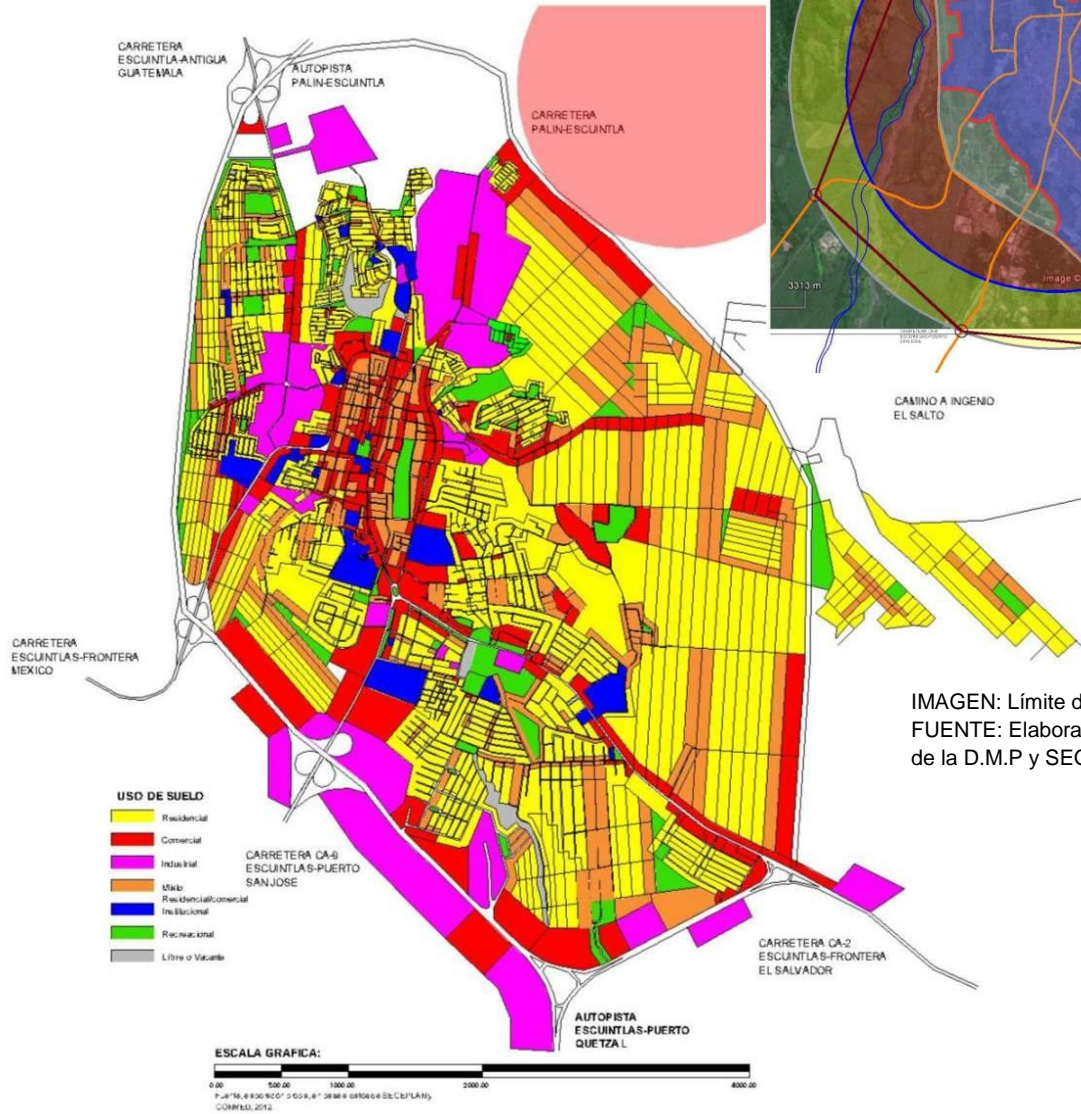
Es la línea o limite que restringe el crecimiento y expansión de la ciudad, pudiendo ser un límite físico o imaginario, donde la expansión se deberá detener para poder lograr satisfacer las necesidades de servicios e infraestructura de la ciudad.

Expansión Futura

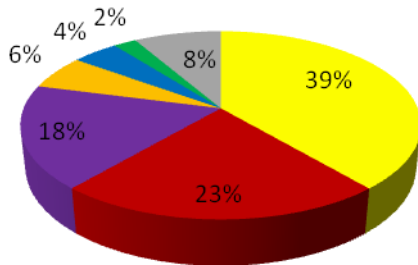
Suelo que será destinado para la expansión futura de la ciudad, la cual deberá de dotarse de las condiciones necesarias de suelo urbano.



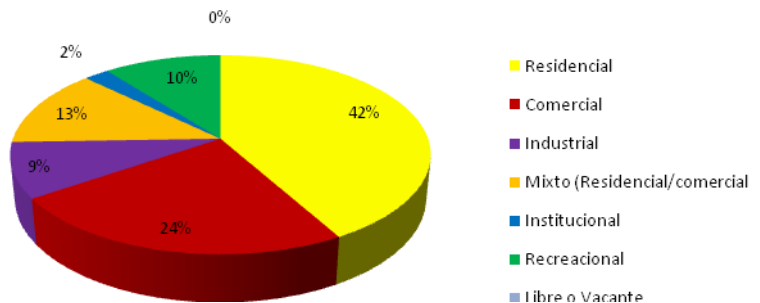
PROPUESTA DE USOS DE SUELO INTEGRAL.



USO DE SUELO, CIUDAD DE ESCUINTLA 2013



USO DE SUELO, CIUDAD DE ESCUINTLA 2033





EJE DE INTERVENCIÓN						
PROGRAMA DE PROYECTOS DE USO DE SUELO						
OBJETIVO ESTRATÉGICO						
<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las condiciones de la ciudad a través de la propuesta de uso de suelo que genere un desarrollo físico adecuado controlado y regulado. 						
OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADORES	PROYECTO	UBICACIÓN	CUMPLIMIENTO DE METAS		
				CORTO PLAZO	MEDIANO PLAZO	LARGO PLAZO
Mejorar la compatibilidad entre las zonas industriales y el resto de la ciudad.	-Reducción de la contaminación provocada por la industria. - Reducción de las áreas industriales dentro de la ciudad. -incremento de las áreas verdes dentro de las zonas industriales.	Reubicación de la industria pesada e implementación de espacios de amortiguamiento.	Áreas industriales existentes dentro del perímetro urbano de la ciudad,	Análisis detallado de la problemática, y negociaciones con los empresarios y población general	Creación de espacios de amortiguamiento y transición alrededor de las zonas industriales	Movilización de la industria pesada a nuevas áreas de expansión de la ciudad de Escuintla.
Delimitación de áreas de alto riesgo y vulnerabilidad y reubicación de los habitantes existentes.	-Reducción de las áreas en precariedad. -Mejoramiento de las condiciones de vida de los habitantes en zonas de alto riesgo y en precariedad.	Reubicación de los habitantes de áreas en alto riesgo y su Reglamento	Vacios urbanos de las colonias ubicadas en las zona sur (Jacarandas 1 y 2, Rosalinda, etc.) de la ciudad de Escuintla	Análisis detallado de la problemática, e inicio de diálogos, Inicio de la implementación de servicios e infraestructura para las nuevas zonas	Movilización permanente de los habitantes de zonas de alto riesgo y en precariedad, a espacios idóneos para su establecimiento.	Seguimiento, evaluación y control de los resultados obtenidos.
Regular la colocación y crecimiento del comercio informal.	-Reducción del comercio informal en la calles y avenidas de la ciudad -Mejora de la movilidad en las áreas afectadas. -Recuperación del ornato y la imagen urbana de las áreas afectadas.	Reubicaron del comercio informal del centro y su reglamento para el comercio informal y control de mercados.	Vacios urbanos de las colonias ubicadas en las zona Sur (Jacarandas 1 y 2, Rosalinda, etc.) y Norte (Cañaveral 1y2, Magnolias, etc.) de la ciudad de Escuintla	Análisis detallado de la problemática, e inicio de diálogos con los comerciantes, los representantes de los sectores afectados y la administración pública, Inicio de la implementación de servicios e infraestructura para las nuevas zonas comerciales.	Movilización permanente de los comercios a las nuevas áreas comerciales.	
Regular el uso de suelo, los limites el crecimiento y expansión de la ciudad.	-Ocupación total de los espacios baldíos dentro de la ciudad. - Mejoramiento de la compatibilidad de los usos de suelo - Distribución equitativa de los usos de suelo. -Delimitación del área de ocupación de la ciudad. -incremento de los índices de ocupación de la ciudad.	Reglamento de uso de suelo urbano y límites de crecimiento y expansión de la ciudad de Escuintla.	Aplicable a la totalidad de la ciudad de Escuintla y las nuevas áreas de desarrollo urbano.	-Revisión y actualización de la normativa vigente, y la redacción de una propuesta actualizada de plan de uso de suelo. -Implementación de la propuesta de los límites de crecimiento y expansión urbana.	Implementación de la Propuesta de uso de suelo	Revisión, evaluación y actualización del plan de usos de suelo





4.2.2 ESPACIO PÚBLICO

Dentro de los espacios públicos encontramos que algunos de los principales factores que intervienen en la problemática es la falta de control sobre la administración de los espacios y la falta de mantenimiento, además de la carencia de una normativa específicas para el manejo de los espacios, siendo esto parte de la aplicación de los reglamentos de uso y gestión de suelo, por lo que los pocos espacios públicos existentes se encuentran muy deteriorados y desarticulados, siendo insuficientes para cubrir la demanda de la población.

PRIORIDADES A NIVEL URBANO DE LA PROBLEMÁTICA DE ESPACIO PÚBLICO

1. Implementar nuevas áreas verdes y de esparcimiento dentro de los espacios adecuados.
2. Mejorar el uso y mantenimiento de los espacios públicos
3. Mejorar el mantenimiento y evitar el deterioro de la flora y fauna de la región.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA EL ESPACIO PÚBLICO

- Mejorar el espacio público existente y conexiones a través de circuitos y sub sistemas de parques y plazas dentro de la ciudad.
- Mejorar la calidad y los servicios que prestan los espacios públicos dentro de la ciudad.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS PARA EL ESPACIO PÚBLICO

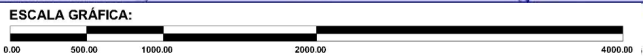
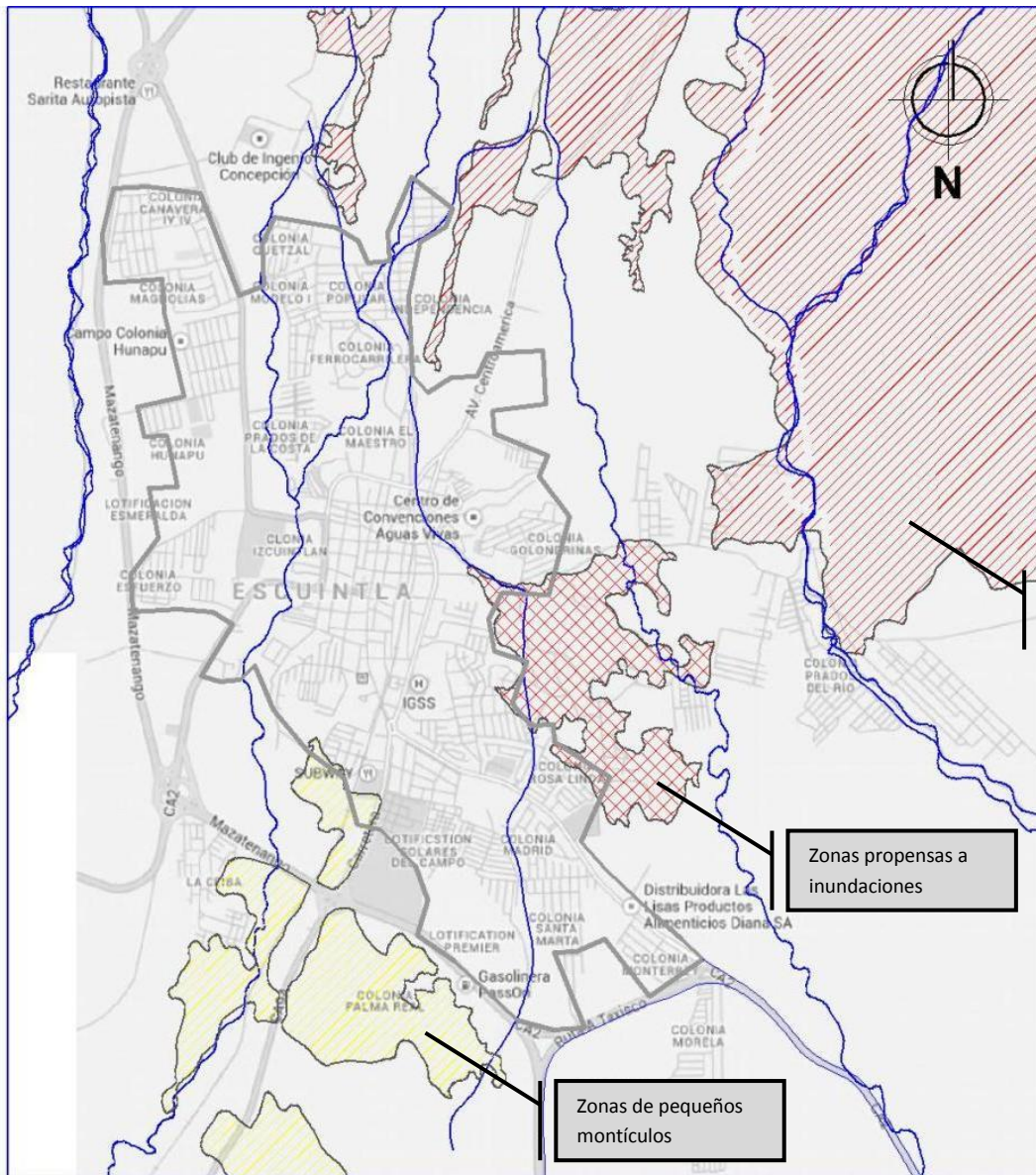
- Implementación de áreas verdes y zonas de reserva, dentro de la ciudad.
- Creación de un sistema de espacios públicos dentro de la ciudad.
- Mejoramiento del manejo y mantenimiento de los espacios públicos.
- Mejoramiento y reactivación del centro histórico de la ciudad





POTENCIALIDADES

FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Cuenta con varios posibles espacio para el crecimiento y desarrollo de espacios públicos. 2. Cuenta con gran cantidad de ríos que la atraviesan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es la conexión de la costa sur y la ciudad capital 2. Tiene proximidad a la industria agrícola, el sistema portuario, la ciudad capital y zonas turísticas.
<ol style="list-style-type: none"> 3. Cuenta con importantes conexiones de vías principales. 	



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012

IMAGEN: Potencialidades de Espacios Públicos
FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P y SEGEPLAN 2012





PROYECTOS URBANOS ESTRATÉGICOS DE ESPACIO PÚBLICO

- Creación del sistema de áreas verdes y de reforestación.
 - a) Recuperación de las riveras de los ríos de la ciudad.
 - b) Recuperación e implementación de áreas verdes dentro de las avenidas de ingreso a la ciudad.
 - c) Recuperación de las áreas verdes y de esparcimiento de las colonias de la ciudad.
 - d) Implementación de áreas verdes y zonas de esparcimiento en los vacíos urbanos dentro de la ciudad
- Creación de la plaza cívica dentro del centro cívico de la ciudad
- Priorización peatonal e implementación de ciclo vías en las calles y avenidas del centro cívico e histórico y áreas específicas de la ciudad de Escuintla.
- Creación del programa permanente de divulgación, capacitación y recuperación de los espacios públicos de la ciudad.
- Creación del programa de mejoramiento e intervención del espacio público, edificios y monumentos patrimoniales del sector.

CRITERIOS Y DIRECTRICES GENERALES DE ESPACIO PÚBLICO

Creación del sistema de espacios públicos dentro de la ciudad de Escuintla.

El sistema de espacio público se define como el conjunto de áreas definidas como espacio público principalmente conformado por áreas verdes, corredores hídricos, parques, plazas, plazoletas y zonas verdes, se convierten en su mayoría en una estructura interconectada, que permite su uso y disfrute de manera continua en toda la ciudad e incluye la articulación y configuración del territorio municipal desde la escala regional hasta la escala local.

Dentro de la configuración municipal del sistema de espacio público se tiene en cuenta la oferta de espacio público con el fin de mejorar su dotación y calidades como parte de esta propuesta y otros elementos, para configurar el sistema de espacio público en la ciudad, se tienen en cuenta los siguientes criterios:

- La red hídrica como corredor de gran potencial paisajístico, recreativo y de movilidad.
- Los corredores viales como opción de movilidad peatonal, en bicicleta y vehículo automotor con abundante vegetación y como principal conector de las distintas áreas y zonas de la ciudad, jerarquizados por el número de habitantes o por su funcionalidad estratégica.
- Los corredores biológicos integradores de la ciudad, articulados a la forma del relieve.
- Las áreas y edificaciones que por sus valores paisajísticos, ambientales, culturales o funcionales ameritan destacarse dentro de los escenarios de interés público.
- Las zonas o sectores de la ciudad que por su tamaño poblacional, localización estratégica o por poseer algún inmueble de interés patrimonial de escala municipal o regional.

En el sistema de espacio público se destacan elementos y espacios que se constituyen en ejes y nodos ordenadores, como la red hídrica, vías importantes, hitos geográficos, haciendas de interés histórico y cultural, parques municipales y zonas arboladas





representativas, corredores y ciclovías, entre otros, identificando también parques, zonas verdes y/o deportivas en las distintas áreas de la ciudad.

Elementos que se articulación en el sistema de espacios públicos

TIPOLOGÍA	POTENCIAL	RECOMENDACIÓN
Red hídrica	Corredor ecológico	Articulación del sistema a través de ejes de conexión basados en la red hídrica y su importancia ambiental y paisajística como corredores ecológicos, fuentes de abastecimiento de recursos hídricos, áreas de protección ambiental y elementos naturales ordenadores del territorio, permitiendo generar mayores espacios de interés público. Definición de franja de protección dependiendo de la red hídrica entre 15 m. dentro del perímetro urbano y de 30 a 100 m. a cada lado del cauce como de uso público y de protección, tendrá vegetación diversa nativa que favorezca la permanencia del sistema acuático y la posibilidad de insertar pequeñas infraestructuras de esparcimiento para la población visitante
Red Forestal	Red Forestal	Protección de áreas verdes como ecosistemas estratégicos de biodiversidad con corredores de conexión entre elementos naturales y artificiales como inmuebles de valor cultural, permitiendo la conformación de redes naturales generadoras de beneficios ambientales, conservación y recuperación del paisaje natural, especialmente de su flora y fauna, contribuyendo a la generación de espacios verdes que permitan el disfrute de la población.
Áreas de Protección	Patrimonio natural y fuente de diversidad biológica	Recuperar y revitalizar espacios naturales por excelencia con innumerables, valores ambientales, culturales, forestales y biológicos, permitiendo la conservación de la biodiversidad del paisaje natural y la concepción de la naturaleza con la posibilidad de disfrute por parte de actividades turísticas controladas de bajo impacto.
Red Orográfica	Balcones paisajísticos de valor ambiental	Fortalecer elementos de importancia orográfica como ecosistemas estratégicos de biodiversidad, que permitan resaltar el valor paisajístico del Municipio, al tiempo de convertirse en espacios con importante atractivo turístico a nivel regional, por medio de la educación ambiental recreativa y la valoración de lo natural.
Patrimonio Científico	Valor científico y tecnológico	Fortalecer e incentivar la trascendencia de entidades de valor científico reconocidas a nivel regional y nacional que contribuyan a la investigación y a la educación a través de la interacción racional del sistema municipal y urbano.
Monumento nacional	Valor patrimonial	Reconocer e incentivar el conocimiento y la articulación al espacio público municipal de elementos de valor arquitectónico, cultural y arqueológico importantes para la imagen e identidad de la población.
Inmuebles de valor cultural	Valor arquitectónico y cultural	
Patrimonio Arqueológico	Valor arqueológico y cultural	
Centros poblados	Servicios culturales, recreativos, deportivos y de contemplación	Conservación y mantenimiento de espacios de tipo público destinados al disfrute de la población Crear zonas de interés general según las necesidades de espacio público y la cantidad de habitantes por centro poblado, buscando la consecución de parques y zonas deportivas por cada corregimiento, para así garantizar espacios para la recreación de tipo activa y pasiva para la población.
Ejes viales - Ciclorutas	Comunicar asentamientos humanos y permitir el disfrute del paisaje y la recreación	Permitir el disfrute del paisaje de forma segura y natural, garantizando la recreación de la población y la comunicación urbano – rural de los habitantes de la ciudad, incentivando el uso de medios de transporte alternativos amigables con el ambiente.

IMAGEN: Límite de Crecimiento Urbano.

FUENTE: elaboración propia, basado en los estatutos de espacio Público, municipio de Palmira, 2007-2008

Dentro del sistema de espacios públicos se realizarán reforestaciones y jardinería con árboles y plantas propias de la zona, desplazando y erradicando a las especies invasoras, para lo cual se presenta una serie de sugerencias en el área de anexos de este documento.





CRITERIOS Y DIRECTRICES PARTICULARES DE ESPACIO PÚBLICO CREACIÓN DEL SISTEMA DE ÁREAS VERDES Y DE REFORESTACIÓN.

Recuperación de las riveras de los ríos de la ciudad.

La recuperación de ríos y riveras debe de partir de una planificación a escala de cuenca, donde deberán emitirse medidas más específicas que tengan en cuenta las condiciones concretas para cada tramo que sea objeto de intervención, siendo que la intervención local de algunos tramos de la rivera y que no estén integrados a manera de sistema en la cuenca, solamente desencadenara un incremento de la problemática de los tramos limítrofes, y proporcionará una escasa protección al tramo restaurado y cuya defensa natural es el mantenimiento de sus propios procesos dinámicos, por lo que es necesario elegir las técnicas de restauración, las herramientas, metodologías utilizadas en cada tramo, siendo muchas de estas una referencia que algunas intervenciones a nivel internacional, siendo algunas de estas técnicas de carácter general, como por ejemplo:

- La mejora de las prácticas silvícolas en el medio fluvial.
- La reintroducción de materiales vegetales en el cauce.
- La restricción de entrada al ganado en las zonas restauradas.
- La optimización de la biodiversidad en el corredor fluvial
- La creación de bandas de vegetación riparia que sirva de control a la entrada de sustancias orgánicas e inorgánicas.
- El aumento de la conectividad del cauce con la llanura de inundación
- El control de procesos erosivos en el cauce
- La eliminación de obstáculos artificiales en el río
- La concesión de un espacio de libertad fluvial
- El aumento de la sinuosidad del río
- La mejora de hábitats acuáticos.

Entre las técnicas específicas a manera de complemento de las anteriores, se pueden citar las siguientes:

- Introducción de bolos y gravas en el cauce
- Creación de deflectores y pequeños diques de materiales sueltos y vegetación leñosa.
- Pasos para peces o barreras naturales a la entrada de especies invasoras
- Creación de refugios artificiales
- Introducción de disipadores naturales de la energía hidráulica del río
- Modificación de taludes y plantaciones
- Utilización de empalizadas, esteras, entramados y estacas
- Utilización de mantas orgánicas, geomallas, geotextiles y biorrollos
- Construcción de gaviones y escolleras vegetadas con o sin filtros o membranas.
- Instalación de estructuras de madera o de estructuras mixtas
- Alineaciones de troncos y piedras para la defensa de orillas
- Filtros de sedimentos y sustancias químicas
- Creación de balsas de regulación
- Construcción de estructuras flotantes
- Control del crecimiento de macrofitas y de especies exóticas o de especies no originarias de la zona.
- Construcción de instalaciones de uso público.



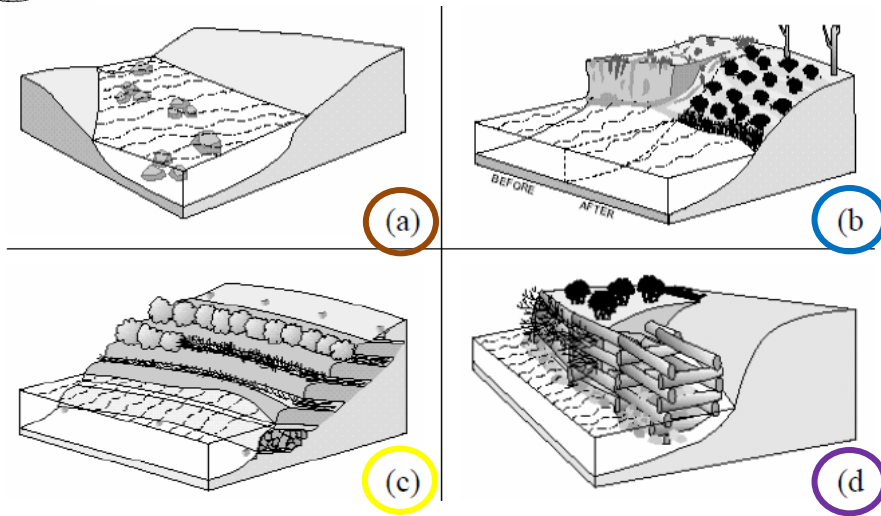


IMAGEN: algunas técnicas específicas de mayor utilización en la restauración de ríos y riveras, a) introducción de piedras grandes y gravas, b) reperfilado de taludes c,d) utilización de técnicas de bioingeniería.

FUENTE: (Federal Interagency Group. 1998)

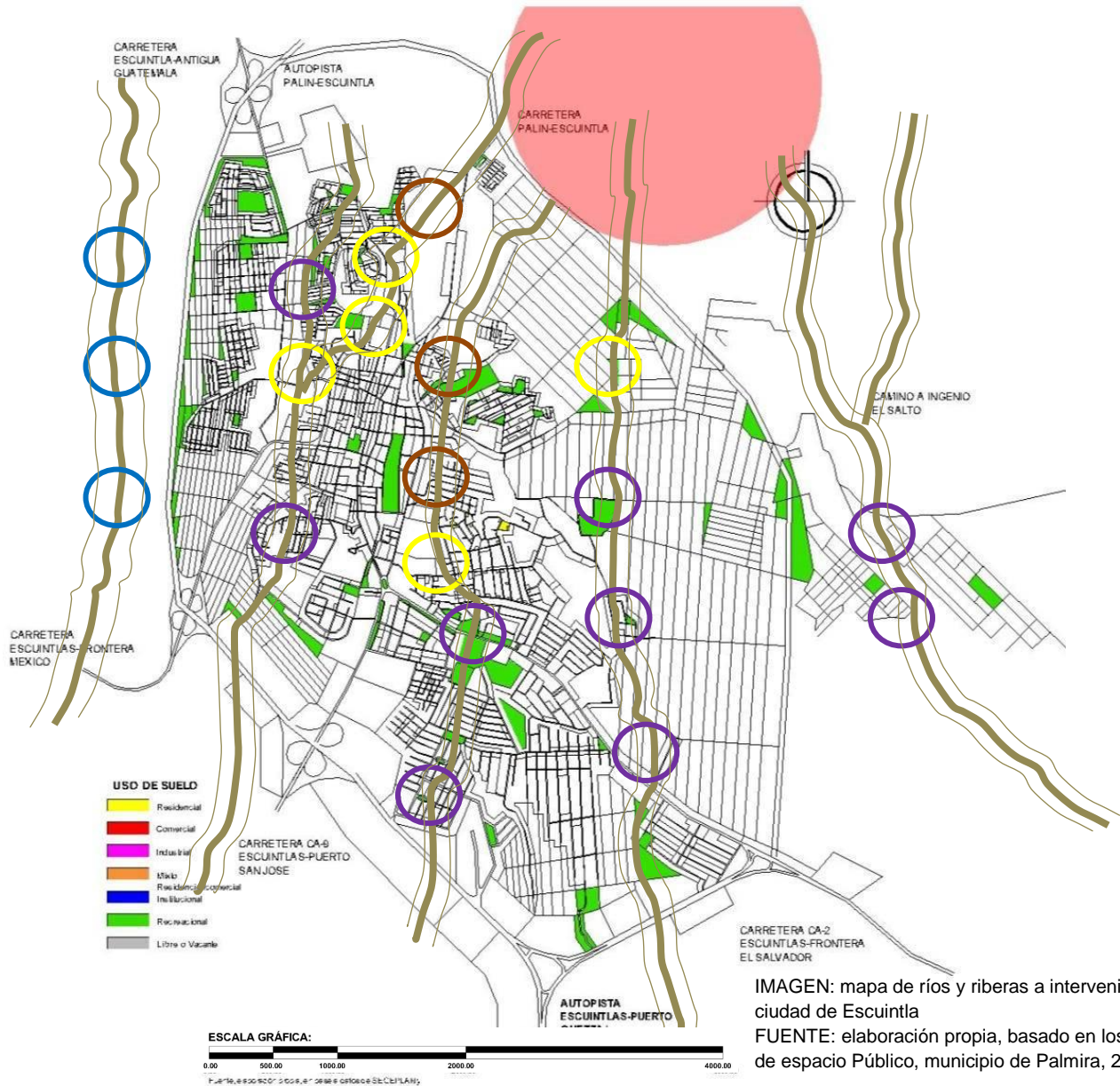


IMAGEN: mapa de ríos y riveras a intervenir en la ciudad de Escuintla
FUENTE: elaboración propia, basado en los estatutos de espacio Público, municipio de Palmira, 2007-2008



Recuperación e implementación de áreas verdes dentro de las avenidas de ingreso a la ciudad.

El proyecto de recuperación de calles y avenidas principales y de ingreso a la ciudad de Escuintla, ayuda a la integración de los espacios públicos con las áreas verdes de la ciudad, creando un sistema de espacios públicos, que ayuden a reducir el impacto de los vehículos y la industria a la población,



IMAGEN: Implementación de áreas verdes en las avenidas de ingreso a la ciudad (avenida Colom Argueta)
FUENTE: Elaboración propia

Mejoramiento de la avenida Colom Argueta, que comunica al centro de la ciudad con el área Norte, pasando por el estadio municipal y frente a la sede de la Universidad de San Carlos (CUNSUR).

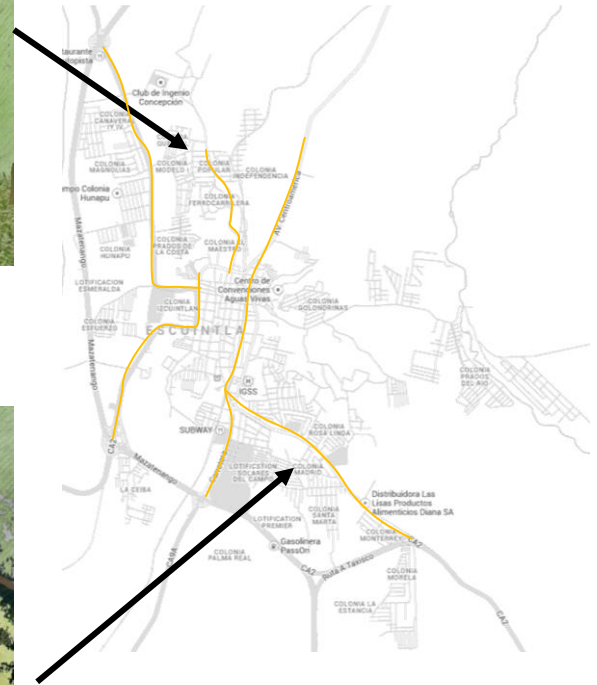


IMAGEN: Implementación de áreas verdes en las avenidas de ingreso a la ciudad (ingreso de Santa Rosa a la ciudad de Escuintla)
FUENTE: Elaboración propia

Mejoramiento del ingreso principal a la ciudad de Escuintla, en dirección al departamento de Santa Rosa, teniendo una distancia aproximada de 3 kilómetros,

Siendo necesario para una mejor comprensión de las dimensiones de estas arterias vehiculares, se analicen las dimensiones especificadas en la propuesta de movilidad, en el segmento de categorización vial.





IMAGEN: Implementación de áreas verdes dentro del Recorrido Histórico Patrimonial de la Ciudad
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Implementación de áreas verdes dentro del Recorrido Histórico Patrimonial de la Ciudad
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Implementación de áreas verdes y mejoramiento del parque del Barrio San Sebastián.
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Implementación de áreas verdes y mejoramiento del parque del Barrio San Sebastián.
FUENTE: Elaboración propia

Recuperación e implementación de áreas verdes y de esparcimiento en las colonias de la ciudad.

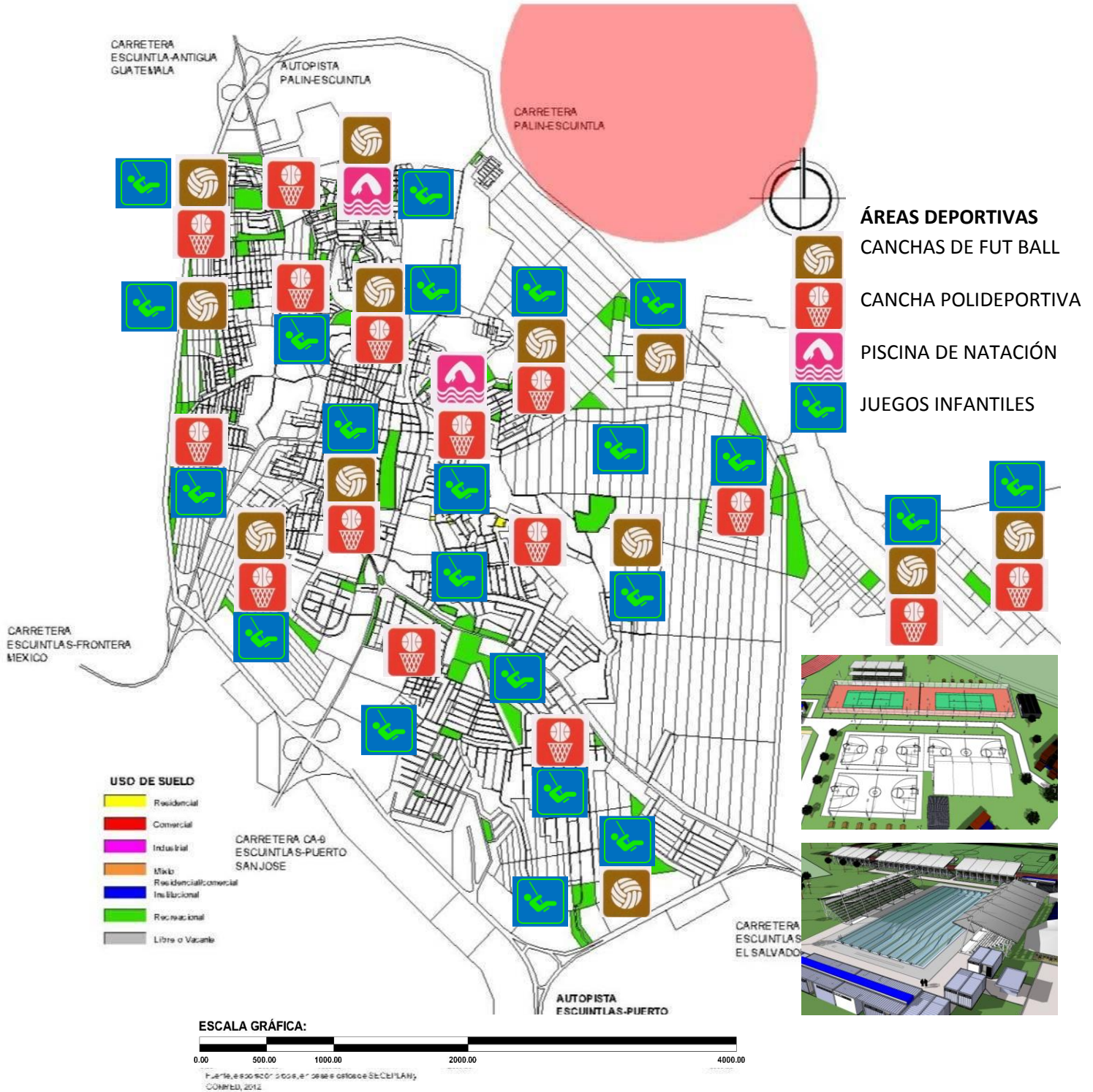
Dentro del proyecto se espera revitalizar las áreas existentes dentro de la ciudad de Escuintla y la implementación de nuevas áreas dentro de los vacíos urbanos de los distintos sectores, y en algunas áreas de amortiguamiento cercanas a las zonas industriales, creando áreas y espacios deportivos, de juego, de esparcimiento, de contemplación y de desarrollo cultural, para lo cual se presenta una serie de mapas explicativos con cada uno de los tipos de áreas a implementar.





Áreas deportivas.

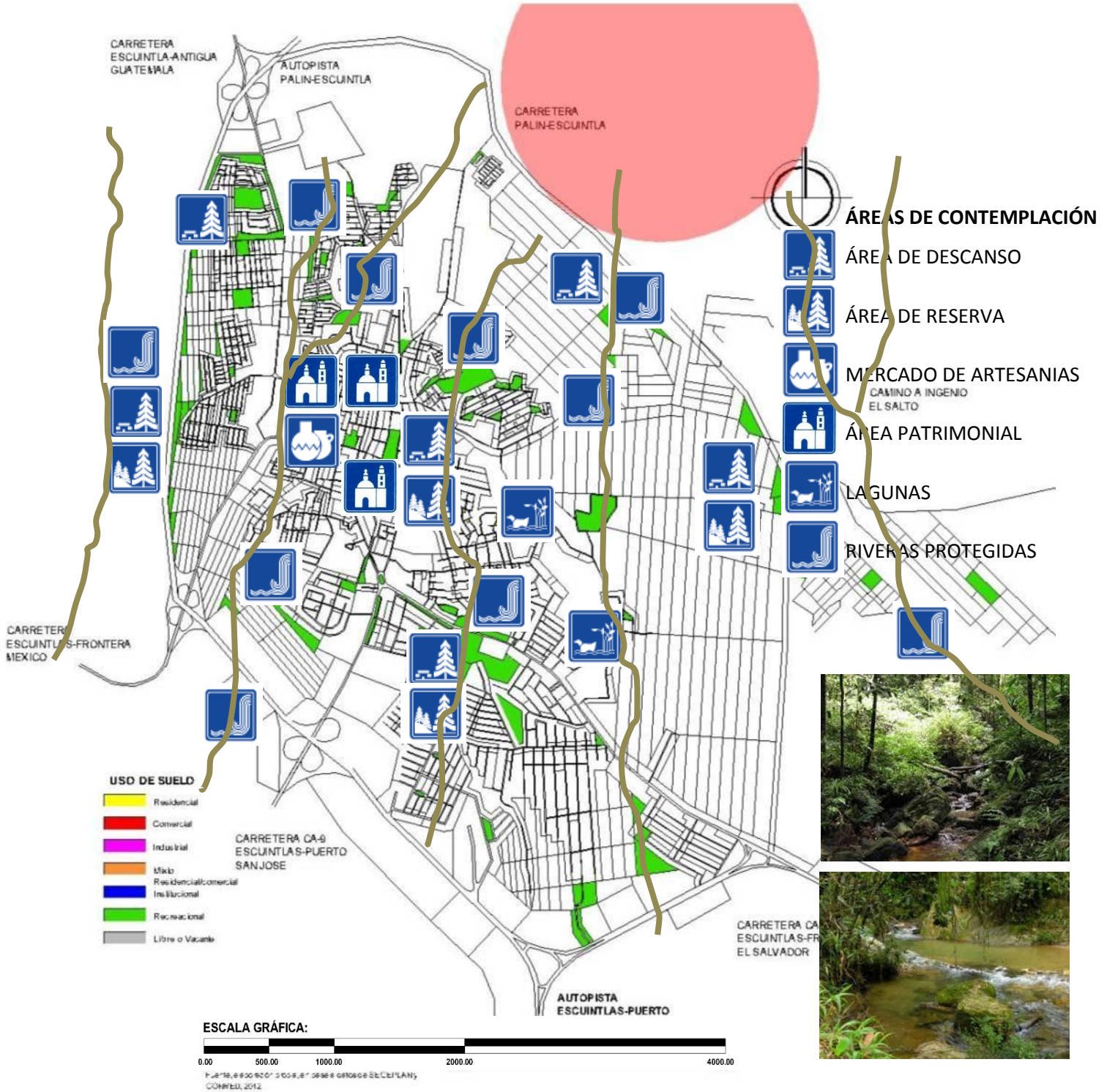
Las características y especificaciones técnicas de las áreas deportivas se desarrollan en base a los lineamientos específicos para cada una de las disciplinas, los cuales se desarrollan dentro de los lineamientos del Comité Deportivo Autónomo de Guatemala "CDAG"





Áreas de contemplación.

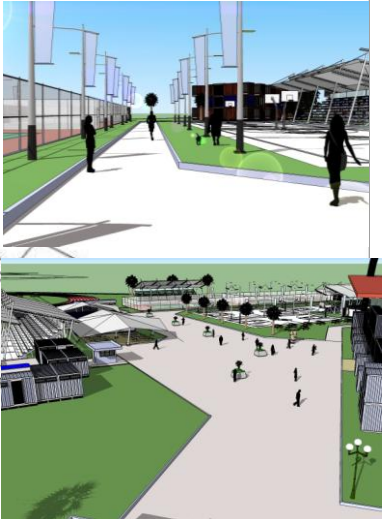
Estas áreas están situadas en las zonas de reserva, áreas no urbanizables, espacios de reforestación, ríos, riveras y áreas de amortiguamiento dentro de la ciudad de Escuintla.





Áreas y espacios culturales

Estas áreas son parte del paquete de equipamiento propuesto para la ciudad de Escuintla, debido a que cuenta con fuerte potencial y presencia de este en esas zonas, pero no cuenta con los espacios adecuados para el desarrollo de estas actividades, proponiendo estos espacios en las áreas con fuerte potencial de uso y mal estado de las instalaciones actuales.





Creación de la plaza cívica dentro del centro cívico de la ciudad

La creación de la plaza cívica ayudará a mejorar la movilidad peatonal dentro del perímetro del centro cívico, y será el punto de inicio del recorrido peatonal del paseo de las golondrinas, que interconectara a los edificios patrimoniales del centro histórico de la ciudad.



IMAGEN: Planta general plaza cívica
FUENTE: Elaboración propia

El proyecto de la plaza cívica, estará situado en el centro de la ciudad, integrando al parque central y a los edificios de entidades gubernamentales a través de esta, (SAT, GOBERNACIÓN, MUNICIPALIDAD, TELGUA, COMISARÍA 31, RENAP,) creando un área de integración y de amortiguamiento con el resto de la ciudad y el centro cívico.

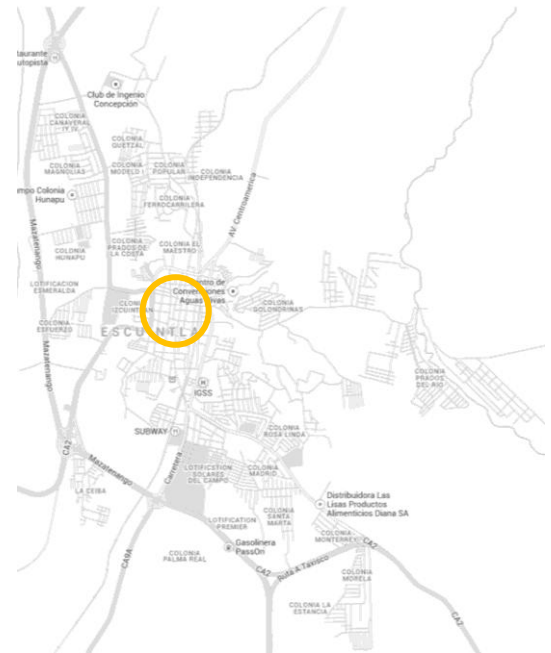


IMAGEN: montaje de la plaza cívica
FUENTE: Elaboración propia





IMAGEN: Vista general en 3D de la plaza cívica
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Vista de la plaza cívica frente a la Municipalidad.
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Vista de la plaza cívica frente a la SAT y TELGUA
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Vista de la plaza cívica frente a Gobernación.
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Vista de la plaza cívica frente a la Comisaria 31.
FUENTE: Elaboración propia



IMAGEN: Vista de la plaza cívica frente a la Municipalidad.
FUENTE: Elaboración propia

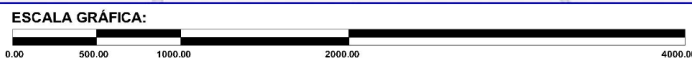
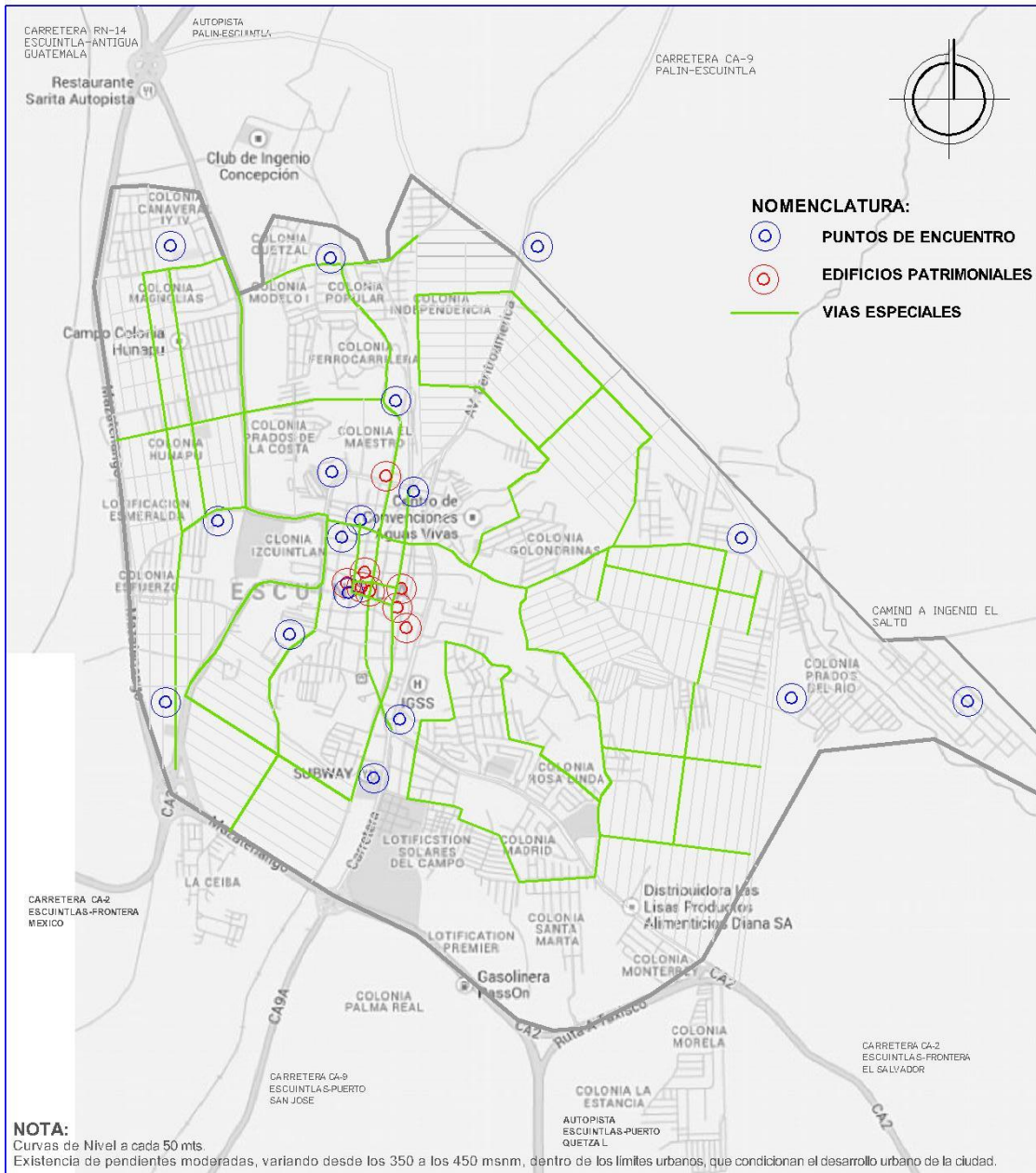




Priorización peatonal e implementación de ciclo vías en las calles y avenidas del centro cívico e histórico y áreas específicas de la ciudad de Escuintla.

CONSTRUCCIÓN SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO (ESPACIOS Y REDES PEATONALES)

Los proyectos de priorización peatonal ayudan a mejorar la integración social de los habitantes de la ciudad, brindando un espacio de movilidad y encuentro a lo largo de las calles y avenidas que se intervienen,

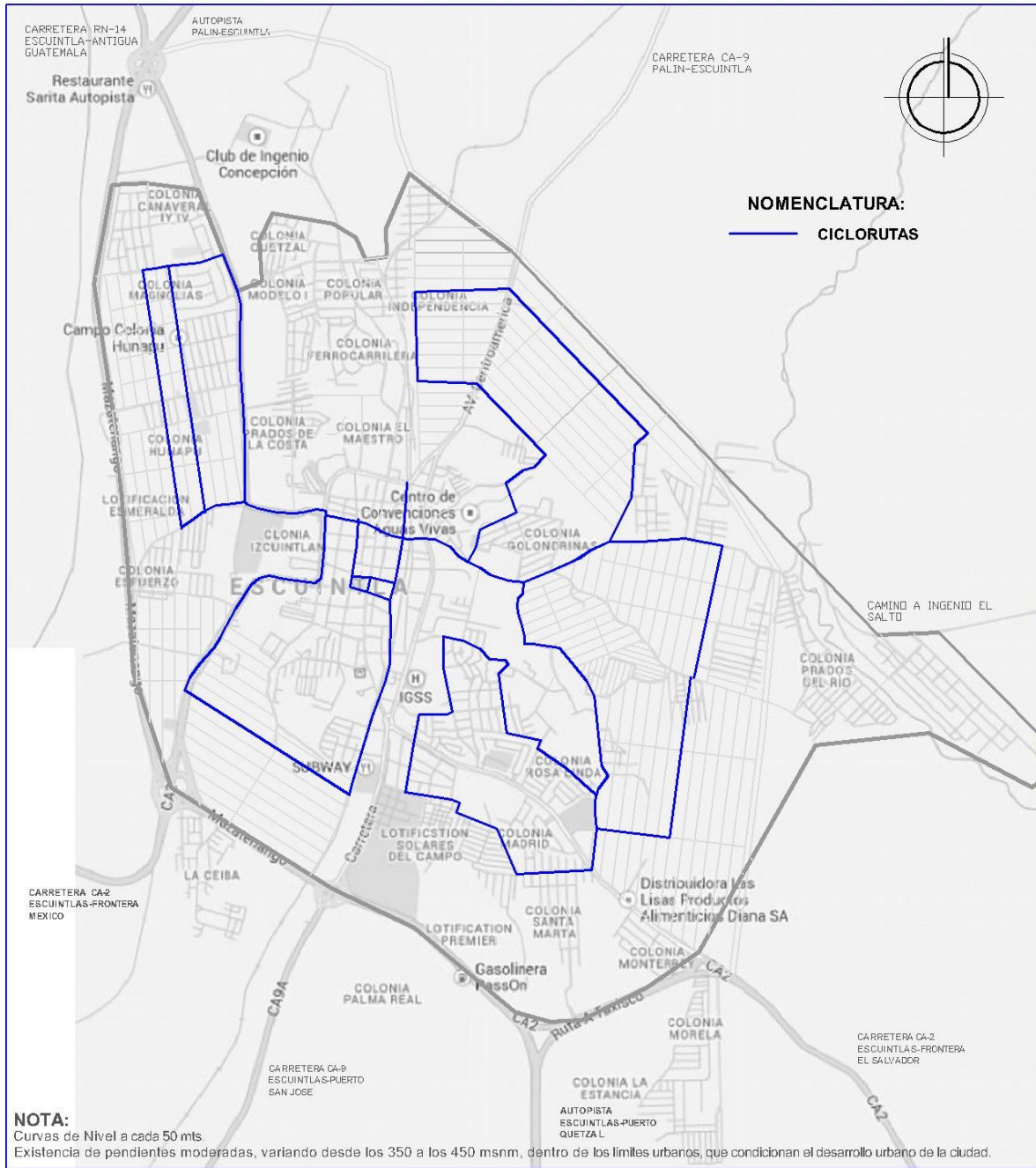


Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





CONSTRUCCIÓN SISTEMA DE ESPACIO PÚBLICO (CICLO RUTAS)



ESCALA GRÁFICA:



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





Principios que orientaran la intervención en el espacio público del área patrimonial **El tipo de movilidad a introducir en el área.**

Dentro del área a intervenir se dará prioridad a la movilidad peatonal sobre cualquier otro tipo de modo de transporte o desplazamiento, ya que con este se logara mejorar la integración social, la calidad ambiental y una mejor movilidad dentro del sector a anteverir, contando además con vías específicas de priorización peatonal, las cuales darán mayor fluidez en la movilidad entre los edificios de mayor importancia, creando canales de desplazamiento, que por un lado brindaran un adecuado acceso peatonal y por el otro un adecuado acceso vehicular y multimodal.

La situación de los espacios públicos.

Los espacios públicos que se encuentran dentro del sector a intervenir serán tratados de manera especial, tratando de integrarlos de la mejor manera a su entorno, equipándolos con el mobiliario urbano adecuado, seguridad y un adecuado sistema de integración y movilidad con el resto de espacios públicos, con una serie de vías con prioridad peatonal que sirvan de canales de desplazamiento dentro del sector a intervenir.

El tipo de reactivación económica.

Debido a la condición actual de la ciudad de Escuintla, la cual se podría decir que es un centro de abastos de bajo precio, y debido al gran número de ventas ambulantes y comercio informal que hay en el sector a intervenir, que aunado a la falta de edificios residenciales patrimoniales o tradicionales, la implementación de un comercio artesanal se vuelve complicado, se espera que la reactivación económica del sector sea a través de actividades comerciales modernas, ya que no hay inmuebles que proteger además de los edificios patrimoniales ya detectados en el sector, motivando de manera paulatina la introducción e implementación de un comercio más amigable y adecuado para la zona.

El tratamiento de los inmuebles.

Los edificios monumentales patrimoniales serán tratados de una manera adecuada, partiendo del principio de autenticidad y originalidad, por lo que deberán liberarse de cualquier agregado y restaurarse de acuerdo con su estado original, mientras que los edificios patrimoniales que en cierta medida pudieran mantener un vestigio en la fachada, debiere de intervenirse está a manera de preservarla, en la mayor medida de lo posible.

El tipo de gestión urbana.

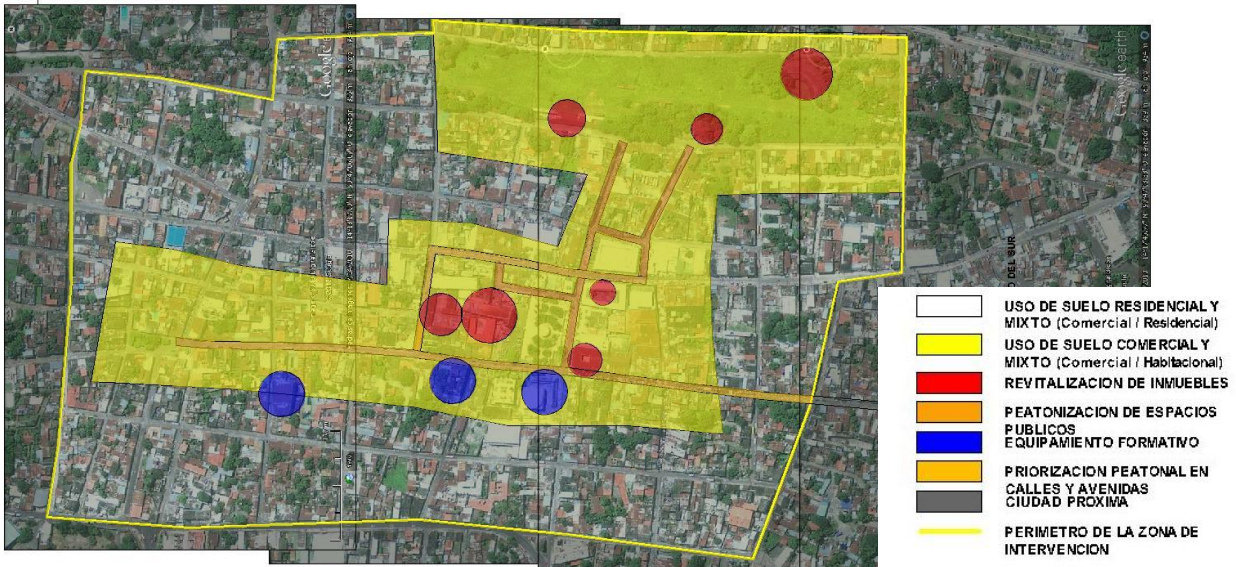
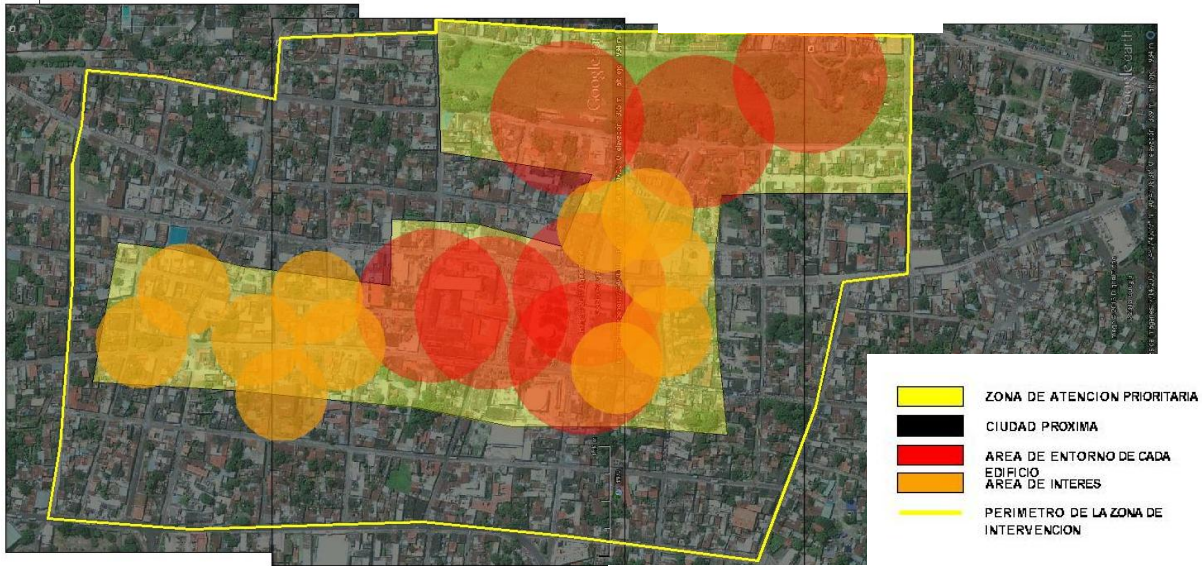
Se desarrollará una estrategia de actuación a través de un grupo multidisciplinario de expertos los cuales indicaran las acciones más convenientes a implementar tomando en cuenta dentro de la intervención una serie de consultas a los representantes de los grupos y sectores representativos de la zona, para lograr percibir y considerar de mejor manera sus necesidades y expectativas, motivando su interés propiciando el involucramiento y la apropiación de las actuaciones.



Sentido o la finalidad de la intervención o actuación urbanística.

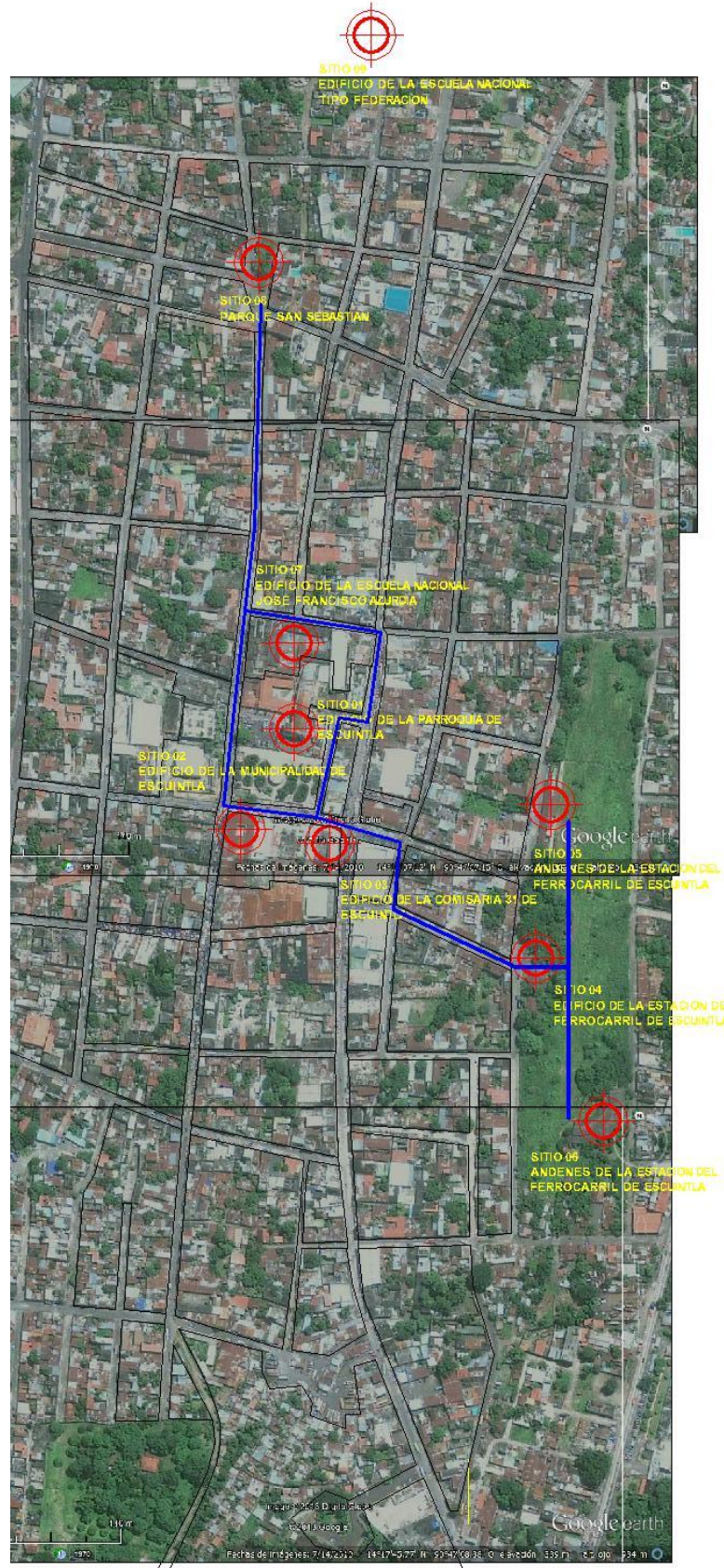
Debido al estudio de la condición actual de la ciudad de Escuintla, la cual se podría decir que es un centro de abastos de bajo precio, ya que se cuenta con gran número de ventas ambulantes y comercio informal que está establecido en el sector a intervenir, además de la falta de edificios residenciales patrimoniales o tradicionales del sector, se podría revitalizar el carácter de centralidad de usos mixtos del área patrimonial, con énfasis en servicios y comercios de importancia o de mayor escala urbana, tratando de motivar la implementación o reconversión de algunos sectores del área, en focos o pequeñas centralidades formativa, con equipamientos culturales de atracción urbana y nacional.

**DELIMITAR LAS ÁREAS DE ACTUACIÓN (POLÍGONO DE PROTECCIÓN)
ZONA DE ATENCIÓN PRIORITARIA.**





ITINERARIO PRINCIPAL DE VALOR PATRIMONIAL.





Creación del programa permanente de divulgación, capacitación y recuperación de los espacios públicos de la ciudad.

La estrategia de divulgación e información pública, es un componente fundamental para la socialización de la gestión pública, cuyo objetivo es que los distintos actores y sectores sociales involucrados tengan acceso oportuno a la información necesaria para participar de manera eficaz en las distintas decisiones y actividades, teniendo en cuenta que es un proceso complejo, permanente, multilateral y recíproco de intercambio de información entre actores institucionales y actores y sectores sociales, que mediante la generación de confianza mutua, la identificación de intereses compartidos y la construcción de un lenguaje común, contribuye a sembrar y a consolidar la incorporación de la cultura de responsabilidad social y de manejo de los espacios públicos.

Este programa está compuesto por el conjunto de conceptos, objetivos, protocolos, canales, medios, instituciones públicas, organizaciones no gubernamentales, medios de comunicación y demás actores sociales que intervienen en el proceso de generación, difusión, procesamiento y retroalimentación de la información, para poder alcanzar de manera eficaz y eficiente los objetivos planteados.

Dentro de los objetivos del programa permanente de divulgación están:

- Dar a conocer el sistema de espacios públicos dentro de la ciudad de Escuintla, sus distintos parques, áreas de reserva, restauración de riveras, etc.
- Garantizar el acceso a la información para los distintos actores institucionales y sociales, y poder participar de manera activa y eficaz dentro de las distintas etapas y lograr generar una gestión integral de los espacios públicos.
- Contribuir a la construcción de una cultura de responsabilidad social y manejo de los espacios públicos.

Para lograr garantizar el acceso a la información oportuna y eficaz para toda la población de la ciudad de Escuintla, se proponen las siguientes actividades:

- Un programa informativo que se transmitirá de forma semanal con una duración de media hora, para transmitirse por un canal comercial de televisión por el cable local y en un horario de amplia audiencia dentro de la ciudad de Escuintla.
- Un programa diario de radio que desarrollen los personajes de televisión, al cual se puedan comunicar la audiencia a través de internet o en línea telefónica,
- Las grabaciones de los programas televisados y de radio, deben de servir de apoyo a maestros, líderes comunitarios, ONG's y otros agentes interesados en la promoción cultural de la concientización social y el manejo de los espacios públicos.
- Apoyo con medios impresos que contribuyan a consolidar y a reforzar los contenidos de los programas de televisión y radio.
- Realizar actividades de divulgación dentro de los espacios públicos existentes, a través de documentos y material de apoyo (afiches, panfletos, etc.), juegos, charlas, dramatizaciones, etc.
- Realizar actividades de divulgación dentro de las escuelas sin importar el tipo de educación y nivel académico de los usuarios, a través de documentos de apoyo (afiches, panfletos, etc.), juegos, charlas, dramatizaciones, etc. Los cuales deberán estar adecuados a cada uno de los grupos estudiantiles.





Creación del programa de mejoramiento e intervención del espacio público, edificios y monumentos patrimoniales del sector.

Garantizar la sostenibilidad del espacio público en cuanto a su construcción, uso, mantenimiento y conservación, requiere además del compromiso institucional del estado a través de la administración Municipal, contar con el apoyo de otras instituciones públicas y privadas con competencia en el tema y con la comunidad en general como defensor y usuario permanente, siendo en este sentido, que se propone la implementación de las siguientes propuestas:

Las estrategias generales para la preservación y manejo del Espacio Público son:

La prevención y compromiso ciudadano:

- Vincular a las instituciones educativas de todo nivel (universidades, colegios, escuelas, jardines infantiles), con programas estratégicos que involucren la lúdica, la sensibilización y educación ante el sentido de lo público a través de la construcción, mejoramiento y mantenimiento del espacio público.
- Incentivar el trabajo en grupo interinstitucional y comunitario que implique la reflexión y concertación para el trabajo permanente alrededor de actividades en pro del espacio público.
- Los diseños deberán garantizar la participación de la comunidad dentro del proceso de su formulación.
- Motivar el acercamiento respetuoso de las instituciones públicas y privadas con las organizaciones y líderes comunitarios con el fin de avanzar juntos en el mejoramiento y mantenimiento del espacio público.
- Fortalecer convenios interinstitucionales con las universidades integrando las actividades de docencia, investigación y extensión Universitaria para realizar proyectos y procesos permanentes que tengan un mayor impacto social en la comunidad en torno al tema de espacio público.

Vigilancia y cumplimiento de actos administrativos de orden municipal:

- Involucrar en la señalización urbana mensajes alusivos al cuidado y buen manejo del espacio público.
- Divulgación masiva de los principales estatutos y normativas vigentes de orden nacional y municipal relacionados con el espacio público.
- Fortalecimiento de la organización administrativa y de la administración municipal, mediante una dependencia con personal que oriente, regule e implemente el manejo del espacio público (diseños específicos, multas, concesiones y reglamentaciones).
- Involucrar de manera continua dentro del Plan de Desarrollo Municipal un recurso económico importante anual para el mejoramiento y mantenimiento del espacio público según prioridades definidas.
- Vincular profesionales competentes para la intervención del espacio público, así como fortalecer el énfasis urbano-paisajístico en los diseños respectivos, principalmente en aquellos con potencialidades de este tipo.
- Facilitar la elaboración de convenios o contratos con entidades públicas y privadas, fundaciones y organizaciones, para permitir y reglamentar la concesión del manejo y usufructo de algunas áreas de espacio público y zonas verdes del municipio.



EJE DE INTERVENCIÓN		PROGRAMA DE PROYECTOS DE ESPACIO PÚBLICO				
OBJETIVO ESTRATÉGICO		<ul style="list-style-type: none"> Mejorar el espacio público existente y conexiones a través de circuitos y sub sistemas de parques y plazas dentro de la ciudad. Mejorar la calidad y los servicios que prestan los espacios públicos dentro de la ciudad. 				
OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADORES	PROYECTO	UBICACIÓN	CUMPLIMIENTO DE METAS		
				CORTO PLAZO de 0 a 4 años	MEDIANO PLAZO de 5 a 10 años	LARGO PLAZO de 10 a 20 años
Implementación de áreas verdes y zonas de reserva, dentro de la ciudad.	-mejoramiento de la imagen urbana -reducción de la contaminación de las riveras -incremento de las reservas forestales - incrementando el tamaño de las reservas forestales y preservando la reserva hídrica de la ciudad.	Recuperación de las riveras de los ríos de la ciudad.	Ríos que atraviesan la ciudad de Escuintla, (rio Guacalate, rio Miramar, rio Pacaya, rio Michatoya)	Estudio de las áreas a intervenir, iniciando los trabajos de limpieza y la implementación de la reglamentación que lo sustente.	Implementación de los primeros pasos de la Propuesta, descontaminando y mejorando los sistemas de manejo de las zonas protegidas	Implementación de las Propuestas a un 100%, además de una revisión, evaluación y actualización de los planes de manejo.
		Recuperación e implementación de áreas verdes dentro de las avenidas de ingreso a la ciudad.	Ingresos a la ciudad de Escuintla. (de Santa Rosa, Santa Lucía, Puerto San José, Palín, y Antigua Guatemala)	Estudio detallado e intervención de las áreas.	Trabajos de mantenimiento y mejoramiento de las áreas que se deterioren.	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión, evaluación de los resultados obtenidos.
Creación de un sistema de espacios públicos dentro de la ciudad.	-incremento de la movilidad y flujos dentro de la ciudad -incremento en el número de los espacios públicos -mejoramiento de imagen urbana. -reducción de los espacios en desuso -incremento en el aprovechamiento de recursos en el manejo de los espacios públicos. -incremento de la utilización del espacio peatonal -reducción del comercio informal.	Recuperación de las áreas verdes y de esparcimiento de las colonias de la ciudad.	Col. Cañaveral, Col. El Recreo, Col Magnolias, Col Quetzal, Col las Golondrinas, Col Jacarandas, etc.	Estudio detallado e intervención de las áreas.	Trabajos de mantenimiento y mejoramiento de las áreas que se deterioren.	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión, evaluación de los resultados obtenidos.
		Implementación de áreas verdes y zonas de esparcimiento en los vacíos urbanos dentro de la ciudad	Dentro de las Colonias y el Centro de la Ciudad de Escuintla.	Inicio de diálogos con los sectores afectados, e intervención de las áreas.	Trabajos de mantenimiento y mejoramiento de las áreas que se deterioren.	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión, evaluación de los resultados obtenidos.
		Creación de la plaza cívica dentro del centro cívico de la ciudad	Centro Cívico de la Ciudad de Escuintla	Intervención del área frente a la municipalidad y la gobernación de Escuintla.	Trabajos de mantenimiento y mejoramiento de las áreas que se deterioren.	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión, evaluación de los resultados obtenidos.
		Priorización peatonal e implementación de ciclo vías en las calles y avenidas del centro cívico e histórico y áreas específicas de la ciudad de Escuintla.	Tramo de la 3ra. Av. entre 3ra. y 9na. Calle, 9na, 8va y 7ma. Calle entre 3ra. y 6ta calle,	Diálogos con los sectores afectados e inicio de las intervenciones en la 3ra. Av.	conclusión de las intervenciones en toda el área y mejoras en los sectores aledaños	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión, evaluación de los resultados obtenidos.





<p>Mejoramiento del manejo y mantenimiento de los espacios públicos.</p>	<p>-mayor calidad de los espacios públicos de la ciudad -mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad. -incremento de la vida útil de los espacios públicos.</p>	<p>Creación del programa permanente de divulgación, capacitación y recuperación de los espacios públicos de la ciudad.</p>	<p>Ciudad de Escuintla y nuevas áreas de desarrollo urbano</p>	<p>Implementación del programa de cursos, pláticas y foros sobre el manejo y mantenimiento adecuado de los espacios públicos, impartido en las instituciones de estado y áreas educativas de la ciudad de Escuintla.</p>	<p>implementación del programa de actividades culturales y recreativas dentro de los espacios públicos de la ciudad</p>	<p>Revisión y evaluación de los resultados obtenidos, para implementar nuevas acciones.</p>
<p>Trabajos de revisión, evaluación y control de las actividades y procedimientos en todas las fases, para realizar una actualización y mejora constantes de los métodos y procedimientos.</p>						
<p>Mejoramiento y reactivación del centro histórico de la ciudad</p>	<p>-mejoramiento de los edificios históricos de la ciudad. -reactivación económica del centro histórico. -mejoramiento de la movilidad vehicular y peatonal en la zona. -mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad. -reducción del comercio informal del centro histórico</p>	<p>Creación del programa de mejoramiento e intervención del espacio público, edificios y monumentos patrimoniales del sector.</p>	<p>Centro histórico de la ciudad de Escuintla</p>	<p>Implementación del programa realizando intervenciones en los edificios de mayor importancia cultural y patrimonial.</p>	<p>Intervenciones en las fachadas de los edificios patrimoniales del área y del entorno cercano a los edificios monumentales e históricos</p>	<p>Revisión y evaluación de los resultados obtenidos, para la implementación de nuevas acciones.</p>



4.3 MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

< 4

P-2





4.3.1 MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Algunos de los principales factores que intervienen en la problemática es la falta de la aplicación de la normativa existente, y la carencia de normativas específicas para el manejo de algunos sectores problemáticos, como la saturación de las calles y avenidas por los peatones y el comercio informal, la improvisación de las paradas de buses y la falta de espacios adecuados para el parqueo o estacionamiento de los vehículos, como las motos y carros livianos, ya que su uso es común debido al crecimiento disperso de la ciudad.

PRIORIDADES A NIVEL URBANO DE LA PROBLEMÁTICA DE ESPACIO PÚBLICO

- Reducir los tiempos de transporte dentro de la ciudad.
- Mejorar la movilidad en el centro de la ciudad.
- Proporcionar sistemas de movilidad alterna y peatonal integrados.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

- Mejorar las condiciones del sistema de movilidad de la ciudad, por medio de propuestas de transporte vialidad y áreas peatonales integradoras.
- Mejorar la prestación de servicios y la infraestructura existentes a través de una propuesta integral que amplié la cobertura y mejora calidad de estos.

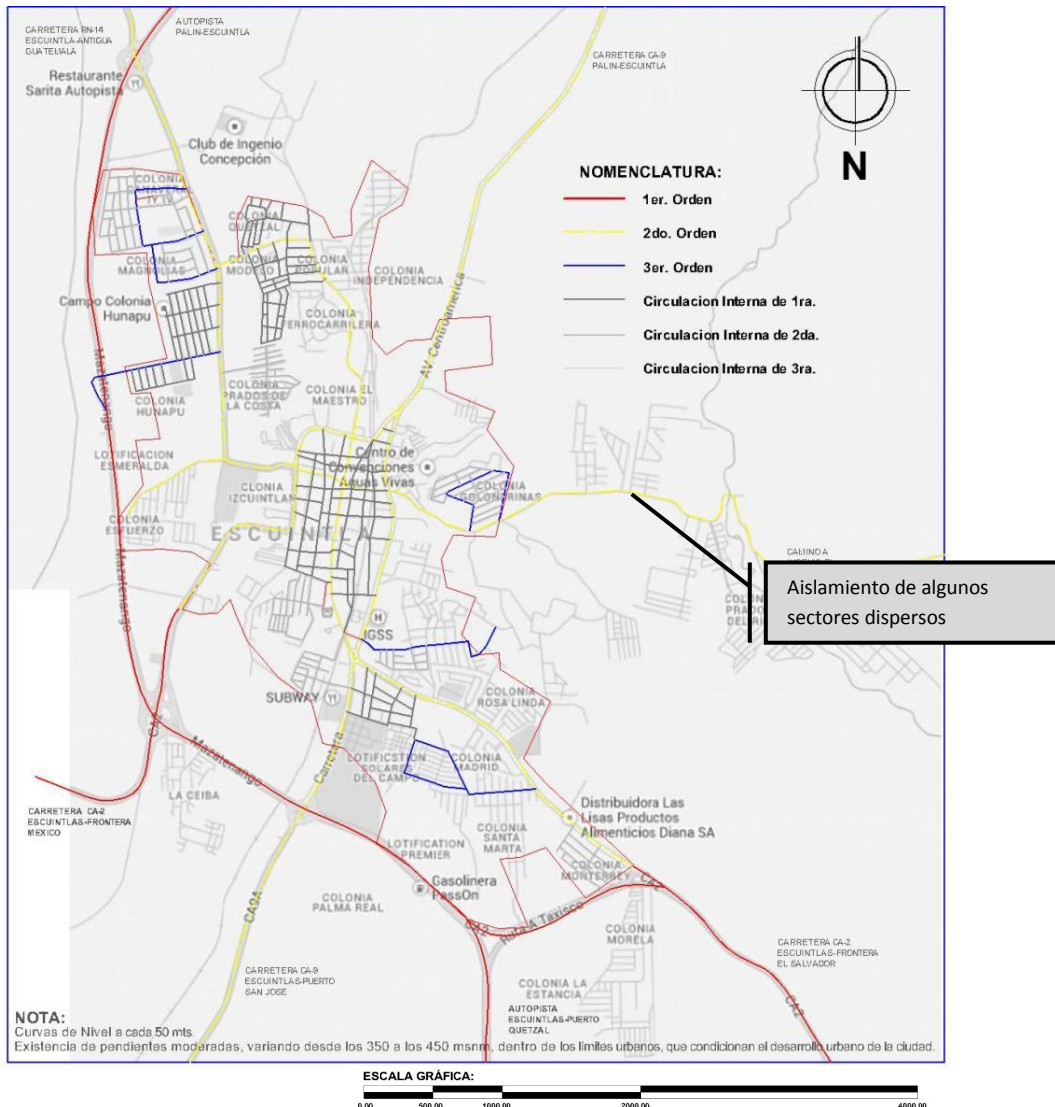
OBJETIVOS ESPECÍFICOS

- Mejorar las condiciones de diseño actuales de las vías principales.
- Establecimiento de las principales rutas para transporte colectivo y estaciones en un circuito interno, y generar áreas adecuadas para los estacionamientos.
- Reducción del nivel de congestionamiento a través de seguimiento de programas viales existentes y aplicación de normativas vigentes.



POTENCIALIDADES

FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)
1. Cuenta con importantes conexiones de vías principales.	1. Es la conexión de la costa sur y la ciudad capital
2. Espacios baldíos con posibilidad de uso para la propuesta de eje peatonal,	2. Nuevos proyectos de infraestructura vial, por parte del gobierno central.
3. Programas de Señalización y vialidad aplicados previamente	3. Interés de desarrollar las conexiones viales y movilidad interna por parte del gobierno central.
4. Reconocimiento e interés de la población para mejorar	





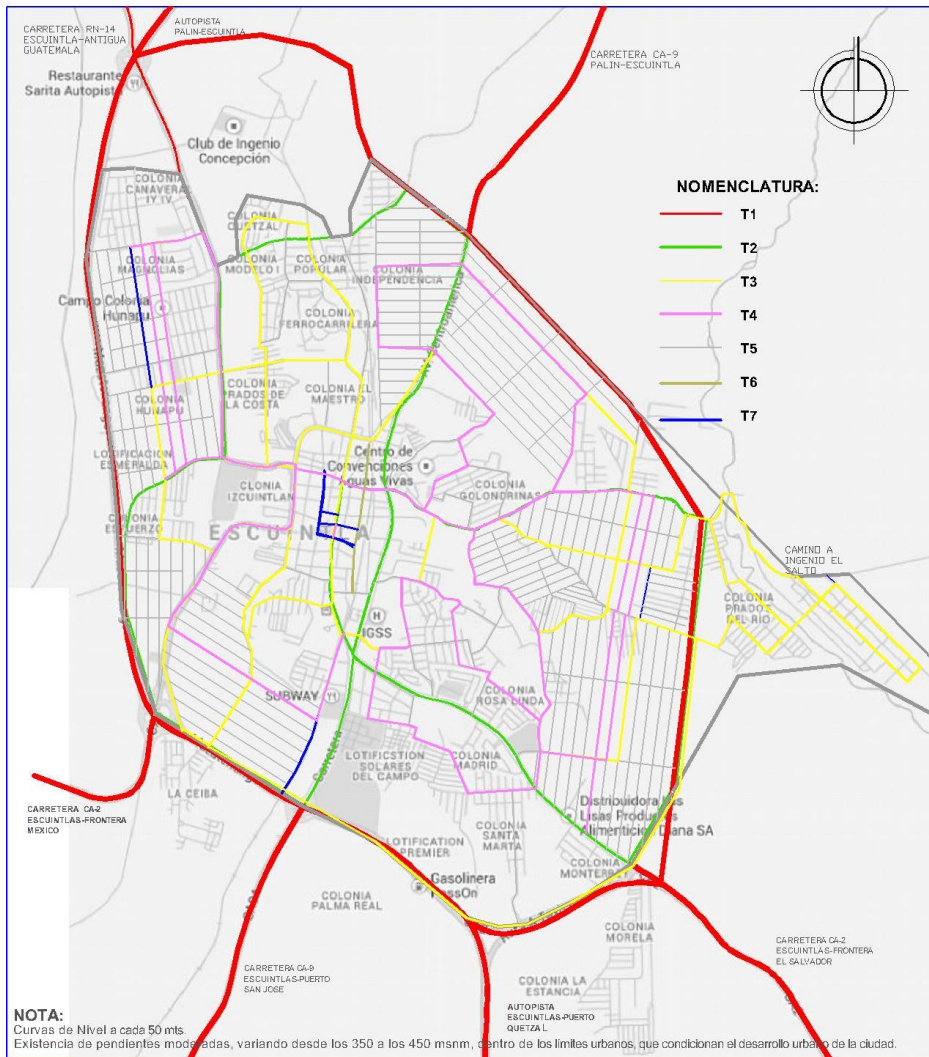
PROYECTOS

- Jerarquización vial
- Priorización peatonal e implementación de ciclo vías en las calles y avenidas del centro cívico e histórico y áreas específicas de la ciudad de Escuintla.
- Creación de circuitos principales y secundarios de transporte urbano
- Programa de educación vial y de seguimiento y control de la aplicación de la reglamentación de tránsito.
- Programa de fortalecimiento de la policía municipal de tránsito y sectores involucrados.

CRITERIOS Y DIRECTRICES PARTICULARES DE MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS

Jerarquización vial

La propuesta de movilidad de la ciudad de Escuintla, incluye la propuesta de nuevas calles y el fortalecimiento de las calles existentes, para dar una mejor conectividad y accesibilidad a la ciudad, la propuesta plantea los siguientes criterios y jerarquías viales.



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





- La jerarquía T1 corresponde a los ejes primarios o de primer orden, los cuales estructuran el territorio y movilizan la mayor parte de transporte que pasa por la ciudad, Para la ciudad de Escuintla, esta jerarquía corresponde a la carretera regional CA-9, CA-2, RN-14, la autopista Palín-Escuintla, la autopista a Puerto Quetzal, por medio de las cuales se tiene acceso a la ciudad, y se usan de paso hacia la ciudad capital y el resto de la Costa Sur.

Estas arterias principales tienen un ancho no menor a 40 mts., de los cuales 5 mts. deben ser considerados para retiro de cada lado; dentro de esos 5 mts. de retiro se puede considerar un área determinada para vegetación, en estos ejes la mayor parte de transporte es pesado, así como la compatibilidad con usos de suelo de áreas industriales, comercio y distribución de bienes, se deberá considerar el establecimiento de áreas públicas de esparcimiento sobre estas vías, debido al riesgo de posibles accidentes viales, por lo que se deberán tomar las consideraciones necesarias.

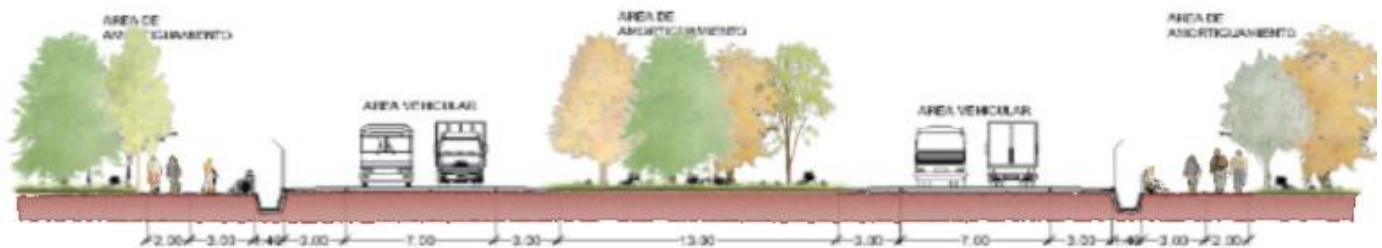


IMAGEN: Gabarito T1

Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

- La jerarquía T2, son los ejes de segundo orden que corresponden a vías sectoriales, vías de doble sentido dentro del área urbana. Permiten una interconexión barrial, que facilita la comunicación entre estas y el eje T1, permite también delimitar las áreas principales de la ciudad, su propuesta será no menor a un ancho de 18 mts, donde se propone un fortalecimiento de las vías existentes y el ensanchamiento para su alineación, poseen aceras de ancho variable no menor a 2.00 mts con vegetación. Será permitida la circulación del sistema de transporte de buses urbanos y poca circulación de transporte pesado.

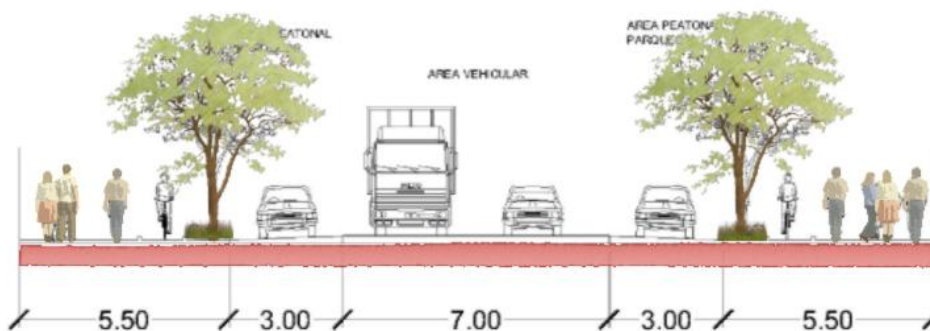


IMAGEN: Gabarito T2

Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.



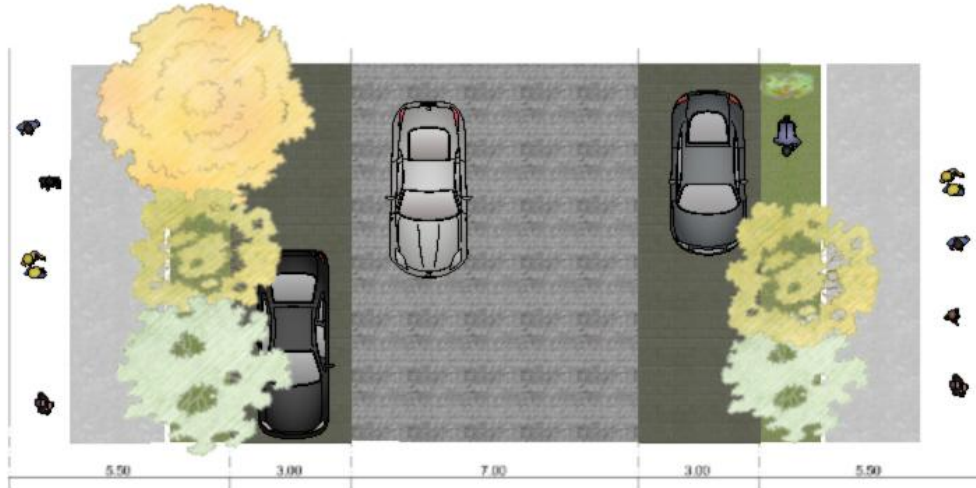


IMAGEN: planta T2
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

La jerarquía T3, consiste en ejes de tercer orden, es decir, vías locales para la conexión inter barrial, estructuran el área urbana, siendo las vías principales a escala barrial, su dimensión no puede ser menor a 12.00 mts. Poseen aceras con ancho variable y posibilidad de un estacionamiento lateral, éstas podrán contar con pequeños sistemas intermodales de transporte, en algunos casos será necesaria la alineación de calles y avenidas que no cuenten con estas especificaciones.

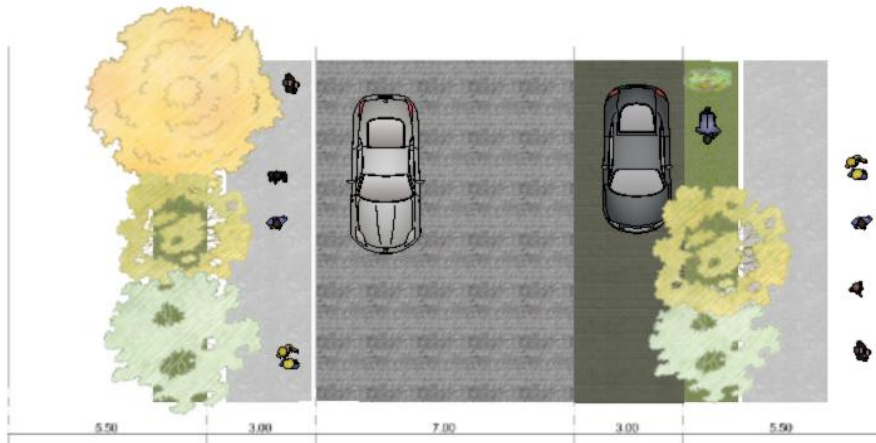


IMAGEN: Gavarito T3
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

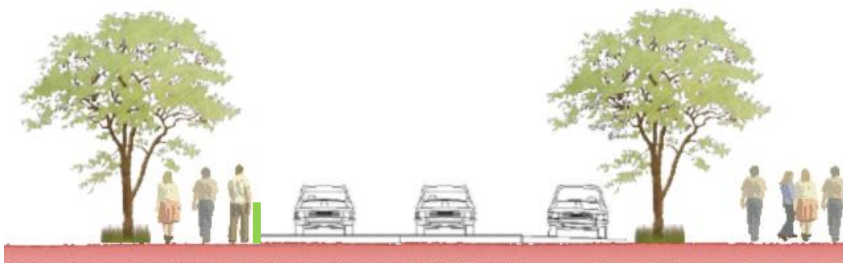


IMAGEN: Planta T3
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.



La jerarquía T4, consiste en ejes de movilidad interna, son vías locales para la conexión interna del barrio, son la base de la estructura del área urbana, siendo las vías de movilidad de menor escala, su dimensión no puede ser menor a 8.00 mts. son de una vía, poseen aceras con ancho variable y posibilidad de un estacionamiento lateral, éstas podrán contar con pequeños sistemas intermodales de transporte, en algunos casos será necesaria la alineación de calles y avenidas que no cuenten con estas especificaciones.



IMAGEN: Planta T4
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

La jerarquía T5, consiste en ejes de circulación interna, es decir, vías locales para la conexión y movilización inter barrial, estructuran el área urbana, siendo la totalidad de las vías a escala barrial, su dimensión no puede ser mayor a 12.00 mts. Poseen aceras con ancho variable y posibilidad de un estacionamiento lateral, éstas podrán contar con pequeños sistemas intermodales de transporte, en algunos casos será necesaria la alineación de calles y avenidas que no cuenten con estas especificaciones.

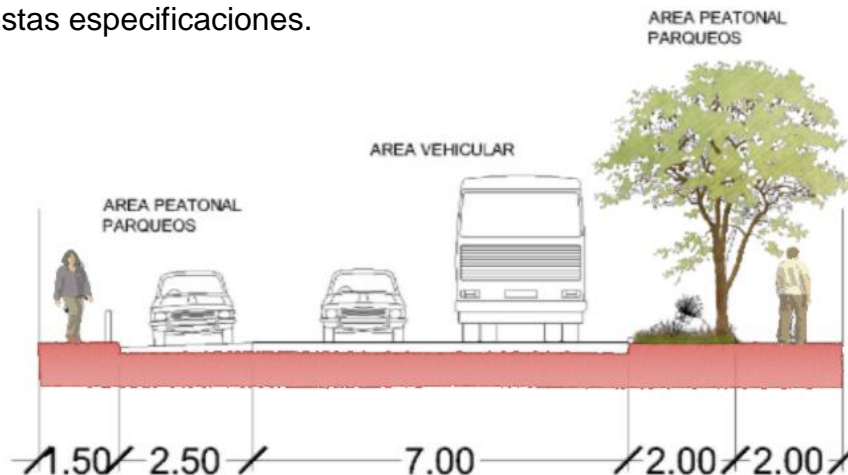


IMAGEN: Gabarito T5
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.



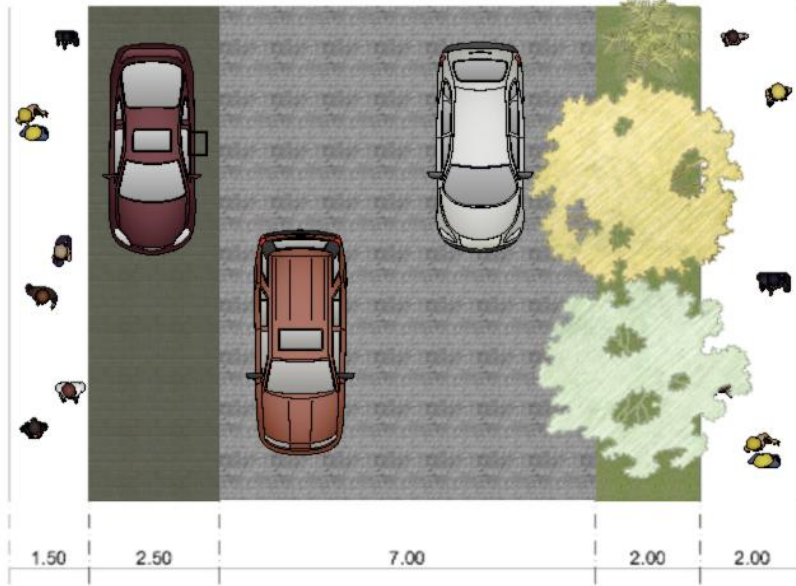


IMAGEN: Planta T5
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

VIAS ESPECIALES

La jerarquía T6 consiste en un corredor multimodal, lo cual implica la articulación entre diferentes modos de transporte, como lo es la bicicleta y lo peatonal, a fin de crear una interacción entre los habitantes y su espacio urbano, este consiste en un sistema de circulación dentro de la ciudad, no debe tener un ancho menor a 18.00 mts., este corredor posee ciclo vías de 1.5 a 2.5 m y un área de uso peatonal de 1.5 a 3m. por lado, adicionalmente debe contar con reductores de velocidad, utilización de colores y texturas diferentes para delimitar el área para cada usuario, (ciclistas, peatones) y una señalización adecuada tanto horizontal como verticalmente.

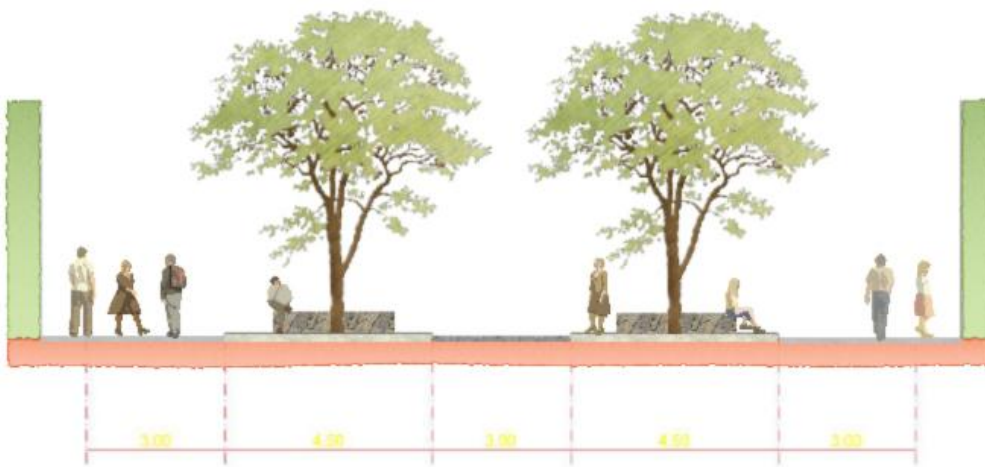


IMAGEN: Gabarito T6
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.



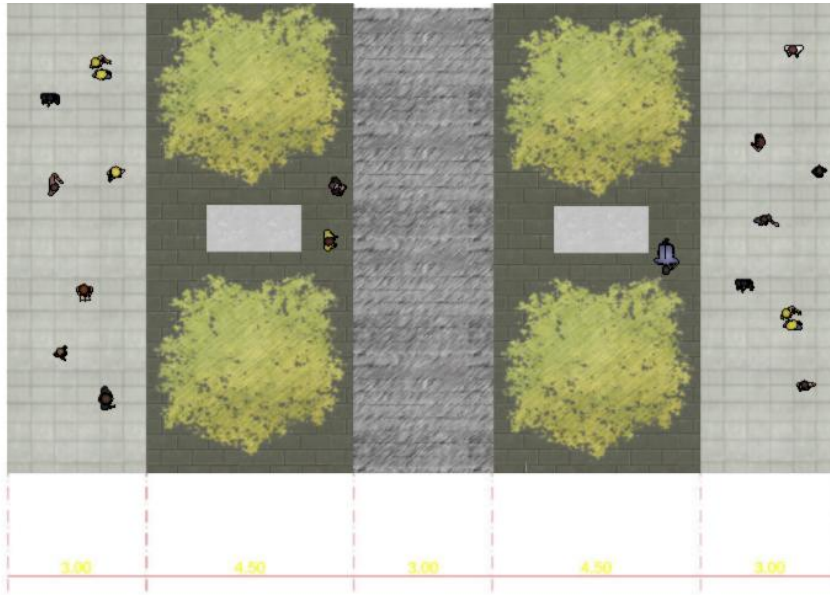
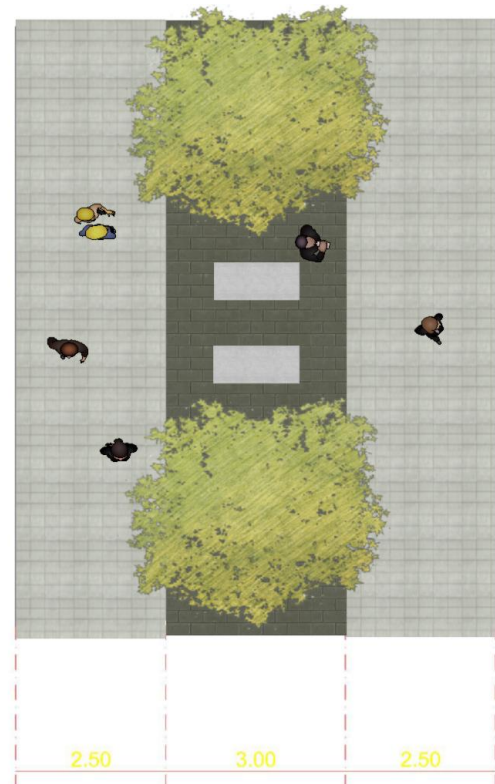
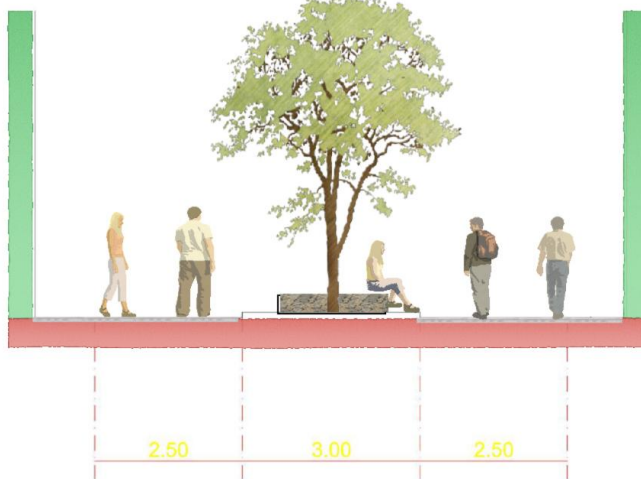


IMAGEN: Planta T5
Fuente: Carlos Aroldo Sazo G.

La jerarquía T7, es una vía exclusivamente para uso peatonal, adecuada con los materiales, infraestructura y mobiliario urbano necesarios para los peatones, estas vías otorgan mayor permeabilidad a calles sin salida o con barreras urbanas, su ancho oscila entre 6 y 8 mts., este tipo vías son compatibles con el uso de bicicleta, las vías peatonales requieren el establecimiento de horarios y estándares de seguridad, la principal de ellas se ubicaran en el centro de la ciudad, dentro del perímetro histórico, interconectando los edificios patrimoniales de la ciudad y los espacios culturales.

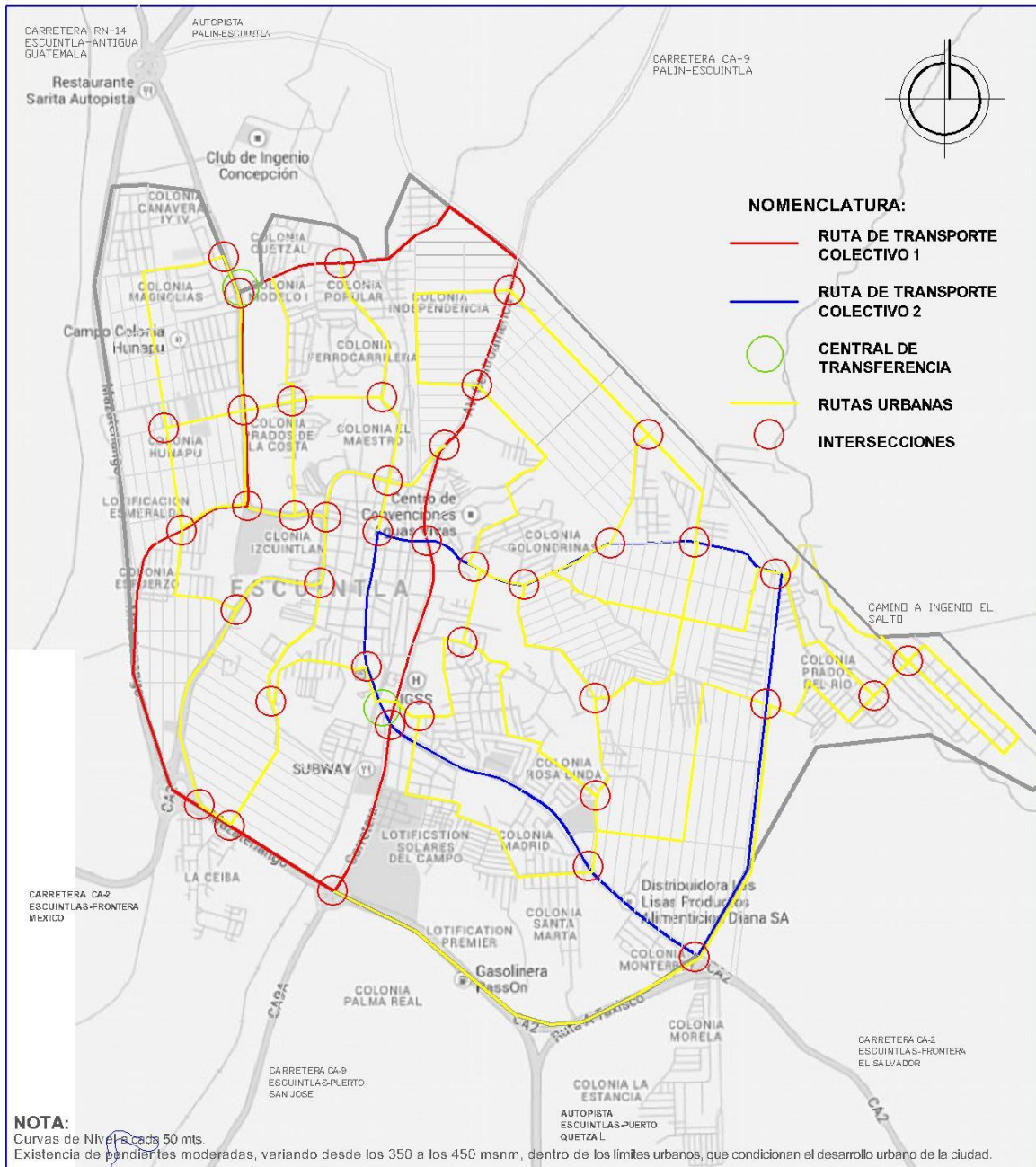




Creación de circuitos principales y secundarios de transporte urbano

Esta etapa parte de la identificación y territorialización de los proyectos del sistema de movilidad los cuales deberán contar con un marco normativo y financiero para su ejecución, tales como valorización, Plan de Desarrollo y Plan Maestro de Movilidad, es necesario precisar que la especialización de los grupos de proyectos mencionados, responde a la premisa de identificar sectores de la Ciudad en los que se van a realizar inversiones de recursos.

NUEVA RED DE TRANSPORTE URBANO

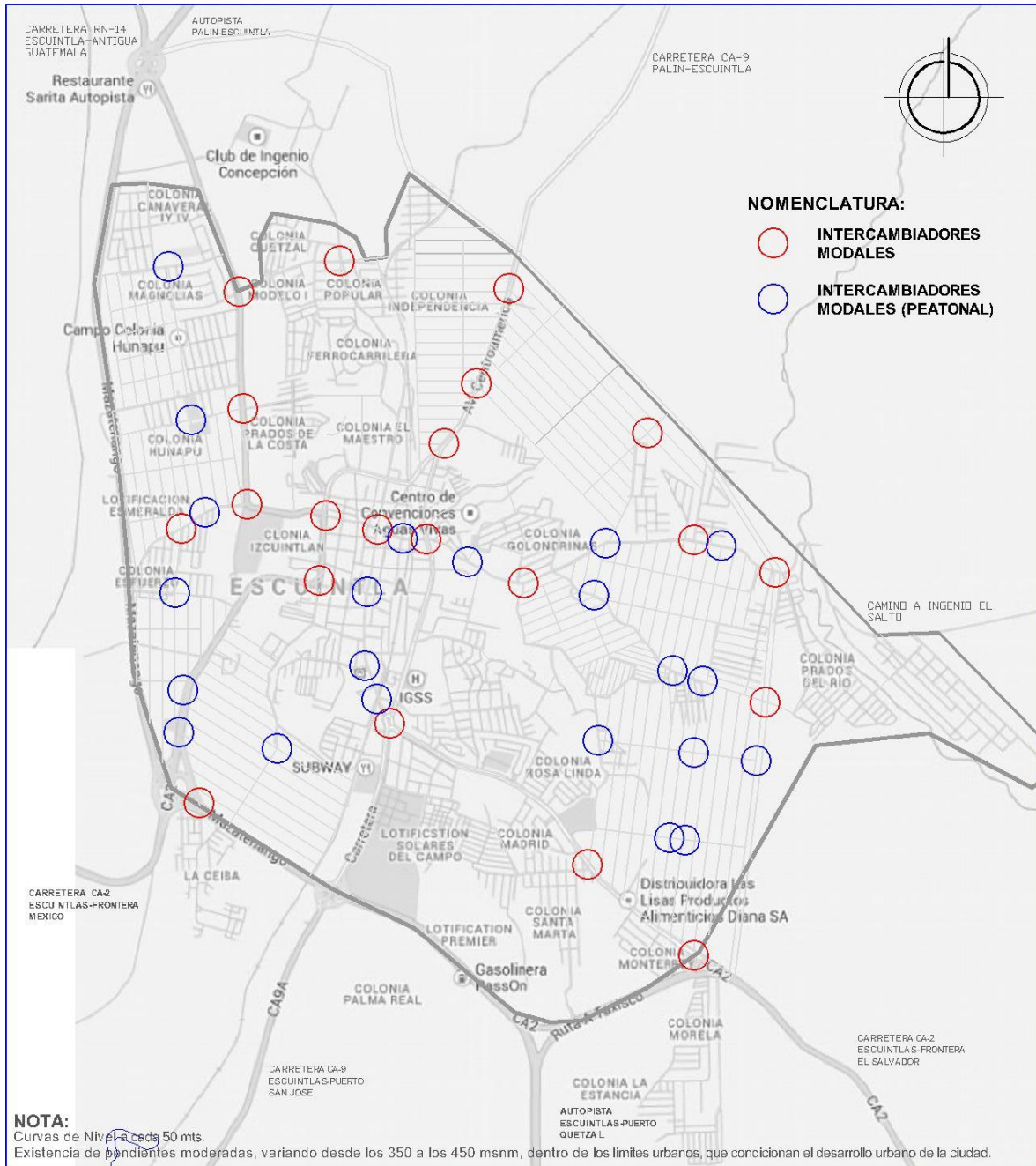


Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012

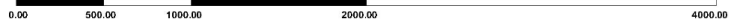




CONSTRUCCIÓN INTERCAMBIADORES MODALES



ESCALA GRÁFICA:

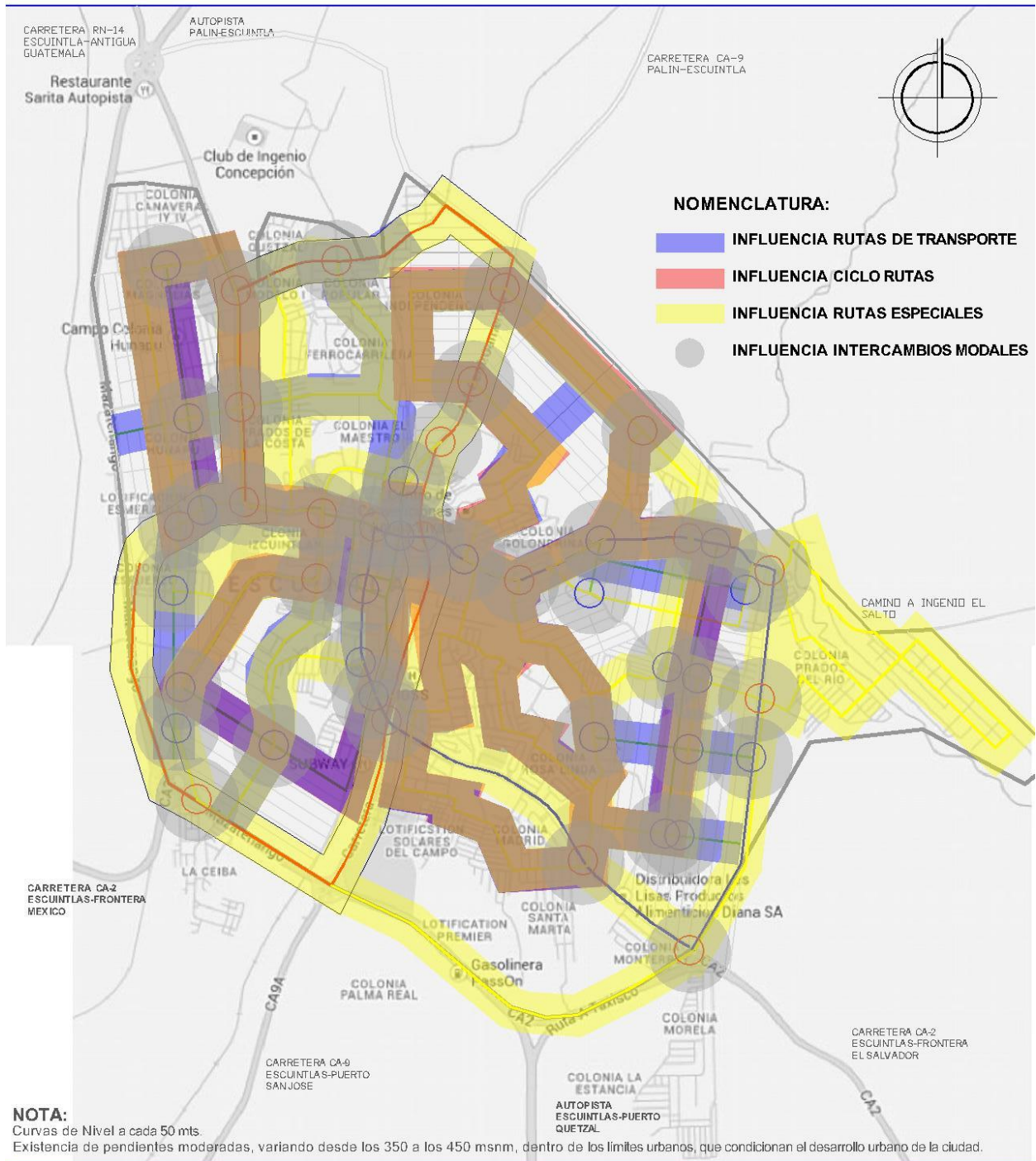


Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





Una vez se han establecido estos proyectos se generan las áreas de influencia, conforme con los parámetros teóricos, también se generaron áreas de influencia en torno a las rutas peatonales y ciclo rutas porque se consideran proyectos complementarios y son parte fundamental del análisis multimodal.



ESCALA GRÁFICA:



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





Programa de educación vial y de seguimiento y control de la aplicación de la reglamentación de tránsito.

Este programa debido a su naturaleza informativa, se desarrollara en conjunto con el programa permanente de divulgación del manejo de los espacios públicos, donde sus objetivos principales serán:

- Dar a conocer el desarrollo de los nuevos sistemas de movilidad dentro de la ciudad de Escuintla, y sus distintas modificaciones, para poder obtener mejores resultados en su etapa de transición.
- Garantizar el acceso a la información para los distintos actores institucionales y sociales, y poder participar de manera activa y eficaz dentro de las distintas etapas y lograr generar una gestión integral.
- Contribuir a la construcción de una cultura vial, de respeto y tolerancia.

Para lograr garantizar el acceso a la información oportuna y eficaz para toda la población de la ciudad de Escuintla, se proponen una serie de actividades que se podrán desarrollar de manera conjunta con las del programa de divulgación permanente del manejo de espacios públicos.

- Un programa informativo que se transmitirá de forma semanal con una duración de media hora, para transmitirse por un canal comercial de televisión por el cable local y en un horario de amplia audiencia dentro de la ciudad de Escuintla.
- Un programa diario de radio que desarrollen los personajes de televisión, al cual se pueda comunicar la audiencia a través de internet o en línea telefónica,
- Las grabaciones de los programas televisados y de radio, deben de servir de apoyo a maestros, líderes comunitarios, ONG's y otros agentes interesados en la promoción de la cultura vial.
- Apoyo con medios impresos que contribuyan a consolidar y a reforzar los contenidos de los programas de televisión y radio.
- Realizar actividades de divulgación dentro de los espacios públicos existentes, atreves de documentos y material de apoyo (afiches, panfletos, etc.), juegos, charlas, dramatizaciones, etc.
- Realizar actividades de divulgación dentro de las escuelas sin importar el tipo de educación y nivel académico de los estudiantes, a través de documentos de apoyo (afiches, panfletos, etc.), juegos, charlas, dramatizaciones, etc. Los cuales deberán estar adecuados a cada uno de los grupos estudiantiles.

Programa de fortalecimiento de la policía municipal de tránsito y sectores involucrados

Este programa está enfocado de manera exclusiva para la policía municipal de tránsito, la Dirección Municipal de Planificación y cualquier oficina que se cree de manera conjunta o paralela a estas y la función que realicen sea el manejo o gestión de políticas, proyectos o actividades relacionadas con la movilidad de la ciudad de Escuintla.

Teniendo como objetivo principal el fortalecimiento de estas, a través de capacitaciones, herramientas, equipos, y otros accesorios que ayuden a desarrollar de manera eficiente y eficaz sus funciones dentro de la ciudad de Escuintla.





EJE DE INTERVENCIÓN		PROPUESTA DE MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS				
OBJETIVO ESTRATÉGICO		<ul style="list-style-type: none"> Mejorar las condiciones del sistema de movilidad de la ciudad, por medio de propuestas de transporte vialidad y áreas peatonales integradoras. Mejorar la prestación de servicios y la infraestructura existentes a través de una propuesta integral que amplíe la cobertura y mejore calidad de estos. 				
OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADORES	PROYECTO	UBICACIÓN	CUMPLIMIENTO DE METAS		
				CORTO PLAZO de 0 a 4 años	MEDIANO PLAZO de 5 a 10 años	LARGO PLAZO de 10 a 20 años
Mejorar las condiciones de diseño actuales de las vías principales.	-Reducción en el uso del transporte público en el centro de la ciudad. -Reducción en el uso de vehículos particulares -Aumento de porcentaje de espacios públicos y espacios peatonales	Jerarquización vial	principales calles y avenidas de la ciudad de Escuintla, (vías de 1er., 2do y 3er. Orden)	Estudio de las áreas a intervenir, inicio del diálogo con los sectores afectados y primeras intervenciones en las vías de 1er orden.	Intervención total de las vías de 1er., 2do y 3er. Orden	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión y evaluación constante de los resultados obtenidos para poder implementar mejoras.
		Priorización peatonal e implementación de ciclo vías en las calles y avenidas del centro cívico e histórico y áreas específicas de la ciudad de Escuintla.	3ra., Av. 3ra. Y 8va. Calle de la zona 1, otras áreas específicas de la ciudad de Escuintla y nuevas áreas de desarrollo urbano	Estudio del área a intervenir, inicio del diálogo con los sectores afectados y primeras intervenciones en el centro cívico.	Implementación total de la propuesta, trabajos de mantenimiento y mejoras de las intervenciones realizadas.	Trabajos de mantenimiento, además de una revisión y evaluación constante de los resultados obtenidos para poder implementar mejoras.
Establecimiento de las principales rutas para transporte colectivo y estaciones en un circuito interno, generando áreas adecuadas para las paradas e intercambio modal.	-Disminución del nivel de congestión especialmente en las calles centrales de la ciudad -Reducción de los tiempos de transporte dentro de la ciudad. -mejoramiento de la calidad del transporte público..	Creación de circuitos principales y secundarios de transporte urbano	Calles y avenidas propuestas en base a las áreas de influencia de las rutas.	Análisis de las áreas de intervención, inicio de diálogos con los sectores afectados y ampliación de las rutas de los circuitos principales.	Implementación de los circuitos principal y algunas de las rutas secundarias.	Implementación total de la Propuesta, y trabajos de mantenimiento en las rutas y el transporte, además de una revisión y evaluación constante de los resultados obtenidos para poder implementar mejoras.
Reducción del nivel de congestión a través de seguimiento de programas viales existentes y aplicación de normativas vigentes.	-Mejoramiento de la movilidad y flujos dentro de la ciudad -Incremento de la aplicación de las normativas de tránsito -	Programa de educación vial y de seguimiento y control de la aplicación de la reglamentación de tránsito.	Ciudad de Escuintla y nuevas áreas de desarrollo urbano	-Actualización e implementación de los reglamentos de tránsito, - Desarrollo de actividades divulgación y	- Revisión, evaluación y control constante de los resultados obtenidos, para la implementación de nuevas acciones.	- Revisión, evaluación y control constante de los resultados obtenidos, para la implementación de nuevas acciones.



				concientización en los centros estudiantiles y espacios públicos de la ciudad.		
		Programa de fortalecimiento de la policía municipal de tránsito y sectores involucrados.	PMT, DMP, Juzgado Municipal	Análisis detallado de las necesidades, y satisfacción de las mismas.	-Revisión, evaluación y control constante de las necesidades y de los resultados obtenidos, para la implementación de mejoras y nuevas acciones.	-Revisión, evaluación y control constante de las necesidades y de los resultados obtenidos, para la implementación de mejoras y nuevas acciones.





4.4 IMAGEN URBANA Y EDIFICABILIDAD

< 4

P-3





4.4.1 IMAGEN URBANA

Algunos de los principales factores que intervienen en la problemática es la falta de la aplicación de la poca normativa existente, y la carencia de normativas específicas para el manejo de algunos sectores problemáticos, como las áreas comerciales del centro, la saturación de las calles y avenidas del centro por los peatones y el comercio informal, el desbordamiento de los mercados y la alta presencia de anuncios y publicidad en las calles y avenidas principales de toda la ciudad.

PRIORIDADES

Reducir el deterioro de los elementos patrimoniales de la ciudad de Escuintla.

Mejorar la imagen urbana de la ciudad de Escuintla.

Proporcionar elementos que ayuden a la regulación del paisaje urbano de la ciudad de Escuintla.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS

Mejorar la calidad del paisaje urbano existente en la ciudad de Escuintla, generando espacios más agradables y armoniosos con el entorno.

OBJETIVOS ESPECÍFICOS

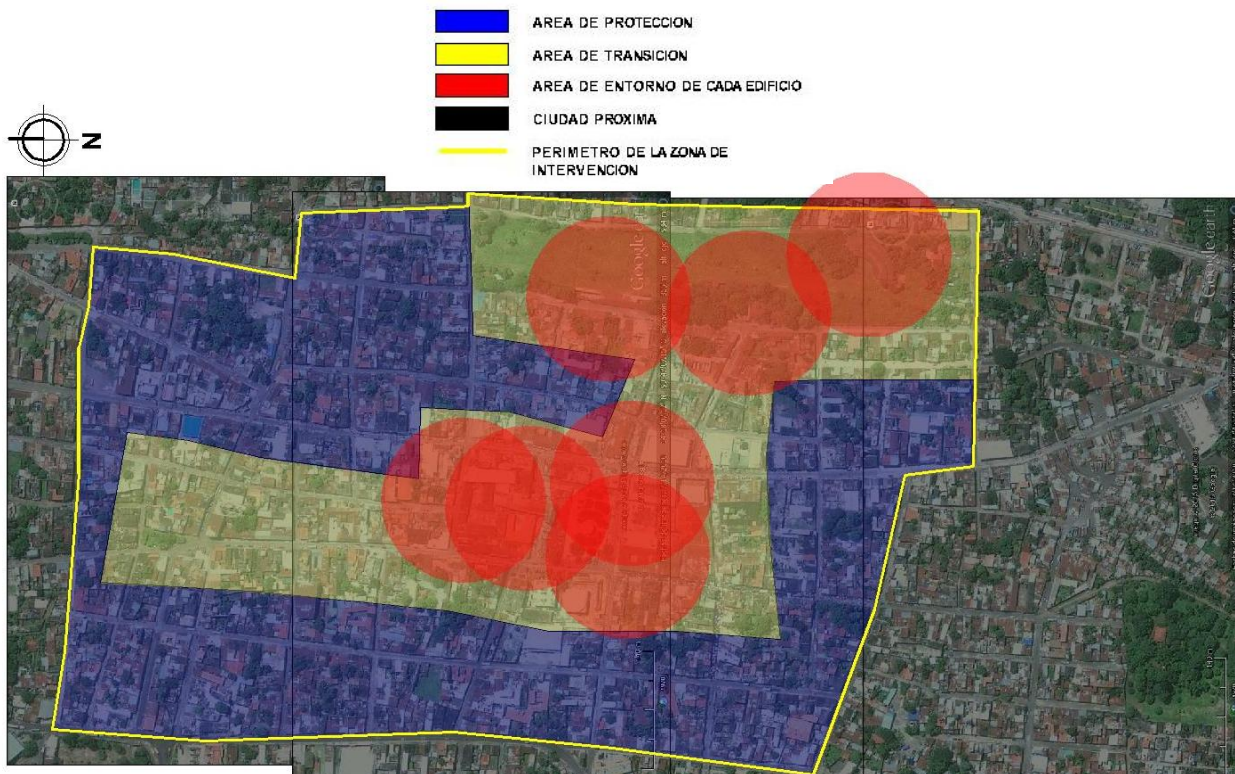
- Mantenimiento de las características tradicionales del centro histórico de la ciudad de Escuintla,
- Promover instrumentos de gestión y conservación de inmuebles y monumentos históricos o patrimoniales.





POTENCIALIDADES

FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)
1. Algunos edificios cuentan con arquitectura tradicional agradable	1. Área de paso del turismo internacional
2. Inicio de aplicación de algunos elementos de regulación en la colocación de rótulos y anuncios en algunas áreas de la ciudad.	2. Iniciativas de procesos de restauración y conservación de algunos edificios del centro histórico y la plaza cívica, a nivel del gobierno central,
3. Algunas áreas con potencial de valor paisajístico dentro de la ciudad	3. Áreas de valor paisajístico fuera del límite urbano
4. Pequeñas iniciativas de procesos de restauración y conservación a nivel comunitario	
5. Gran cantidad de ríos que atraviesan la ciudad.	





PROYECTOS URBANOS ESTRATÉGICOS DE IMAGEN URBANA

- Protección y conservación de los elementos patrimoniales del centro histórico.
- Reglamento de conservación del centro histórico y su polígono de conservación
- Programa de reactivación del centro histórico.

CRITERIOS Y DIRECTRICES DE IMAGEN URBANA

PROTECCIÓN Y CONSERVACIÓN DE LOS ELEMENTOS PATRIMONIALES DEL CENTRO HISTÓRICO.

ACCIONES DE MEJORAMIENTO

LARGUIO No. 1 (3ra. Av. entre 4ta. Y 5ta. Calle) lado Este



Aproximaciones a una estrategia de gestión

Fuentes de financiamiento.

El financiamiento para cada una de las intervenciones será obtenido a través de ingresos ordinarios, para las primeras intervenciones, y de impuestos por derechos de venta, donativos, contribuciones por mejoras y actualización de los valores del IUSI luego de la inversión pública.

Asistencia técnico-profesional.

Se deberá de crear una dependencia de la Dirección Municipal de Planificación (D.M.P.), donde se generen los planes, los programas y proyectos para llevar a cabo su desarrollo, además de desarrollar los enlaces y coordinaciones con las demás dependencias municipales y gubernamentales que pudieren actuar en conjunto.

El ente promotor.

Este ente deberá ser una dependencia nueva dentro de la organización municipal, la cual será la responsable de desarrollar, aplicar y velar por el cumplimiento de la reglamentación adecuada para este sector, y de las coordinaciones con los COCODE, alcaldía auxiliar, grupos representativos, asociaciones y grupos de vecinos.





Protección jurídica administrativa.

Esta será la declaración de grupo monumental histórico patrimonial, debido a la carencia de elementos patrimoniales existentes en el sector, pero se desarrollarán las estrategias para mejorar la imagen de todo este sector, a manera de crear un conjunto agradable y congruente con los monumentos históricos, el cual deberá de ir acompañado de un reglamento específico de regulación urbana del sector.

Secuencia de etapas de la intervención física.

Esta secuencia se desarrollará de la siguiente manera:

- Intervención de los elementos monumentales existentes.
- Intervención del parque central y sus alrededores.
- Mejoramiento de las plazas y parque dentro del sector.
- Peatonización de las arterias que conectar a los elementos monumentales y espacios públicos intervenidos.
- Mejoramiento de la imagen urbana de los corredores.
- Tratamientos de fachas dentro de los corredores de movilidad.
- Intervenciones de los elementos patrimoniales que pudieren existir de manera aislada.
- Tratamientos de fachadas dentro del área de protección.
- Mejoramiento de la imagen urbana de todo el sector.

REGLAMENTO DE CONSERVACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO Y SU POLÍGONO DE CONSERVACIÓN

Se delimitará un área de protección y conservación de las características tradicionales de la ciudad de Escuintla, donde se implementaran parámetros en cuanto a la correcta utilización de colores, materiales, señalización y rotulación además de catálogos de elementos arquitectónicos adecuados al contexto.

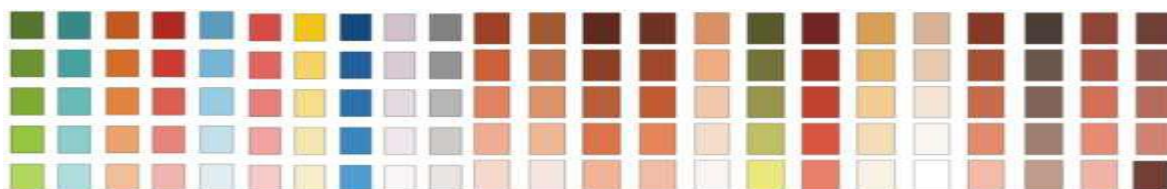
CRITERIOS

Cartilla de colores.

Gama de colores basados en una temática relacionada al parque edificatorio de los elementos tradicionales de la ciudad de Escuintla, creando sectores de entorno cercano específico para cada uno de ellos, conceptualizando con esto, un escenario específico para cada uno de ellos.

Materiales

Pisos y pavimentos, utilización de materiales de la zona, piedra, adoquines de colores, concreto con revestimiento de piedra, etc.





Elementos arquitectónicos.

Utilización de molduras con materiales adecuados al contexto tradicional y de colores propuestos en la cartilla de colores.



Mobiliario urbano

Son los objetos de uso público, proporcionan identidad y seguridad a los usuarios de las vías, espacios públicos y de esparcimiento, buscan hacer agradable su permanencia o recorrido por medio de la utilización de elementos urbanos adecuados a cada una de las necesidades y a los sectores donde se encuentran.

Premisas generales

Continuidad en el diseño de los objetos individuales y de la coherencia de los objetos agrupados para lograr una mejor escala de los diferentes elementos en relación a su entorno, su integración visual y paisajística.





Los elementos urbanos deben colocarse de acuerdo al uso y las necesidades relativas a la actividad desarrollada en el área, donde la agrupación del mobiliario permite una mejor localización para los usuarios que puedan hacer uso de ellos, sin la necesidad de desplazarse largas distancias, al mismo tiempo la agrupación permite un mantenimiento adecuado a un costo más bajo.

- Bancas: deben proveer descanso a sus usuarios y proporcionar una posición cómoda en un lugar agradable, pueden ser al mismo tiempo elementos contemplativos, es necesario que el diseño de estos elementos urbanos sea acorde al contexto urbano y la fisonomía de la ciudad.

Es importante ubicar las bancas en lugares parcialmente soleados o sombreados y en las cercanías de plantas para el agrado de los usuarios, además la posibilidad de una visual agradable para permitir el esparcimiento, debe evitarse la utilización de materiales que retengan el calor, la humedad y el frío, los materiales a utilizar no deben ser muy rugosos o muy lisos además contar con orificios para dejar escapar el agua y evitar que esta se estanque.

- Basureros: son elementos de almacenamiento temporal de desperdicios para evitar la contaminación y procurar la higiene y la buena imagen del entorno urbano, estos deberán ser accesibles y manejables para facilitar su uso, es recomendable que tengan tapadera y su interior sea removible para facilitar el reciclado de los desperdicios, es recomendable la utilización de materiales y de colores para la fácil identificación de estos en el entorno urbano.
- Teléfonos: están formados por la cabina donde se ubica el aparato telefónico, es un espacio de apoyo para el usuario, deberá mantener una armonía con el resto de los elementos urbanos, alturas, anchos y volúmenes
- Paradas de autobuses: son áreas de espera para los usuarios del transporte público, debe brindar seguridad y comodidad, además debe procurarse no obstaculizar el tránsito peatonal, sus dimensiones estarán basadas principalmente por las dimensiones de las calles, el entorno en el que se encuentran y los modos y rutas de transporte que lo utilicen.
- Iluminación postes y faroles: estos son elementos urbanos que proporcionan iluminación en la ciudad, pudiendo tener también un carácter decorativo.
- Señalización: estos son elementos informativos que sirven como guía y ofrecen información al usuario, deben ser resistentes, durables y de fácil mantenimiento.



- Elementos de delimitación y protección: estos consisten en elementos que servirán para delimitar espacios en calles (aceras, también como elementos disuasivos para la circulación de vehículos).
 - Alcorques, Placa o panel metálico fabricado con materiales o recubrimientos para resistir la intemperie, deben estar a nivel de piso para evitar el tropiezo de los peatones, las perforaciones para ventilación no deberán contar con aristas punzo cortantes que representan un riesgo para el peatón, de fácil acceso para su limpieza y riego, se considera para arboles jóvenes que en el alcorque se pueda colocar una estructura para proteger el tronco de golpes o tráfico peatonal, (módulos de 60cm x 60cm, aprox.).
 - Bolardos, elementos de baja altura que imposibilitan la circulación de vehículos en áreas específicas, se utilizaran colores llamativos para mejorar la visibilidad e identificación, el objetivo primordial de estos elementos es aumentar la seguridad para el peatón.
 - Reductores de velocidad, pequeños túmulos o elementos que obliguen a los vehículos a reducir la velocidad haciéndolos circular muy despacio evitando así los accidentes.





Tipo de Mobiliario	Función	Características		Tipo de Materiales	Localización	
		Resistencia	Dimensiones		Lugar	Distancia entre sí
Poste de alumbrado	Dotar a un área urbana de iluminación adecuada y eficiente	alta	6.9 altura 25 cm Ø	cemento / hierro / madera	calles y avenidas con tránsito peatonal y vehicular	30-45m
Faroles	Dar iluminación tenue a zonas de poco tránsito nocturno	alta	2.50 altura 20 cm Ø	cemento / hierro / madera	parque plazas jardines y monumentos	20-25m
Paradas de Bus	Proteger al usuario de transporte público de las condiciones climáticas	alta	2x3.5x2.5 3x4x2.5	acero inoxidable/ aluminio concreto	esquinas y áreas de cruce	200- 300m
Bancas	Proporcionar un área de descanso y esparcimiento a los usuarios	alta	2x0.50x.80 m	concreto / madera	parques , jardines, plazas, corredores peatonales	variable
Bolardos	Evitar la circulación vehicular en zonas específicas para el peatón	alta	.40-.60 altura 20cmØ	concreto / madera / mármol	según se requiera	variable
Reductores de Velocidad	Reducción de la velocidad del vehículo para evitar accidentes	alta	.80 x 0.25 altura	concreto/ piedra	según se requiera	100m
Elementos decorativos	Dar un espacio de reposo agradable al peatón	media	variable de acuerdo con especificaciones	concreto/pi edra	áreas estratégicas propuestas	variable
Basureros	Mantenimiento de la limpieza de las calles	media	.70x.60x1.1 0 .50x.40x.45	Proporcionar un medio de comunicación a los usuarios	esquinas y lugares que concentren muchas gente	variable
Teléfonos Públicos	Proporcionar un medio de comunicación a los usuarios	media		aluminio	esquinas y lugares que concentren muchas gente	variable

PROGRAMA DE REVITALIZACIÓN DEL CENTRO HISTÓRICO

Este programa contará en un inicio con una agenda de actividades culturales que se coordinarán con las instituciones culturales de la ciudad, además deberá de enfocarse en fortalecer las actividades económicas amigables que existen en el lugar y al mismo tiempo enfocarse en alejar las actividades nocivas, y de motivar la ocupación de esos espacios vacantes con actividades que dinamicen y puedan sostener la rehabilitación de forma propia en el sector, para que cuando se dejen de invertir fondos municipales en esta área, ya se haya convertido en un sector autónomo,



EJE DE INTERVENCIÓN		PROGRAMA DE PROYECTOS DE IMAGEN URBANA				
OBJETIVO ESTRATÉGICO		<ul style="list-style-type: none"> Mejorar la calidad del paisaje urbano existente en la ciudad de Escuintla, generando espacios más agradables y armoniosos con el entorno. 				
OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADORES	PROYECTO	UBICACIÓN	CUMPLIMIENTO DE METAS		
				CORTO PLAZO de 0 a 4 años	MEDIANO PLAZO de 5 a 10 años	LARGO PLAZO de 10 a 20 años
Mantenimiento de las características tradicionales del centro histórico de la ciudad de Escuintla,	<ul style="list-style-type: none"> -Incremento en el inventario de edificios con características tradicionales -mejoramiento de los edificios históricos de la ciudad. -reactivación económica del centro histórico. -mejoramiento de la movilidad vehicular y peatonal en la zona. -mejoramiento de la imagen urbana de la ciudad. 	Protección y conservación de los elementos patrimoniales del centro histórico.	Centro histórico de la ciudad de Escuintla	Análisis y negociación con los sectores involucrados, implementación de las primeras regulaciones, y movilización del comercio informal no amigable con el sector.	<ul style="list-style-type: none"> -creación de espacios comerciales controlados, e incentivación del comercio amigable con la zona. -reubicación del comercio amigable con el centro histórico en kioscos y espacios controlados 	Revisión y evaluación constante de los resultados obtenidos, para la implementación de nuevas acciones.
Promover instrumentos de gestión y conservación de inmuebles y monumentos históricos o patrimoniales.	<ul style="list-style-type: none"> - Reducción de inmuebles en deterioro con características tradicionales -Reactivación económica del sector -Incremento en la seguridad. -Aumento del número de usuarios del sector. 	Reglamento de conservación del centro histórico y su polígono de conservación	Ciudad de Escuintla y nuevas áreas de desarrollo urbano	Análisis detallado de las áreas a reglamentar, propuesta de perímetro de conservación del centro histórico	Implementación de los reglamentos.	Revisión y evaluación constante de los resultados obtenidos, para la actualización de los reglamentos.
		Programa de reactivación del centro histórico.	Centro histórico de la ciudad de Escuintla.	Implementación de una agenda de actividades, y eventos culturales en conjunto con escuelas y academias de arte.	Seguimiento, evaluación y control de los resultados obtenidos en las distintas actividades.	Seguimiento, evaluación y control de los resultados obtenidos en las distintas actividades.





4.1.3. EDIFICABILIDAD

Algunos de los principales factores que intervienen en la problemática es la falta de la gran presencia de especuladores del suelo en la ciudad, ya que en los últimos años se ha dado la tendencia de la creación de nuevas colonias, las cuales se venden en muy poco tiempo, y pasan años hasta décadas para poder tener una densidad considerable, dándose el problema debido a que estas personas compran gran cantidad de lotes a bajos precios para luego empezar a revender a precios bastante altos.

PRIORIDADES A NIVEL URBANO DE LA PROBLEMÁTICA DE ESPACIO PÚBLICO

1. Implementar nuevas áreas verdes y de esparcimiento dentro de los espacios adecuados.
2. Mejorar el uso y mantenimiento de los espacios públicos
3. Mejorar el mantenimiento y evitar el deterioro de la flora y fauna de la región.

OBJETIVOS ESTRATÉGICOS PARA EL ESPACIO PÚBLICO

Promover el modelo de desarrollo de ciudad compacta y sostenible, ordenando la expansión de las nuevas áreas de la ciudad.

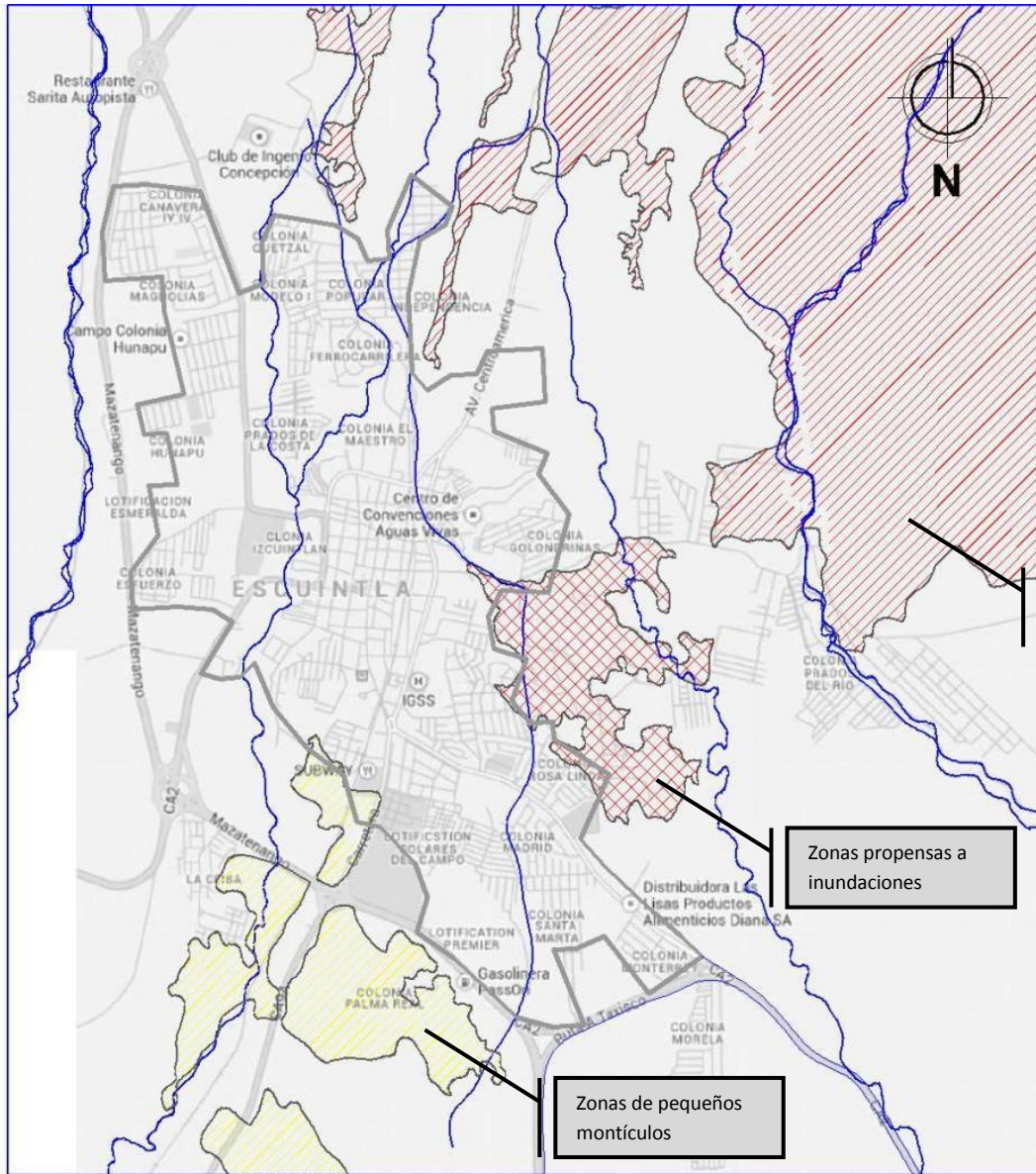
OBJETIVOS ESPECIFICOS PARA EL ESPACIO PÚBLICO

- Establecimiento de nuevas normas de ocupación para los nuevos espacios residenciales, evitando la aplicación de tipologías edificatorias que ayuden a la dispersión urbana y excesiva ocupación del territorio.



POTENCIALIDADES

FORTALEZAS (internas)	OPORTUNIDADES (externas)
<ol style="list-style-type: none"> 1. Cuenta con varios posibles espacio para el crecimiento y desarrollo de espacios públicos. 2. Cuenta con gran cantidad de ríos que la atraviesan. 	<ol style="list-style-type: none"> 1. Es la conexión de la Costa Sur y la ciudad capital 2. Tiene proximidad a la industria agrícola, el sistema portuario, la ciudad capital y zonas turísticas.
<ol style="list-style-type: none"> 3. Cuenta con importantes conexiones de vías principales. 	



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012

IMAGEN: Potencialidades de Espacios Públicos
 FUENTE: Elaboración propia con información de la D.M.P y SEGEPLAN 2012.





PROYECTOS URBANOS ESTRATÉGICOS DE EDIFICABILIDAD

- Propuesta de normativas de edificabilidad y vivienda
- Propuesta de re densificación de manzanas del casco urbano

CRITERIOS Y DIRECTRICES DE EDIFICABILIDAD

PROPUESTA DE PLAN DE USOS DE SUELO, PROPUESTA DE NORMATIVAS DE EDIFICABILIDAD Y VIVIENDA

Debido a que la vivienda es el sector característico de la ciudad y el más desarrollado en ella, se permitirá la aplicación de diferentes tipologías y características edificatorias, pudiendo ser estas, unifamiliar y multifamiliar, respetando la aplicación de los niveles de edificabilidad correspondientes a cada caso en particular y de acuerdo con su localización en la ciudad, donde los índices de construcción y de ocupación para las diferentes áreas propuestas están normados de acuerdo con la siguiente categorización.

Categorías:

- D1: Densidad Muy Baja:
Vivienda unifamiliar aislada, semiaislada y vivienda gemela
Densidad 30 hab. /Ha,
Lote Mínimo 400 mts², lotes con un frente mínimo de 15 mts.
Índice de ocupación 0.5
Índice de construcción 1.0
- D2: Densidad Baja:
Vivienda unifamiliar con apoyos alternados, posibilidad de vivienda en hilera no más de 8 viviendas juntas
Densidad 50 hab. /Ha
Lote Mínimo 300 mts², lotes con un frente mínimo de 15 mts.
Índice de ocupación 0.8
Índice de construcción 1.0
- D3: Densidad Media Alta
Vivienda unifamiliar continua en proyecto conjunto, como individual y semi aislada
Densidad 100 hab. / Ha.
Lote mínimo 75-120 mts², lotes con un frente mínimo de 7 a 10 mts.
Índice de ocupación 0.8
Índice de construcción 1.5
Los usos comerciales institucionales, industriales o mixtos serán normados tomando como referencia el área donde están localizadas.

La aplicación de los siguientes grupos, deberá de realizarse luego de la aplicación de mejoras a los servicios públicos de las zonas propuestas dentro de la ciudad.

- D4: Densidad Alta
Vivienda unifamiliar en proyecto conjunto, en edificios de apartamentos.
Densidad 150 hab. / Ha.
Lote mínimo 300 mts², lotes con un frente mínimo de 15 mts.



Índice de ocupación 0.8

Índice de construcción 2.5

El uso industrial no se podrá aplicar en estos sectores, y los usos institucionales, comerciales o mixtos serán normados tomando como referencia el área donde estas están localizadas.

- D5: Densidad Muy Alta

Vivienda unifamiliar en edificios de apartamentos y conjuntos habitacionales en altura.

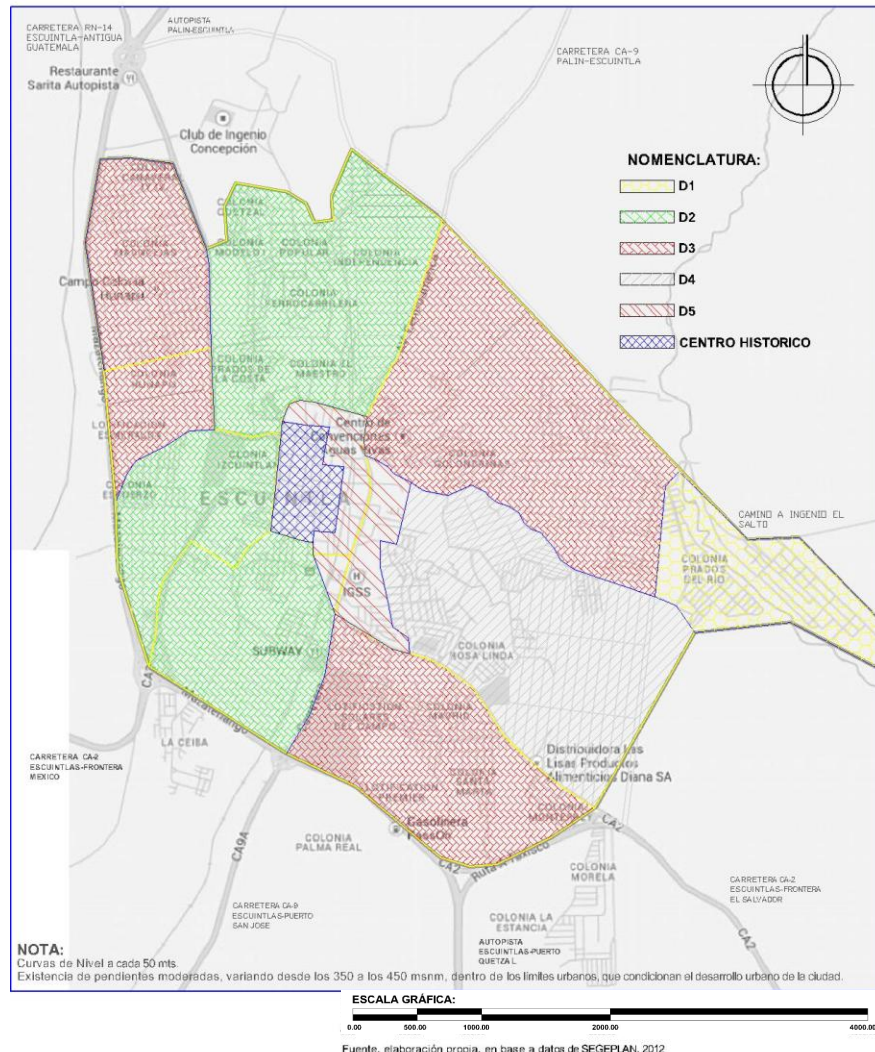
Densidad mayor de 175 hab. / Ha.

Lote mínimo 300 mts², lotes con un frente mínimo de 15 mts.

Índice de ocupación 0.8

Índice de construcción 3.5

El uso industrial no se podrá aplicar en estos sectores, y los usos institucionales, comerciales o mixtos serán normados tomando como referencia el área donde estas están localizadas.

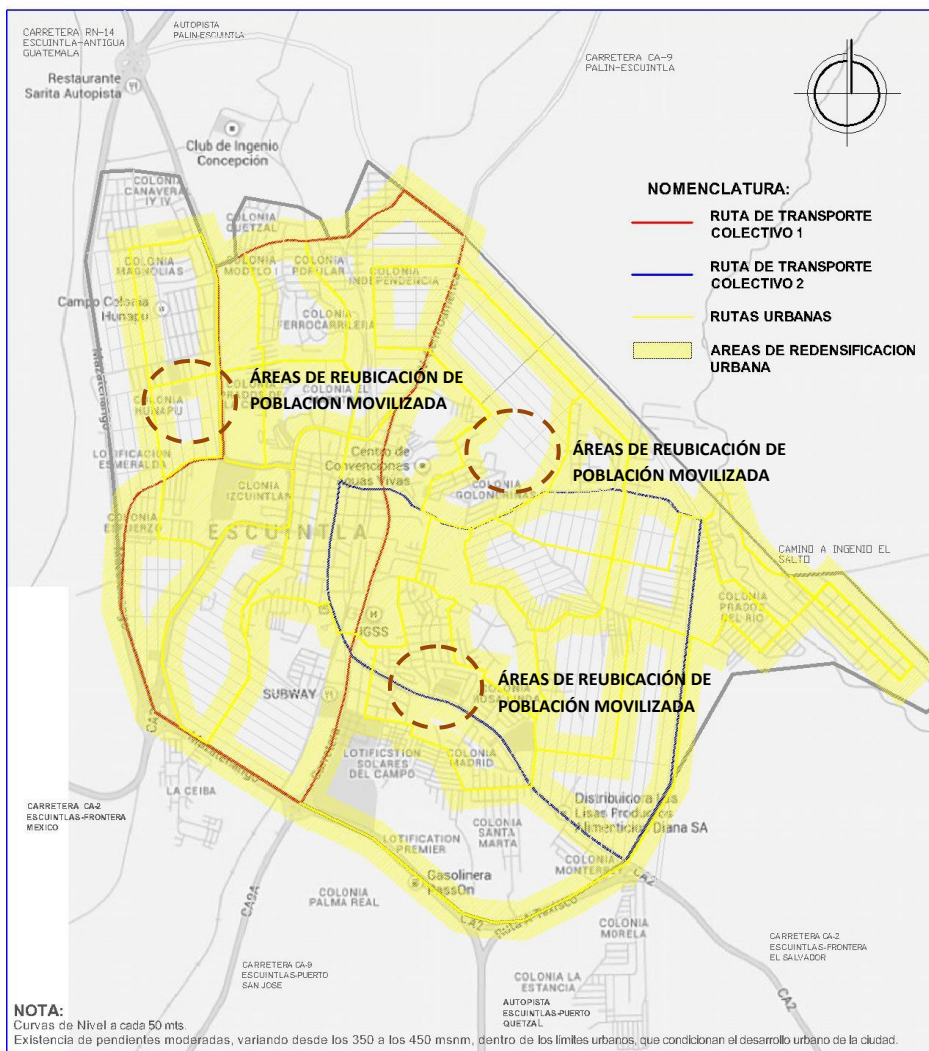




PROPUESTA DE REDENSIFICACIÓN DE MANZANAS DEL CASCO URBANO

Dentro de la propuesta de redensificación urbana se estudió la calidad de los servicios y equipamientos para las áreas propuestas, brindando una propuesta integral con los demás ejes estratégicos, desarrollándose de una manera complementaria, siendo que dentro de la propuesta de edificabilidad se plantean áreas de aplicación general para los distintos sectores de la ciudad, aplicando cada uno de los distintos criterios de densificación, (D1, D2, D3, D4, D5).

Para la propuesta de redensificación se plantean áreas específicas alrededor de los ejes de transporte, siendo una aplicación conjunta con la propuesta de movilidad, ofreciendo alternativas para la población, estos sectores quedaran dentro de una nueva normativa de edificabilidad, donde alrededor de los ejes principales (colectivo 1 y 2) se plantea una densidad D5, y alrededor de las rutas urbanas una densidad D4, la aplicación de estas regulaciones se realizará de manera transitoria, a manera que se vayan implementando las rutas de transporte colectivo, siendo originalmente de aplicación electiva y luego pasar a mediano o largo plazo, a ser obligatoria dentro de la ciudad de Escuintla.



Fuente, elaboración propia, en base a datos de SEGEPLAN, 2012





EJE DE INTERVENCIÓN	PROGRAMA DE PROYECTOS DE EDIFICABILIDAD					
OBJETIVO ESTRATÉGICO	<ul style="list-style-type: none"> Promover el modelo de desarrollo de ciudad compacta y sostenible, ordenando la expansión de las nuevas áreas de la ciudad. 					
OBJETIVO ESPECÍFICO	INDICADORES	PROYECTO	UBICACIÓN	CUMPLIMIENTO DE METAS		
				CORTO PLAZO de 0 a 4 años	MEDIANO PLAZO de 5 a 10 años	LARGO PLAZO de 10 a 20 años
Establecimiento de nuevas normas de ocupación para los nuevos espacios residenciales, evitando la aplicación de tipologías edificatorias que ayuden a la dispersión urbana y excesiva ocupación del territorio.	-mejoramiento de la densidad y ocupación de suelo -mejoramiento en la regulación del crecimiento disperso de la ciudad -	propuesta de normativas de edificabilidad y vivienda	En la totalidad de la ciudad de Escuintla.	Análisis detallado de las áreas a reglamentar, e implementación de la nueva reglamentación.	Revisión y evaluación de los resultados obtenidos, y actualización de la normativa	Revisión y evaluación de los resultados obtenidos, y actualización de la normativa
		propuesta de re densificación de manzanas del casco urbano	re densificación de áreas con densidades bajas (colonias del sur de la ciudad de Escuintla)	Propuesta de densificación de nuevas manzanas	Propuesta e implementación de los reglamentos de densificación de la ciudad.	consolidación urbana de la totalidad de la ciudad de Escuintla





5 Mecanismo de Gestión

< 5



USAC
TRICENTENARIA
Universidad de San Carlos de Guatemala



Los mecanismos de Gestión contribuyen a dar seguimiento y control a las acciones que se plantearon en el capítulo de propuesta, mejorando así su desarrollo e implementación.





5.1 MECANISMOS DE GESTIÓN Y SEGUIMIENTO.

Según los análisis que se desarrollaron para cada uno de los proyectos de los distintos ejes estratégicos, se realiza una propuesta de esquema de gestión, donde es importante mencionar que la municipalidad de la ciudad de Escuintla es el ente rector, facultado para la realización de todos los proyectos enfocados al desarrollo territorial, y que a partir de este orden de ideas se construye un esquema de gestión identificando a los actores ubicados en tres distintos niveles de actuación (nacional, regional y local), que pueden colaborar directamente con la municipalidad para llevar a cabo los proyectos y los distintos planes para el ordenamiento y desarrollo de la ciudad.

Basándose en el análisis de actores que se desarrolló anteriormente, encontramos algunos puntos de referencia, los cuales pueden orientar nuestro esquema de gestión, donde podemos identificar que a nivel nacional, se localiza a la mayoría de las instituciones donde se deberán realizar trámites, apoyo técnico y financiero para el desarrollo de los procesos que se desean implementar, a nivel regional se localiza a la mayoría de instituciones que cuentan con presencia a nivel del municipio y la municipalidad misma, siendo este el encargado directo del ordenamiento territorial según el Código Municipal de Guatemala y a nivel local se cuenta con la participación social, siendo esta una de las más importantes dentro de la formulación, gestión y control de los planes propuestos para el ordenamiento y desarrollo local,

Tratando de poder motivar e involucrar al mayor número de instituciones y organizaciones civiles, y lograr así un control y monitoreo de los programas y proyectos que se proponen, siendo así que las diferentes organizaciones de la sociedad civil, tanto a nivel local, como a nivel regional, corroboren todos los tiempos y compromisos adquiridos por el gobierno municipal y poder velar que sean realizados de la manera más eficiente y eficaz, teniendo en cuenta que la evaluación y monitoreo se deberá realizar en cada uno de los períodos en intervalos no mayores de 12 meses, contando desde el momento de su inicio, pudiendo orientar su implementación con los distintos Planes Operativos la municipalidad, los cuales se realizan anualmente, pudiendo desarrollarse de manera conjunta también con los períodos fiscales, que se inician en enero y se finaliza en diciembre de cada año, con presentación de informes financieros de manera cuatrimestral.





ESQUEMA DE GESTIÓN.

ACCIONES

PROYECTO	ACTOR	ÁMBITO	CORTO PLAZO de 0 a 4	MEDIANO PLAZO de 5 a 10	LARGO PLAZO de 10 a 20
USO DE SUELO	SEGEPLAN	NACIONAL	Planificación territorial	coordinación e integración de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	MANCOMUNIDAD MANCOSUR	REGIONAL	Integración a planes de desarrollo territorial	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	Evaluación, seguimiento y control de los resultados, para la implementación de nuevas propuestas.
	MUNICIPALIDAD Y SUS DEPENDENCIAS	REGIONAL	Elaboración de Propuesta técnica, participación en la toma de decisiones	Implementación de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	Los COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	Participación en Toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	SECTOR EMPRESARIAL	LOCAL	Participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
ESPACIO PÚBLICO	SEGEPLAN	NACIONAL	Planificación territorial	coordinación e integración de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	MINISTERIO DE AMBIENTE	REGIONAL	Asesoría técnica y participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	Evaluación, seguimiento y control de los resultados, para la implementación de nuevas propuestas.
	IDAHE	NACIONAL	Asesoría técnica y participación en toma de decisiones		
	MUNICIPALIDAD DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN	REGIONAL	Elaboración de propuesta técnica, participación en toma de decisiones	Implementación de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	LOS COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	Participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	LOS COCODE Y ASOCIACIONES	LOCAL	Participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	SEGEPLAN	NACIONAL	Planificación territorial	coordinación e integración de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	MUNICIPALIDAD DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN	REGIONAL	Elaboración de propuesta técnica, participación en toma de decisiones	Implementación de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	Evaluación, seguimiento y control de los resultados, para la implementación de nuevas propuestas.
	Los COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	Participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
IMAGEN URBANA	MUNICIPALIDAD DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN	REGIONAL	Elaboración de propuesta técnica, participación en toma de decisiones	Implementación de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	Evaluación, seguimiento y control de los resultados, para la implementación de nuevas propuestas.
	SOCIEDAD CIVIL	LOCAL	Participación en toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	
EDIFICABILIDAD	SEGEPLAN	NACIONAL	Planificación territorial	coordinación e integración de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	
	MUNICIPALIDAD DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN	REGIONAL	Elaboración de propuesta técnica, participación en toma de decisiones	Implementación de las propuestas, evaluación, seguimiento y control de los resultados	Evaluación, seguimiento y control de los resultados, para la implementación de nuevas propuestas.
	SOCIEDAD CIVIL	LOCAL	Participación en Toma de decisiones	Evaluación, seguimiento y control de los resultados	



5.2 MECANISMO DE SEGUIMIENTOS

Dentro del estudio de los mecanismos de seguimiento propuesto, se encuentra una serie de procesos, los cuales se basan en la evaluación regular o continua de la ejecución de los proyectos, programas y actividades propuestos dentro de los esquemas y directrices de ordenamiento y desarrollo urbano con el objetivo de asegurar el correcto desarrollo de las actividades propuestas y el buen cumplimiento de las metas.

SISTEMA DE SEGUIMIENTO

Según el análisis que se realiza dentro del esquema de gestión, el proceso de seguimiento se llevarán a cabo mediante un sistema anual, el cual se desarrollara de maneja conjunta con los planes operativos que se desarrollan de manera anual (POA), en donde se evaluará el progreso y la implementación de nuevas acciones, además una revisión y evaluación de manera cuatrimestral, la cual se verificará dentro de los reportes financieros de auditoría, que desarrolla la municipalidad durante el año., en donde al término de cada período se elaborará un informe por parte de un comité conformado por representantes de la unidad técnica de la municipalidad, sociedad civil y quienes estén financiando el proyecto, estos informes evaluarán el avance de cada una de las actividades propuestas, de acuerdo al cumplimiento de los indicadores propuestos de cada uno de los proyectos y programas, porque según sea el análisis de avances y la evaluación de resultados, se tomarán las acciones necesarias para solucionar cualquier situación que se necesite, a manera de corregir las acciones y alcanzar las metas y los objetivos planteados, presentándose un informe al final de cada año fiscal evaluando cada uno de los proyectos y programas.

COMISIÓN TÉCNICA MUNICIPAL

Para poder desarrollar las distintas acciones de forma adecuada, la municipalidad será la rectora del plan, la coordinadora y encargada de nombrar la comisión que lleve a cabo las actividades de monitoreo y seguimiento de los proyectos y de la aplicación de reglamentos y normas propuestas

	EJE ESTRATÉGICO	SEGUIMIENTO
1	USOS DE SUELO	Revisión y actualización de la normativa cada 10 años y seguimientos de manera anual, para la evaluación de resultados.
2	ESPACIOS PÚBLICOS	Control del avance de etapas de desarrollo de proyectos de espacios públicos y áreas verdes, revisión y evaluación continua. Informe de resultado cada 4 meses y elaboración de informe cada fin año fiscal, para poder implementar acciones de seguimiento o corrección en el POA del año siguiente.
3	MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	Control del avance de las distintas etapas de desarrollo de los proyectos de infraestructura y equipamiento vial, seguimiento continuo, desarrollando Informe cada 4 meses, y elaboración de informe cada fin año fiscal, para poder implementar acciones de seguimiento o corrección en el POA del año siguiente.
4	IMAGEN URBANA	Revisión y evaluación de proyectos cada 4 meses, y elaboración de informe cada fin año fiscal, para poder implementar acciones de seguimiento o corrección en el POA del año siguiente.





5	EDIFICABILIDAD	Control urbano, seguimiento diario o de acuerdo con solicitud de permisos de construcción. Evaluación cada 4 meses, y elaboración de informe cada fin año fiscal, para poder implementar acciones de seguimiento o corrección en el POA del año siguiente.
---	-----------------------	--

5.3 FINANCIAMIENTO

El financiamiento de los diferentes proyectos planteados en este esquema de ordenamiento será desarrollado con ayuda y financiamiento externo, de acuerdo con la capacidad de endeudamiento del gobierno municipal, aportes de ONG, ayudas de gobiernos amigos y participación de entidades de carácter nacional y gobierno local.

La municipalidad deberá establecer instrumentos fiscales como alternativa para la recaudación de ingresos que permitan una mayor participación e incidencia en la toma de decisiones y una mejor contribución a la gestión de los proyectos propuestos.

ESQUEMA DE FINANCIAMIENTO

PROYECTO	ACTOR	ÁMBITO	PORCENTAJE DE FINANCIAMIENTO
USO DE SUELO	SEGEPLAN	NACIONAL	5 %
	MANCOMUNIDAD MANCOSUR	REGIONAL	20 %
	MUNICIPALIDAD Y SUS DEPENDENCIAS	REGIONAL	60 %
	LOS COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	5 %
	SECTOR EMPRESARIAL	LOCAL	10 %
ESPACIO PÚBLICO	SEGEPLAN	NACIONAL	5 %
	MINISTERIO DE AMBIENTE	REGIONAL	15 %
	IDAHE	NACIONAL	5 %
	MUNICIPALIDAD	REGIONAL	65 %
	DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN		
	LOS COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	5 %
MOVILIDAD, INFRAESTRUCTURA Y SERVICIOS	SEGEPLAN	NACIONAL	5 %
	MUNICIPALIDAD	REGIONAL	85 %
	DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN		
	LOS COCODE, COMITÉS Y ASOCIACIONES	LOCAL	10 %
IMAGEN URBANA	MUNICIPALIDAD	REGIONAL	85 %
	DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN		
	SOCIEDAD CIVIL	LOCAL	15 %
EDIFICABILIDAD	SEGEPLAN	NACIONAL	5 %
	MUNICIPALIDAD	REGIONAL	80 %
	DIRECCIÓN MUNICIPAL DE PLANIFICACIÓN		
	SOCIEDAD CIVIL	LOCAL	15 %

Durante el estudio y análisis del esquema de financiamiento no se desarrollaron montos específicos para las intervenciones a realizar, ya que las propuestas se desarrollan a mediano y largo plazo, donde la alta fluctuación de los precios en el mercado y la devaluación constante que sufre la moneda nacional, podrían generar variables significativas en los costos.





CONCLUSIONES

Se logró una recopilación de toda la información necesaria para desarrollar un diagnóstico integral, esta información fue recabada por medio de investigación de campo (visitas al lugar, entrevistas con vecinos y autoridades municipales) y por medio de bibliografías consultadas (libros de historia, monografías, etc.), se puede concluir que en este sentido, se obtuvo un resultado satisfactorio, tanto a nivel de ejercicio académico como para la comunidad, que podrá consultar dicho documento, debido a que actualmente no se cuenta con este tipo de información recopilada para la ciudad de Escuintla.

La ciudad de Escuintla, cuenta con un gran potencial para su desarrollo y a pesar de contar con pocas características históricas formales y ambientales de gran valor, puede llegar a constituir y conformar un patrimonio y una imagen agradable, es una ciudad con una gran presencia industrial, motivo por el cual cuenta con un acelerado crecimiento, con muy poco control urbano y que ha configurado la ciudad en un esquema disperso y desordenado.

Esta configuración urbana actual, es resultado entre otras cosas, de la falta de regulación y aplicación de normativas relacionadas al uso de suelo y el control urbano en general, una buena parte del suelo urbano se mantiene baldío y en proceso de precarización, lo que representa una subutilización de recursos, con capacidades y potencialidades para el desarrollo urbano de la ciudad, esto tiene un impacto también en la imagen urbana, pues la existencia de estos espacios subutilizados rompen con la continuidad del paisaje urbano, además de esto, existen problemas de movilidad generados por la falta de normativo y poco control en la ciudad, el aumento vehicular, desbordamiento y saturación del comercio informal en las zonas del centro, falta de control del transporte público y al déficit de equipamiento y las condiciones de la infraestructura vial.

La propuesta de proyectos, programas y reglamentos, responde a las necesidades encontradas y sentidas del diagnóstico integral, estos proyectos están enfocados en contribuir al desarrollo sostenible del territorio, en armonía con los recursos naturales, conservando y utilizando de la mejor manera los recursos históricos-arquitectónicos con los que cuenta la ciudad, para lograr un desarrollo socioeconómico con el fin de alcanzar las metas y objetivos planteados.

Con este documento se espera poder dar una herramienta, actualizada y apegada a la realidad de la ciudad de Escuintla, que pueda ser utilizada de la mejor forma por la Municipalidad y población en general, motivando la búsqueda a nivel municipal, nacional e internacional de la ayuda necesaria, tanto técnica como financiera para desarrollar los proyectos prioritarios que sean de beneficio para la ciudad de Escuintla y para el desarrollo de la región.





RECOMENDACIONES

Que este documento pueda ser una herramienta de información y consulta para toda la población de la ciudad de Escuintla y las personas interesadas a nivel municipal, esto para poder fomentar el interés de los pobladores por apropiarse de su territorio y puedan trabajar activamente en la toma de decisiones para el desarrollo de la ciudad a nivel social, económico y físico.

Que las autoridades competentes hagan uso de la información que se encuentra en este documento, de las directrices, los criterios, los programas y los proyectos, adecuándolos a las normas, políticas, reglamentos, visión e intereses de desarrollo local que cuenten.

Que se gestione la creación e incentivo de alianzas interinstitucionales como mecanismo de fortalecimiento al financiamiento de los proyectos estratégicos propuestos, la generación de estas alianzas público privadas contribuirán a dar más y mejores respuestas, especialmente en los aspectos ambientales y manejo de cuencas hidrográficas, los cuales cuentan con un gran valor en el desarrollo económico, social y ambiental de la ciudad de Escuintla.

Que la información plasmada en este documento pueda seguir siendo actualizada, por las competencias municipales correspondientes y con ejercicios académicos, con el fin de contribuir con los esfuerzos realizados a nivel académico, y que la información no se quede obsoleta sino siga vigente y pueda ser aprovechada por la población de la ciudad de Escuintla.



FUENTES DE CONSULTA

PRIMARIAS:

ORALES:

- Ing. Urrutia, Julio de 2014. **Municipalidad de Escuintla, Escuintla.** Director DMP.
- ESCOBAR, Boris, Julio de 2014. **Municipalidad de Escuintla, Escuintla.** Asistente DMP.

LEGALES:

- **Constitución Política de la República de Guatemala.** (1991.) Promulgada en 1985. Segunda Edición. Editorial Piedra Santa.
- CONGRESO DE LA REPÚBLICA DE GUATEMALA. (1996.) **Ley para la Protección del Patrimonio Cultural de la Nación.** Decreto 26-97.
- INSTITUTO NACIONAL DE ESTADÍSTICA –INE-. (2001.) **Características generales de población y habitación.** Departamento de Escuintla. Censo de 2000. X Censo Nacional de Población y V de Habitación. Guatemala,

SECUNDARIAS:

BILBIOGRÁFICAS:

- BAZANT S., Jan. (1988.) **Manual de Criterios de Diseño Urbano.** Parte IV, V, VI y VII, Equipamiento. 4ª Edición. México
- **Diccionario Geográfico de Guatemala.** (Versión Digital), (1983.) Compilación crítica, Francis Gall. Impreso en Tipografía Nacional. Guatemala, C.A.
- **Diccionario Atlas Nacional de Guatemala.** (1995) ENCICLOPEDIA DIDACTA II. Versión 2.0 ©. Innovación de productos y servicios S.L. s.p.
- NEUFERT, Ernest. (1980.) **Arte de Proyectar en Arquitectura.** Versión española M. Company. No. XII. Edición Barcelona. Gustavo Gili.
- PLAZOLA CISNEROS, Alfredo. (1996.) **Enciclopedia de Arquitectura.** Vol. 4,6 y10. Plazola Editores México S.A.
- NORMAS MINIMAS DE EQUIPAMIENTO URBANO, Secretaría de desarrollo urbano y ecológico, Dirección general de equipamiento urbano y edificios, México
- Instituto geográfico Agustín Codazzi, Guía simplificada para la elaboración de plan de ordenamiento territorial municipal 1998
- Grupo ADUAR, Diccionario de Geografía Urbana, urbanismo y ordenación del territorio, Editorial Ariel S. A, Barcelona 2000.
- Martínez, Teodoro Oseas y Elías Mercado M, Manual de Investigación Urbana. México 1992
- Ministerio de desarrollo económico, Esquemas de ordenamiento territorial procesos de aplicación, ley de desarrollo territorial ley 388 Colombia 1997.
- Ruiz Bode Guía Metodológica Paso a Paso para la Elaboración de Planes de Ordenamiento Territorial Municipal en Guatemala. SEGEPLAN 2009



Guatemala, octubre 17 de 2014.

Señor Decano
Facultad de Arquitectura
Universidad de San Carlos de Guatemala
Arq. Carlos Valladares Cerezo
Presente.

Señor Decano:

Atentamente, hago de su conocimiento que con base en el requerimiento del estudiante de la Maestría en **Desarrollo Urbano y Territorio** de la Facultad de Arquitectura -USAC, **ARQ. CARLOS AROLDI SAZO GONZÁLEZ – Colegiado 4,279**, y Carné de Maestría: **1000-24617**, realicé la Revisión de Estilo de su trabajo final de investigación titulado: **DIRECTRICES ESTRATÉGICAS PARA EL ORDENAMIENTO Y DESARROLLO URBANO DE LA CIUDAD DE ESCUINTLA**, previamente a conferírsele el Grado Académico de *Magister / Maestro en Desarrollo Urbano y Territorio*.

Y, habiéndosele efectuado al trabajo referido, las adecuaciones y correcciones que se consideraron pertinentes en el campo lingüístico, considero que el proyecto de graduación que se presenta, cumple con la calidad técnica y científica requerida, por lo que recomiendo darle continuidad a los trámites correspondientes, antes de que se realice la impresión de dicho documento de investigación.

Al agradecer la atención que se sirva brindar a la presente, me suscribo respetuosamente,



Lic. Maricella Saravia
Colegiada 10,804

M.A. Maricella Saravia de Ramírez
Colegiada 10,804

M.A. Maricella Saravia de Ramírez
Licenciada en la Enseñanza del Idioma Español y de la Literatura
Especialidad en corrección de textos científicos universitarios

Teléfonos: 3122 6600 - 5828 7092 - 2252 9859 - - maricellasaravia@hotmail.com



IMPRÍMASE

Arq. Carlos Enrique Valladares Cerezo
Decano

Msc. Arq. Ilovna Mayari Cortes Archila
Asesora

Arq. Carlos Aroldo Sazo González
Sustentante