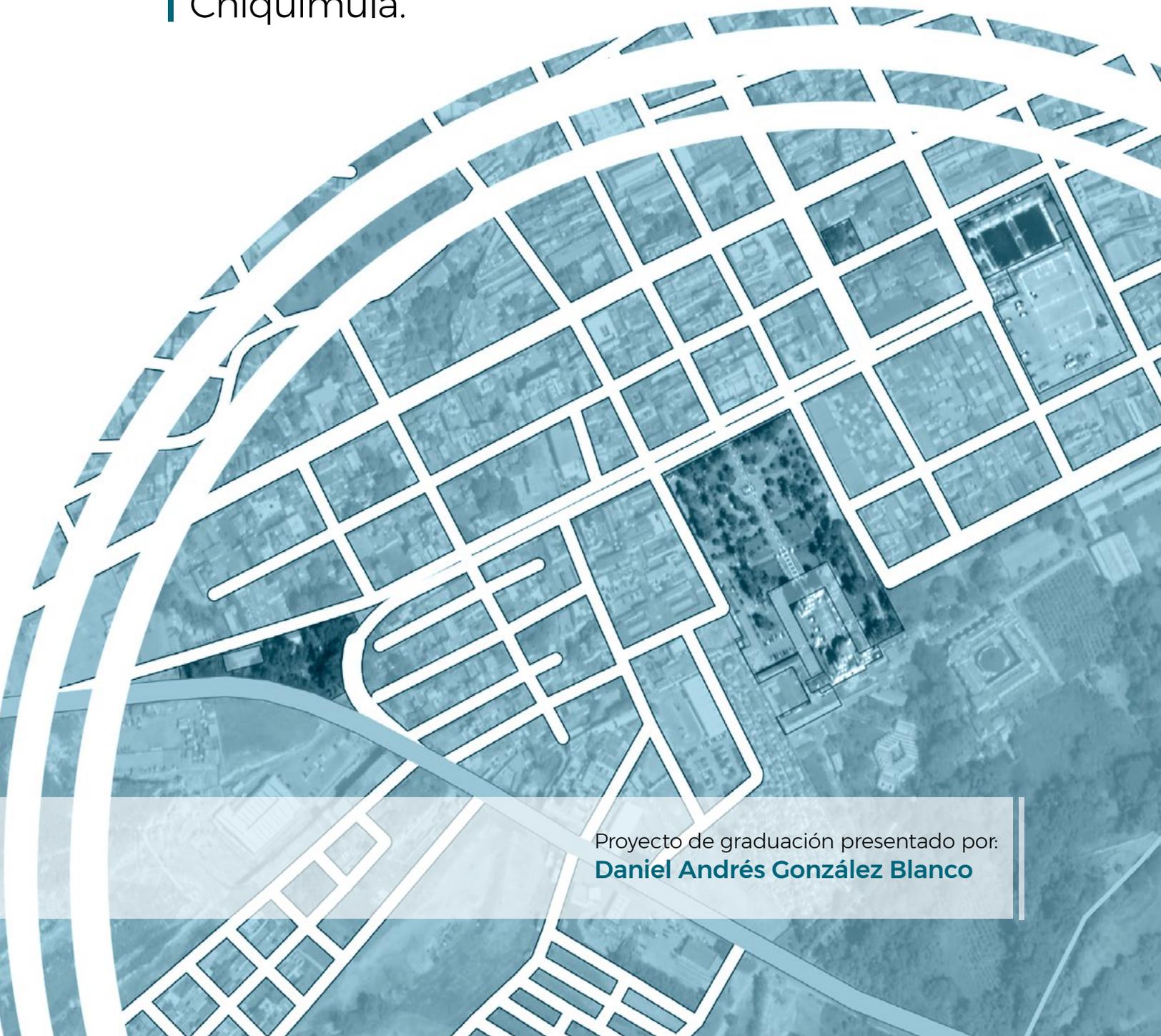


**Lineamientos** para un plan de **regeneración** urbana del sistema de espacios públicos del área urbana de la ciudad de Esquipulas, Chiquimula.



Proyecto de graduación presentado por:  
**Daniel Andrés González Blanco**



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

**Lineamientos** para un plan de **regeneración** urbana del sistema de espacios públicos del área urbana de la ciudad de Esquipulas, Chiquimula.

Proyecto de graduación presentado por:

**Daniel Andrés González Blanco**

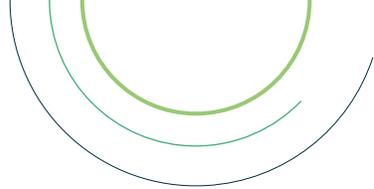
Al conferírsele el título de

**Arquitecto**

Guatemala, julio de 2021

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.





## JUNTA DIRECTIVA

**DECANO:**

MSc. Arq. Edgar Armando López Pazos

**VOCAL I:**

Arq. Sergio Francisco Castillo Bonini

**VOCAL II:**

Licda. Ilma Judith Prado Duque

**VOCAL III:**

MSc. Arq. Alice Michele Gómez García

**VOCAL IV:**

Br. Andrés Cáceres Velazco

**VOCAL V:**

Br. Andrea María Calderón Castilla

**SECRETARIO ACADÉMICO:**

Arq. Marco Antonio de León Vilaseca

## TRIBUNAL EXAMINADOR

**DECANO:**

MSc. Arq. Edgar Armando López Pazos

**SECRETARIO ACADÉMICO:**

Arq. Marco Antonio de León Vilaseca

**EXAMINADOR:**

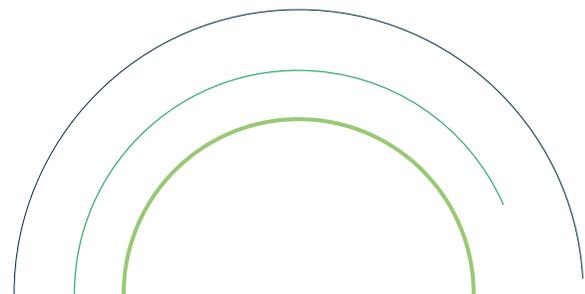
Msc. Arq. Alba Luz Fernández Sierra

**EXAMINADOR:**

Msc. Arq. María Isabel Cifuentes Soberanis

**EXAMINADOR:**

Arq. Herman Arnoldo Búcaro Mendez





## ACTO QUE DEDICO:

### **A DIOS:**

Quien me ha dado la vida y me ha colmado de bendiciones, y aun en momentos difíciles su amor me socorre y me guía por el camino correcto.

### **A MARÍA INMACULADA:**

Mi alegría y fiel compañera, su intercesión me ha favorecido ante los ojos de Dios.

### **A MIS PADRES:**

Amílcar González Y Gladys Blanco que son su amor, y ejemplo han forjado el hombre que soy ahora. Su apoyo ha sido incondicional, mis logros son también suyos. ¡Los Amo!

### **A MIS ABUELOS:**

Pilares de la unión familiar que hoy vivimos. Con dedicatoria especial a Mamá Yaya (+) ansiosa por verme graduado y cumplir mi meta, pero sé que desde el cielo estas orgullosa de mí.

### **AI RESTO DE MI FAMILIA:**

Por sus oraciones y hacer que cada momento con ustedes sea el mejor. Los que han estado tan cerca apoyándome y los que a pesar de la distancia me han demostrado su cariño; lo hemos logrado!

### **A MIS AMIGOS:**

Fabiola Rosales, Daniel Sánchez, Jason Hernández, William Sac, José Luis Santos, Francisco Son, Pamela de León, Joseph Rojas por todo el tiempo y experiencias vividas en los años de universidad. A ustedes y muchos más infinitas gracias.

### **A MIS ASESORES:**

Arq. Alba Luz Fernández, Arqta. Isabel Cifuentes, Arq. Herman Búcaro, por el acompañamiento en la elaboración de este proyecto, brindando su tiempo, conocimiento y hasta consejos de vida.

### **A MIS ARQUITECTOS DOCENTES:**

Que son uno de los pilares en la formación de esta bella carrera de Arquitectura que con toda la disponibilidad me han enseñado. A ustedes docentes, tanto del: Centro Universitario de Occidente (CUNOC), como del Campus Central (USAC); infinitas gracias.

### **A LA UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA:**

Alma mater, a la cual ingrese con gran entusiasmo de ser parte de esta honorable casa de estudios.

### **A LA FACULTAD DE ARQUITECTURA:**

Por qué se convirtió en mi segunda casa que me vio crecer profesionalmente. En donde en cada salón de clases hubo conocimiento que fui adquiriendo día con día.

### **A MI PAÍS GUATEMALA:**

Tierra querida que me ha visto crecer.







*El derecho a la ciudad no puede concebirse como un simple derecho de visita o retorno a las ciudades tradicionales. Solo puede ser entendido como el derecho a la vida urbana, transformada, renovada.*

*Henry Lefebvre, 1968*

# ÍNDICE

## 01 REFERENTE CONCEPTUAL

Antecedentes-----	19
Planteamiento del problema-----	25
Justificación-----	28
Delimitación-----	30
Objetivo General-----	31
Objetivos Específicos-----	31
Metodología-----	32

## 02 REFERENTE TEÓRICO

<b>2.1 Conceptos-----</b>	<b>39</b>
<b>2.1.1 Ciudad-----</b>	<b>39</b>
<b>2.1.2 Ciudad Sostenible----</b>	<b>40</b>
<b>2.1.3 Centro Histórico-----</b>	<b>42</b>
<b>2.1.4 Urbanismo-----</b>	<b>43</b>
<b>2.1.5 Tejido Urbano-----</b>	<b>49</b>
<b>2.1.6 Uso de suelo-----</b>	<b>54</b>
<b>2.1.7 Equipamiento urbano-----</b>	<b>55</b>
<b>2.1.8 Regeneración urbana-----</b>	<b>55</b>
<b>2.1.9 Acupuntura urbana-----</b>	<b>58</b>
<b>2.1.10 Imagen urbana-----</b>	<b>60</b>
<b>2.1.11 Movilidad urbana-----</b>	<b>61</b>

---

## **2.2 Marco legal**-----68

- 2.2.1** Constitución política de la República de Guatemala-----68
- 2.2.2** Código civil-----69
- 2.2.3** Código municipal-----69
- 2.2.4** Acuerdos de Guatemala-----69
- 2.2.5** Ley preliminar de urbanismo Artículo 2-----69
- 2.2.6** Ley orgánica del INGUAT-----70
- 2.2.7** Ley del patrimonio cultural de la nación---70
- 2.2.8** Ley de Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente -----71
- 2.2.9** Universidad de San Carlos de Guatemala-----71
- 2.2.10** Reglamento de urbanismo y construcción-----71

---

## **2.3 Casos Análogos**-----72

- 2.2.1** Renovación y regeneración de espacio público mediante urbanismo táctico con enfoque de género en Bogotá---72
- 2.2.2** Regeneración del centro histórico de Hermosillo, México-----77
- 2.2.3** Regeneración urbana y recuperación productiva: un plan innovador para el centro de San José-----83

## 03 ANÁLISIS DE CONTEXTO

<b>03</b>	<b>Análisis de contexto</b>	89
<b>3.1</b>	<b>Contextos social</b>	90
3.1.1	Población	90
3.1.2	Elementos culturales	92
<b>3.2</b>	<b>Contexto urbano/ ambiental</b>	94
<b>3.2.1</b>	<b>Paisaje natural</b>	96
3.2.1.1	Clima predominante	97
3.2.1.2	Vegetación predominante	98
3.2.1.3	Riesgo/vulnerabilidad	101
3.2.1.4	Contaminación auditiva	102
3.2.1.5	Contaminación ambiental	103
3.2.1.6	Contaminación visual	104
<b>3.2.2</b>	<b>Paisaje construido</b>	106
3.2.2.1	Monumentos históricos	108
3.2.2.2	Uso de suelo	110
3.2.2.3	Áreas verdes recreativas y áreas deportivas	112
3.2.2.4	Imagen urbana	104
<b>3.2.3</b>	<b>Estructura urbana</b>	116
3.2.3.1	Movilidad actual	118
3.2.3.2	Transporte público	120
3.2.3.3	Circulación vehicular	122
3.2.3.4	Circulación peatonal	124

## 04 LÍNEAS DE ACCIÓN

<b>04</b>	<b>Líneas de acción</b>	129
<b>4.1</b>	<b>Centro+Activo</b>	132
4.1.1	Impulsar los espacios públicos existentes	134
4.1.2	Accionar espacios infrautilizados, estacionamientos o área pública invadida	134
4.1.3	Planificación de nuevos catalizadores urbanos	134
<b>4.1</b>	<b>Centro+Conectado</b>	135
4.2.1	Red de banquetas y calzadas accesibles	137
4.2.2	Planificar una movilidad sostenible	137
4.2.3	Seguridad y peatinalización de calles	137
<b>4.3</b>	<b>Centro+Verde</b>	138
4.3.1	Imagen urbana	140
4.3.2	Corredor verde-azul	140
4.3.3	Sostenibilidad	140

## 05 PROYECTOS

---

<b>05 Proyectos</b> -----	145
<b>5.1 Regeneración de espacios públicos</b> -----	146
5.1.1 <b>P1</b> Regeneración cancha "Y"-----	146
5.1.2 <b>P2</b> Movilidad sostenible Boulevard Quirio Cataño-----	150
5.1.3 <b>P3</b> Activación plaza monumento a la Paz ---	154
5.1.4 <b>P4</b> Activación parque Reino España-----	158
5.1.5 <b>P5</b> Red de mejoras peatonales (banqueta basílica)-----	162
5.1.6 <b>P6</b> Corredor verde activo (6ª calle)-----	166
<b>5.2 Recuperación de edificaciones infrautilizables</b> -----	170
5.2.1 Pinta Esquipulas-----	170
5.2.2 Mercado de artesanías--	174

## 06 CONCLUSIONES/ RECOMENDACIONES

---

<b>6.1 Conclusiones</b> -----	181
<b>6.2 Recomendaciones</b> ---	183

## 07 ANEXOS/ BIBLIOGRAFÍA

---

<b>7.1 Anexos</b> -----	187
7.1.1 Honorarios de arquitectura-----	187
7.1.2 Participación ciudadana-----	188
<b>7.2 Bibliografía</b> -----	197



## INTRODUCCIÓN:

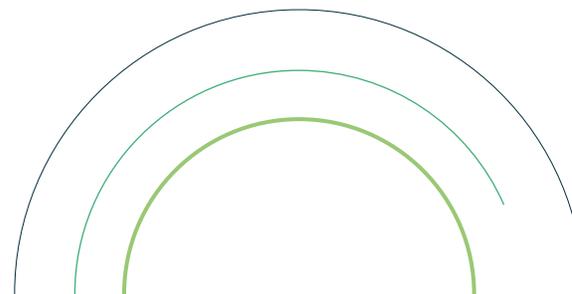
En gran parte de las ciudades de América Latina se han realizado proyectos de renovación, revitalización y regeneración urbana; la mayoría entra en un proceso de crecimiento urbano disperso, afectando la calidad de vida, ya que surgen problemas de movilización y convivencia en los espacios públicos.

En Esquipulas, la actividad económica ha tenido un crecimiento mayor que al resto de municipios del departamento, el turismo ha ido incrementando cada vez más; más de 1 millón de visitantes al año, acción que la causa la veneración de Cristo Negro, que desde 4 de noviembre de 1758 se resguarda en la Basílica del mismo nombre haciendo que la demanda de áreas. Así también el deterioro urbano a nivel de espacio público se hace también presente.

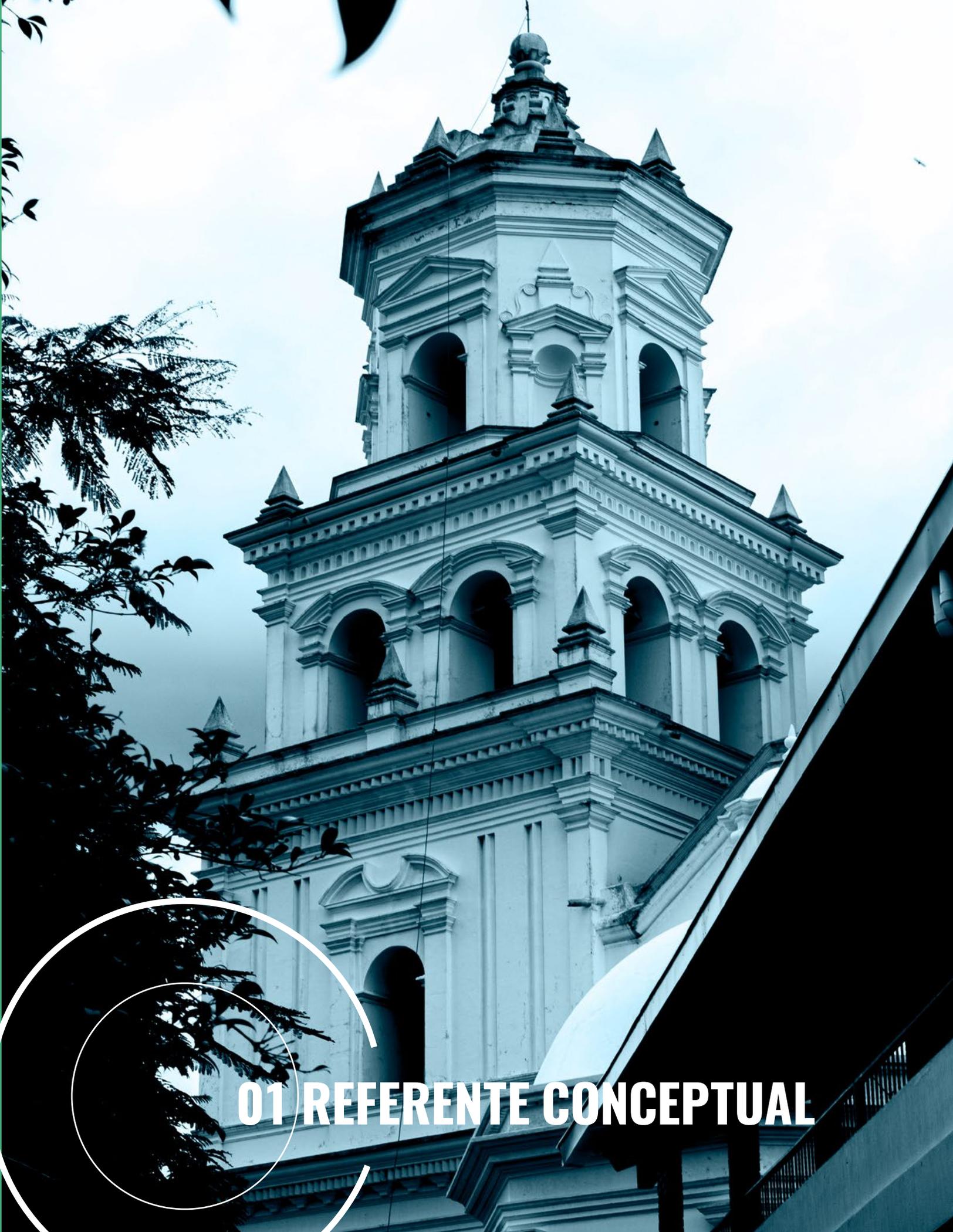
Ciertamente, para este trabajo de tesis, es imposible el realizar un análisis de toda la ciudad, entonces; se delimito un área de estudio, que se trabajó según la metodología participativa, en donde los ciudadanos son los protagonistas como base para tener una verdadera apropiación de la ciudadanía en sus espacios públicos.

Se concluye entonces en un polígono de aproximadamente 21 has. Espacio como eje lineal sobre la 11 calle o Boulevard Quirio Cataño, comprende espacios catalizadores existentes, áreas verdes y recreativas. La regeneración urbana es el punto de partida, tratándose temas que ayuden a tener una intervención integral y viable a nivel de imagen urbana, medio ambiente, morfología urbana y aspectos legales.

Cada contexto que a continuación se presenta describe lineamientos teóricos, metodológicos y referenciales, que a manera de síntesis orienten la investigación conjuntamente con el diagnóstico urbano-arquitectónico se identificaron las áreas infrautilizadas, deterioradas o mal ocupadas. Más allá de las desventajas o potencialidades de la ciudad, se logró conceptualizar las líneas de acciones a seguir de acuerdo a la estrategia de regeneración urbana. La propuesta gira en torno a 3 líneas de acción, Centro+activo: Busca reactivar o generar catalizadores como espacios para la convivencia, centro+conectado: lineamientos para generar una movilidad asequible para el peatón, y, centro+verde: acciones que conecten o transformen el espacio público en lugares más confortables.







**01 REFERENTE CONCEPTUAL**



---

## Antecedentes:

Esquipulas fue fundada dentro del decenio 1560/1570 poblada por los Toltecas que dieron origen al Chortí, noble ciudad que se ha llamado “La ciudad de la esperanza”, existiendo como parte del señorío Chortí.

Aunque se le atribuye a los Chortíes una devoción especial por el milagroso Cristo Crucificado de Esquipulas, es significativo que el día especial de esta imagen (15 de enero), es el día en que muchos Chortíes pagan al espíritu de la tierra, bajo el nombre de Santa Magdalena, el privilegio de construir sus casas en su seno<sup>1</sup>.

La milagrosa imagen del Señor de Esquipulas es venerada en la Iglesia Santiago de los Caballeros, construida entre 1600 a 1620, ubicada frente al parque central de la ciudad. Con el paso de los años las peregrinaciones o “romerías” al Señor de Esquipulas fueron creciendo en número y la pequeña ermita no se daba alcance para atender las necesidades de los peregrinos. Fue Monseñor Pedro Pardo de Figueroa, quien luego de su nombramiento como Obispo de Guatemala, decidió mandar a construir un templo más grande<sup>2</sup>.

En 1736 el arzobispo metropolitano Fray Pedro Prado, inicio los trámites para la construcción de un grandioso templo de estilo barroco para trasladar al Santo Cristo de Esquipulas.

---

<sup>1</sup> Nicolas Rodriguez, “Turismo en Esquipulas” . Acceso 17 de noviembre de 2019 <http://www.esquipulas.com.gt/turismo.htm>

<sup>2</sup> La Basílica del señor de Esquipulas, cumple 252 años. Acceso 17 de noviembre de 2019 <https://www.esquipulas.com.gt/eventos/la-basilica-del-senor-de-esquipulas-cumple-252-anos/21003/>

El 4 de noviembre de 1758 fue inaugurado dicho templo que hasta la fecha cobija la venerada imagen. Esta Basílica es una obra colosal idea de un misionero quien ordenó que la obra debía construirse sobre plataforma de cien metros de largo, por cincuenta de ancho, con orientación de Norte a Sur con un estilo colonial.

El 4 de enero de 1759 el capitán General Alonso de Arias y Moreno, determinó que la fiesta patronal del municipio se celebra en honor a Santiago Apóstol del 22 al 26 de Julio, hasta la fecha se extiende hasta el 28 de julio y en ella participan los principales gremios existentes adjudicándoles un día a cada uno, donde se realizan actividades religiosas, culturales, sociales y deportivas. (Nicolas Rodriguez s.f.)

La ciudad tomó gran importancia durante el gobierno del presidente Marco Vinicio Cerezo Arévalo, por ser sede de las reuniones el 24 y 25 de mayo de 1985 para crear el marco de negociación de los Acuerdos de Paz, para finalizar el conflicto interno con la guerrilla, conocidas como Esquipulas I y Esquipulas II, no sería hasta 7 de agosto de 1987 donde se reafirmó un alto al fuego<sup>3</sup>.

En conmemoración a este logro se fundó lo que hoy se conoce como Monumento a la Paz, que está ubicado al nororiente de la Basílica del Señor de Esquipulas, en el Campo de La Feria, al final de la Doble Vía Quirio Cataño, 11 calle y sexta avenida de la Zona 1.



Ilustración 1/ Fiestas Julias / Municipalidad de Esquipulas

<sup>3</sup> Miriam Olinda Santizo de Polanco, «Plan de gestión del patrimonio cultural de la ciudad de Esquipulas, Chiquimula» (tesis de maestría, Universidad de San Carlos de Guatemala, 2017), [http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02\\_4611.pdf](http://biblioteca.usac.edu.gt/tesis/02/02_4611.pdf)

Durante años recientes, Esquipulas se ha consolidado como un destino nacional destacado; el 21 de julio de 2012 fueron declaradas las Fiestas Patronales Esquipultecas, celebradas en honor a Santiago Apóstol, como “Patrimonio Cultural Intangible de Guatemala” por el Consejo Municipal Esquipulteco. Por otra parte, la Organización Mundial de Turismo (OMT), junto con otras organizaciones internacionales, declararon a Esquipulas formalmente como “la capital centroamericana de la fe” en septiembre de 2014.

Debido a su importancia religiosa y social, Esquipulas se ha convertido en sede de diferentes acontecimientos trascendentales para el país y Centroamérica, razón por la cual se le ha dado a esta ciudad varios títulos:

- Ciudad Prelaticia (16 de abril de 1961, recibió por Bula del Papa Juan XXIII esta categoría)
- Capital de la Fe Centroamericana
- Sede del Trifinio
- Puerta Abierta Hacia la Paz y,
- Ciudad de la esperanza

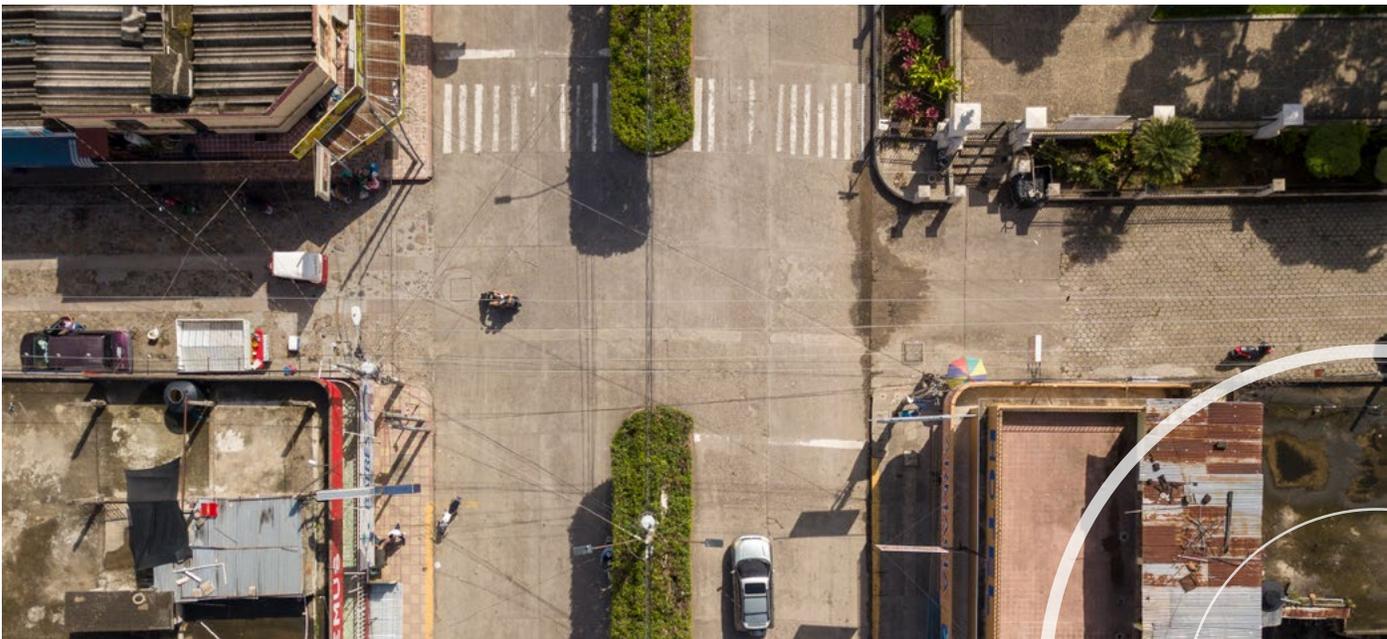


Ilustración 2/11 calle/ Imagen propia

La ciudad tuvo un crecimiento urbano ordenado en los primeros años que guiado por la única carretera que la unía con Chiquimula como arteria principal; dinamizó la consolidación de los ejes urbanos los cuales se unían en la parroquia y concluían en la Basílica de Cristo Negro. Fue hasta la prolongación de la carretera interamericana que conduce de Guatemala hacia la frontera con la República de Honduras, construida ya durante la segunda mitad del siglo pasado hacia el año de 1967, que significó un importante cambio en la configuración de la traza urbana ya que se creó un nuevo ingreso a la ciudad<sup>4</sup>.

Desde la construcción de la Basílica, la estructura urbana de la pequeña villa tuvo cambios que condicionaron el crecimiento del centro urbano en una trama rectangular, estructurándose calles y avenidas, creándose lugares de encuentro, ampliaciones y edificaciones “modernas”; estas y muchas acciones hicieron que en 1968 la villa de Esquipulas alcanzara la categoría de ciudad.

El centro urbano entonces tendría una nueva centralidad, dinamizando el uso del suelo a algo más comercial, surge entonces el CEMERCAN o mercado de artesanías, convirtiéndose hasta la época en uno de los más demandantes por el turismo religioso incrementando así la economía local de la ciudad.

El mercado de artesanías es el que mayor interés muestra por parte de los turistas, ha sufrido varias transformaciones de su traza y mobiliario, la noche del 26 de noviembre de 2013 un voraz incendio destruyó una sección del Mercado de Artesanías de Esquipulas, consumiendo locales comerciales de más de 300 inquilinos, arrojando pérdidas superiores a los Q10 millones.



Ilustración 3/ Mercado de Artesanías/ Imagen propia

4 Tannia L. Morales, «Los monumentos coloniales de Esquipulas, un estudio arquitectónico», Revista Estudios, 24-25, 2019: <http://iihaa.usac.edu.gt/archivohemerografico/wp-content/uploads/>

---

Alguna vez el centro urbano fue barrio y se constituía con redes de pertenencia, vecinos, ciudadanos, especialmente con espacios públicos y de circulación. Sin embargo, la evolución presente en la ciudad ha sido la pérdida de residentes y su creciente proceso de precarización social y urbana evidenciándose en algunas de sus espacios públicos, como áreas deportivas, parques, áreas verdes de descanso, entre otros.

La ciudad se ha vuelto de interés por varios profesionales que han generado propuestas y estudios que buscan rescatar y revitalizar el área:

María Ávila, en su tesis, para la Facultad de Arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala, plantea “Plaza en el campo de la feria y su parqueo subterráneo, Esquipulas, Chiquimula” La ciudad lleva un ritmo acelerado y tiene un gran movimiento comercial todo esto desordenado sin limitantes y mal ocupando espacio público, origina congestionamiento, inseguridad y una imagen urbana contaminada. Ante tal problema Ávila presenta una propuesta arquitectónica de áreas de parqueo en subterráneo, y una plaza con áreas de recreación activa y pasiva. La construcción pretendía ser la construcción de un parqueo privado y una plaza para poder resolver la situación que presentaba la ciudad y que según era de urgencia para los habitantes del casco urbano, ya que es

de prioridad para el ordenamiento de la ciudad, describe Ávila.

La propuesta se proyectó desde la visualización propia sin tener un estudio urbanístico que diera como resultado una planificación de este tipo, el proyecto nunca se ejecutó.

Es hasta que, 4 años después, en el espacio delimitado por Ávila, se creó un área deportiva, con canchas sintéticas a modo de revitalizar el área, solicitado por Servicios Públicos de la Municipalidad de Esquipulas, a cargo de la Dirección municipal de Planificación, haciendo nuevamente una planificación sin ninguna investigación urbana ambiental que dinamizara el área como un espacio para las personas y no para un pequeño grupo social.

En el periodo de EPS 2018-2 (agosto de 2018 - marzo de 2019) se realizaron proyectos de revitalización de áreas del centro histórico, como lo es la recuperación de arriate central, calzada Quirio Cataño, zona 1, Esquipulas, un proyecto donde se implementó mobiliario urbano para la recuperación del espacio público. (Ver anexo) También propuestas para la recuperación de espacio público mal ocupado, como la propuesta de banqueta en 4ta Av. Entre 12 y 13 calle zona 1, como un plan para la recuperación de espacios que han sido ocupados por el desborde del

---

mercado de artesanías, el cual también se planteó como proyecto adaptable para la recuperación de las diferentes calles del centro urbano, fomentando así el hacer ciudad sustentable y con inclusión social. (Ver anexo). Al realizar estos estudios se ve la necesidad que como ciudad se necesita de un plan metodológico que dicte las premisas y hacia donde se necesita intervenir para crear una ciudad más humana.

Una de las características propias de toda ciudad es la de ser el repositorio o contenedor de la historia de una comunidad; así, la ciudad se constituye en la propia memoria de la sociedad, la que se manifiesta implícita en sus calles, monumentos, arquitectura, y en general en el paisaje construido, transformado y reconstruido una y otra vez. Para situar dicha memoria, nada como el lugar físico que representa, significa o relata la fundación de la ciudad y que suele estar localizado en el centro del centro urbano<sup>5</sup>.

---

<sup>5</sup> Marelo I. Rodríguez presentación a «La recuperación de las áreas urbanas centrales una metodología para la intervención territorial», (tesis de maestría, Universidad Católica de Valparaíso, 2015): [http://opac.pucv.cl/pucv\\_txt/txt-2000/UCD2224\\_01.pdf](http://opac.pucv.cl/pucv_txt/txt-2000/UCD2224_01.pdf)

---

## Planteamiento del problema:

En un nivel más amplio podemos analizar que la descentralización en Centroamérica ha ampliado las responsabilidades de los gobiernos locales, permitiéndoles contribuir directamente a enfrentar los desafíos más acuciantes para el desarrollo de cada país, desafíos los cuales muchas ciudades no logran sobrepasar porque implementan una planificación urbana acelerada y poco sostenible.

Actualmente, en el casco urbano de Esquipulas habitan aproximadamente 31,863 habitantes (alrededor de 6,584 familias)<sup>6</sup> (Alejandra Castro 2017) teniendo una tasa de crecimiento de 2.6% según Segeplan, y se registra una cantidad de 264,669 visitantes solo en fechas festivas y aproximadamente 1,800,925 de visitantes anuales, datos que establecen que el desarrollo y crecimiento de la ciudad se dinamice con la actividad del turismo religioso y comercio.

A lo largo de los años la villa de Esquipulas paso a ser una ciudad con gran importancia socio-cultural con un centro urbano que es catalizador de actividades urbanas, (comercio, turismo, intercambio cultural y religioso entre otras), donde se ha consolidado un suelo urbano dedicado al comercio y al turismo religioso elevando el sector económico y productivo de la ciudad.

---

<sup>6</sup> Alejandra Castro, «Territorialización Esquipulas, 2017», Censo Municipal , (Municipalidad de Esquipulas, 2017).

La Basílica del Cristo Negro, es el espacio público-privado que potencializa y concentra inclusivamente el desarrollo económico tomando en cuenta el valor patrimonial y el paisaje natural que enriquece a la ciudad.

Pero después de esto que calidad de vida ofrece la ciudad, si observamos que una de las prioridades de una ciudad es su imagen urbana y el espacio público, en Esquipulas los pocos espacios públicos de recreación son obsoletos, desvinculados

del circuito turístico religioso que oferta la ciudad, asociándose como inseguros, poco sustentables, lugares que no son de uso para toda las personas, la cancha de la Y no se ha potencializado a pesar que presenta un perfil apto para espacios vivos, los cuales se están desperdiciando siendo evidente el deterioro, falta de mobiliario y áreas que permitan el compartir vecinal y la integración comunitaria, así como este en los demás parques se evidencian estos y otros factores que afectan la calidad de vida de los habitantes.



Ilustración 4/ Parque Y/ Imagen propia

Por ser un área muy concurrida ya sea por el turismo religioso, habitantes o comerciantes su infraestructura urbana está ligada al comercio y servicio; espacios como: El mercado de artesanías, tiendas de barrio, boutiques, restaurantes, hoteles, estaciones de buses, entre otras, la mayoría de estas son sinónimos de apropiación, invasión y contaminación del espacio público. El mayor ejemplo es el mercado de Artesanías, que ha tenido una rentabilidad económica bastante alta llegando a invadir la mayoría de las calles

en las que está emplazado, mostrando deficiencias en su infraestructura y a nivel de imagen urbana que reflejan un ambiente poco amable para las personas, que también se ven afectadas porque actualmente la movilidad presenta ciertos privilegios para el automotor dejando al peatón vulnerable evidenciándose en las aceras discontinuas, obstaculizadas y casi siempre con dimensiones mínimas, la inexistencia de mobiliario, refugios peatonales en ciertas calles, señalizaciones y lugares de descanso.



Ilustración 5/ Mercado de Artesanías/ Imagen propia

---

## Justificación:

La cultura y religiosidad de la Ciudad de Esquipulas juegan un papel impórtate dentro del atractivo turístico de la ciudad siendo la Basílica del Cristo Negro el espacio de gran valor patrimonial que enlaza estas expresiones.

Toda el área urbana se ha visto intervenida dada la afluencia que genera este fenómeno turístico religioso, la 11 calle que es un corredor urbano de importancia, con gran valor histórico, contenedor de infraestructura importante y espacios públicos verdes, es un eje de movilidad y la principal ruta de ingreso a la ciudad.

El interés por los espacios públicos ha disminuido y esto se debe ha que las actividades principales de la ciudad se centran en el comercio, que es el aspecto que más economía genera en la ciudad, comerciantes que tratan de brindar todo tipo de comodidad y placeres al viajero para que se quede por más tiempo en la ciudad y esto porque más del 75% de la población vive del comercio, generando cada vez más transferencias, mas movilidad, y menos riqueza natural, patrimonio menospreciado y una calidad de vida deteriorada.

De ahí que se considera vital realizar un estudio urbano arquitectónico que oriente hacia un plan de diseño de espacio público, con aportes de lineamientos y conceptos teóricos sobre como intervenir el espacio construido y metodológicamente analizar y plantear la mejor forma de intervenir el centro urbano, regenerarlo para que proyecte una ciudad más humana y sostenible.

Por otro lado, al regenerar se pretende recuperar el espacio mal ocupado, ordenarlo y ocuparlo con equipamiento adecuado para la interacción de los diferentes sectores: turístico, comercial, cultural y religioso.

Es de importancia el diseñar un circuito estratégico y eficaz con condicionantes de confort y de accesibilidad, características necesarias para el sano aprovechamiento de todas las personas. Siguiendo también con la activación de la actividad económica y social, la salud, la inseguridad y la calidad de vida tanto de habitantes como visitantes de la ciudad de Esquipulas, y que proyecte la consolidación de espacios públicos como espacios de uso diario.



Ilustración 6/ Cruce en 6ta Av/ Imagen propia

# Delimitación:

Delimitación espacial: se plantea el estudio del área urbana de la Ciudad de Esquipulas, donde se encuentran varios espacios públicos y de recreación, así como también infraestructura considerada como patrimonio histórico, identificando estratégicamente un área de estudio con mayor necesidad de ser intervenida, ya que en la Ciudad abarca un área bastante extensa para poder ser trabajada en este proyecto de graduación.

Delimitación poblacional: El proyecto estará destinado a la población del municipio de Esquipulas, Chiquimula, como usuarios principales entre ellos comerciantes, deportistas, artistas y población general. Según censo municipal 2017:

Niños: 7,966 

Adultos: 14063 

Tercera edad: 9,834 

Por otro lado, el proyecto pretende sea utilizado por visitantes, turistas y peregrinos que llegan a la ciudad como usuarios secundarios. Quienes a la fecha solo en festividades principales alcanzan 264,669 de visitantes según datos del INGUAT, 2019.

---

# Objetivos:

## Objetivo General

Ejecutar un diagnóstico urbano/arquitectónico para identificar puntos claves dentro del marco de espacios públicos y de recreación del área urbana del municipio de Esquipulas, Chiquimula.

## Objetivos Específicos:

1. Proponer lineamientos y criterios de diseño para un plan general de intervención urbano/arquitectónica que estructure y fortalezca el sistema de espacios públicos.
2. Identificar los espacios públicos con un proceso de deterioro alto proponiendo un plan para reactivar su uso.
3. Integrar la movilidad al sistema de lineamientos dejando al peatón como usuario privilegiado del espacio público

---

# Metodología:

La investigación sigue un procedimiento mixto para la recopilación de información, siendo un estudio cualitativo y cuantitativo, juntamente con un método participativo se pretende obtener datos históricos, referenciales y de diagnóstico urbano,

Esta metodología se divide en 3 etapas. La primera “investigación de mercado” como teórica y/o descriptiva. El Ejercicio Profesional Supervisado realizado en la Ciudad de Esquipulas permitió el conocer mejor la cultura, clima, arquitectura, trama urbana, etc. de donde se logró tener una mayor visualización del problema o problemas que sostiene la ciudad, se formula un protocolo que serviría para la introducción y aprobación del estudio, que dará la pauta para ordenar y describir los temas que a manera de un marco teórico incrementa la información que respalde la propuesta final. Podemos resaltar datos reales proporcionados por: Instituto Nacional Estadística (INE), Instituto Guatemalteco de Turismo (INGUAT), Municipalidad de Esquipulas; unidad de acceso a la información pública, reglamentos y condicionantes; plan desarrollo municipal, Constitución Política de la República de Guatemala, Ley preliminar de Urbanismo, Código Civil, entre otros, y teorías como recursos bibliográficos, estudios especializados, tanto de universidades, organizaciones no

---

gubernamentales, fundaciones, y teorías sobre planificación urbana. De las cuales se hace referencia. Ver gráfica

La segunda fase: “análisis de contexto” como fase exploratoria y/o de diagnóstico. Se plantea la integración vecinal, para estudiar los espacios públicos existentes, sus potencialidades y desventajas los cuales ayuden a jerarquizarlos teniendo en cuenta la cercanía y diario interactuar de las personas. El método participativo de investigación, planificado por medio de un Workshop donde la participación tanto de vecinos, organizaciones municipales, (mercados, COCODES, Hoteles) como instituciones: INGUAT, Policía Municipal, Secretaría de la mujer, Policía de turismo, sean los principales actores.

Como resultado se realizó el mapa que delimita el área de estudio a trabajar para implementar un diagnóstico a nivel micro: analizando los diferentes componentes: El paisaje urbano, el suelo construido, el espacio público, la movilidad, entre otros que son los principales ejes para tener una aproximación al contexto territorial, urbano e histórico que nos proporcionen el conocimiento para guiar y ordenar acciones para una posterior planificación.

La tercera fase. “propuesta” como planteamiento de líneas de acción.

A partir de las síntesis con énfasis en los diferentes parámetros, normativas y políticas urbanas que engloban las anteriores fases como objeto de fundamento y soporte técnico del cual se marcan las líneas estratégicas de acción con la idea de cubrir todos los desafíos, haciendo lectura en acciones implementales a corto, mediano y largo plazo, interrelacionados con los proyectos piloto. Se parte del factor tiempo de modo que permita una implementación progresiva, puesto que no se puede abarcar toda la realidad se proponen los espacios con mayor posibilidad de éxito e implementación.





Ilustración 7/ Metodología /Elaboración propia

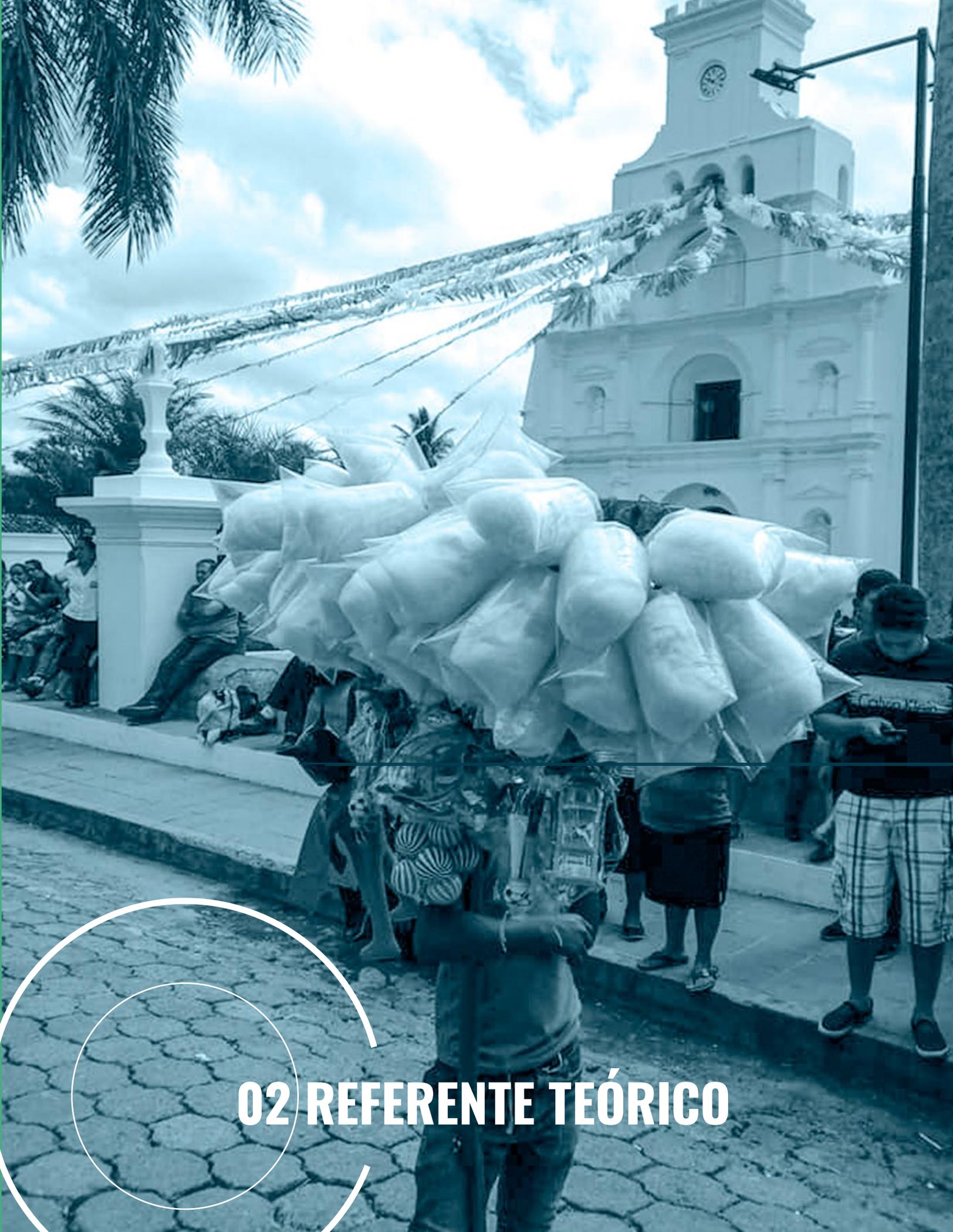
---



*“En la ciudad lo primero son las calles y plazas, los espacios colectivos, después vendrán los edificios y las vías. El espacio público define la calidad de la ciudad, porque indica la calidad de vida de la gente y la calidad de la ciudadanía de sus habitantes.”*

*Jordi Borja*





## 02 REFERENTE TEÓRICO



---

## 2.1 Conceptos

### 2.1.1 Ciudad:

Entendida como sistema, de redes o de conjunto de elementos, tanto si son calles y plazas como si son infraestructuras de comunicación (estaciones de trenes y autobuses), áreas comerciales, equipamientos culturales es decir espacios de uso colectivos debido a la apropiación progresiva de la gente, que permiten el paseo y el encuentro, que ordenan cada zona de la ciudad y le dan sentido, que son el ámbito físico de la expresión colectiva y de la diversidad social y cultural<sup>7</sup>.

“La ciudad es sobre todo un estado de ánimo, un conjunto de costumbres y tradiciones, de actitudes organizadas y de sentimientos inherentes a esas costumbres, que se transmiten mediante dicha tradición. En otras palabras, la ciudad no es simplemente un mecanismo físico y una construcción artificial: está implicada en los procesos vitales de las gentes que la forman; es un producto de la naturaleza y en particular de la naturaleza humana”<sup>8</sup>

---

<sup>7</sup> Jordi Borja y Zaida Muxi, El espacio, ciudad y ciudadanía, (Barcelona, 2000).

<sup>8</sup> Robert Ezra Park, “La ciudad y otros ensayos de ecología urbana”. (Ediciones del Serbal, 1999.) Acceso el 12/10/2019 <https://leerlaciudadblog.files.wordpress.com/2016/05/ezra-la-ciudad-y-otros-ensayos-de-ecologc3ada-urbana.pdf>



Ilustración 8/ Mercado de Artesanías/ Municipalidad de Esquipulas

## 2.1.2 Ciudad Sostenible:

Al considerar la ciudad como una construcción social, se debe tener en cuenta que el espacio urbano es producto de la materialización que los distintos agentes intervinientes producen, aspecto que se traduce en la especialización de las acciones que dan lugar a las diferenciaciones socio-espaciales que configuran la ciudad<sup>9</sup>.

Para hablar de sustentabilidad urbana hay que referirse a las tres dimensiones que integran el principio: la social, la económica y la ambiental. No tiene un significado uniforme, sino que, por el contrario, varía de acuerdo con el entorno urbano al que se aplica, es decir, no existe un tipo ideal de ciudad sostenible, sino que ésta se conforma de acuerdo con sus características ambientales propias, regionales y condiciones sociales o económicas, reconociendo que no todas las ciudades atraviesan por las mismas problemáticas.

9 Garriz, Eduardo, y Romina Valeria Schroeder. 2014. «Dimensiones del espacio público y su importancia en el ámbito urbano». *Revista Científica Guillermo de Ockham* 12 (2): 25-30

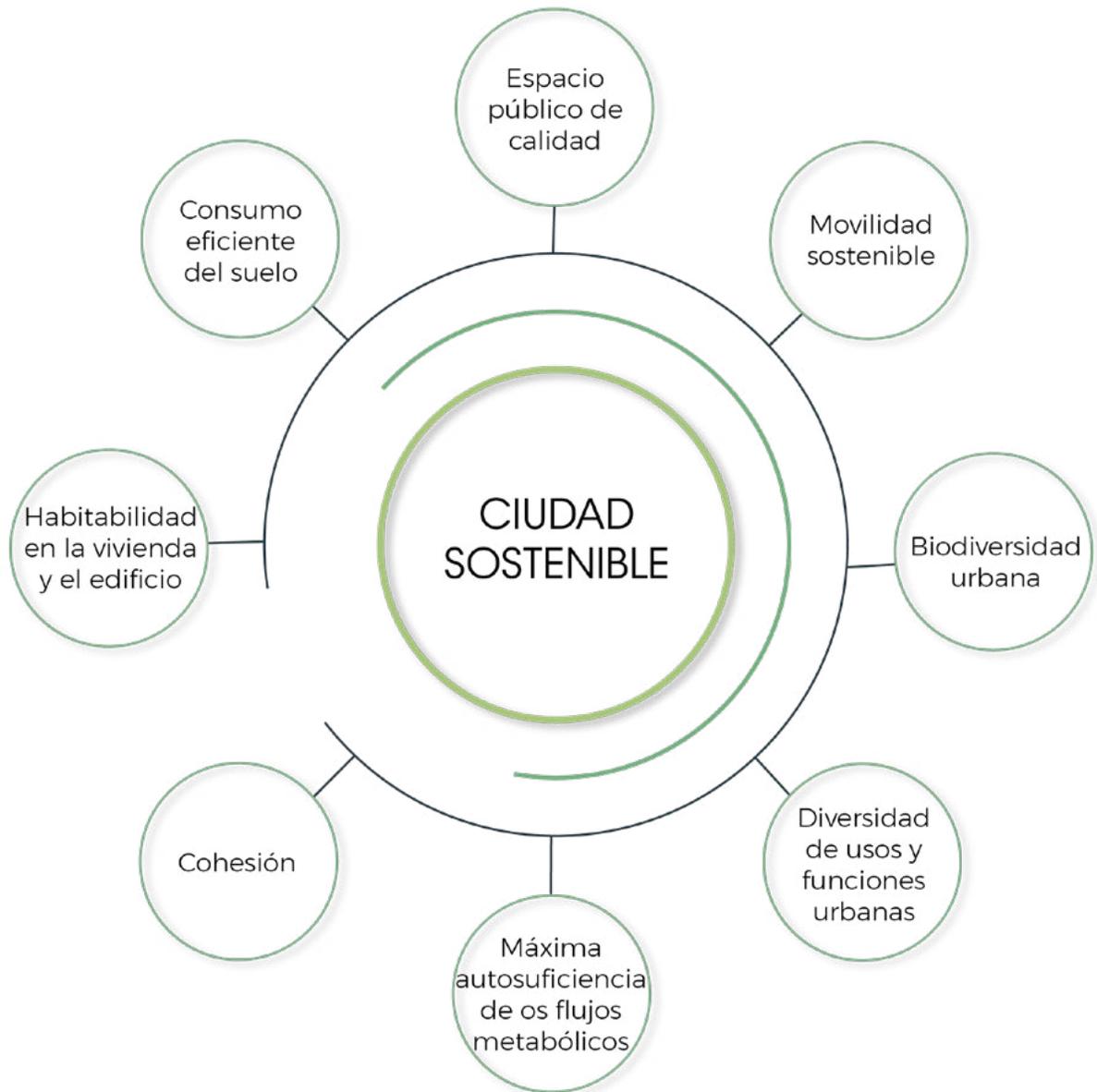


Ilustración 9/ Ciudad sostenible / Elaboración propia

La sustentabilidad ambiental, sin embargo, debería ocupar un lugar privilegiado, dado que constituye el soporte de las otras dos dimensiones del concepto de desarrollo sustentable. Los procesos de desarrollo que sólo favorecen los aspectos económico o social han llevado al agotamiento y degradación de los recursos naturales, y la presión antropogénica, cada vez más fuerte, demanda más de éstos, sea en forma de materia prima o de servicios ambientales<sup>10</sup>.

### 2.1.3 Centro Histórico:

El centro histórico se ha convertido en el lugar privilegiado de la tensión que se vive en la ciudad respecto de la relación entre el Estado - sociedad y entre el sector público - privado. Lo es, porque se trata del lugar que más cambia en la ciudad, es decir, los más sensibles y por tanto flexibles para adoptar mutaciones y porque es, a nivel urbano, el espacio público por excelencia<sup>11</sup>.

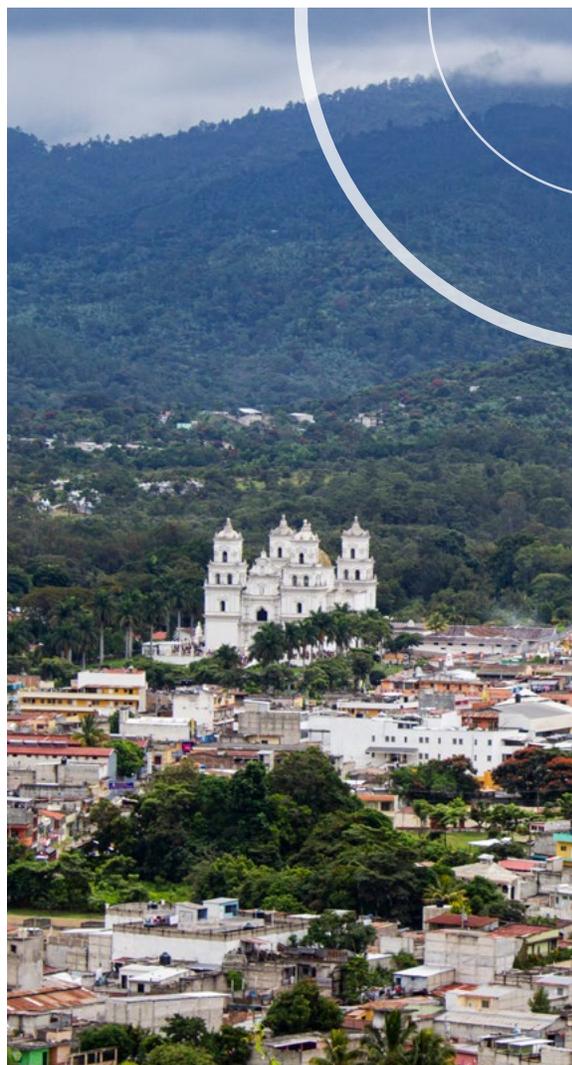


Ilustración 10/ Ciudad de Esquipulas/ Imagen propia

<sup>10</sup> José L. Lezama y Judith Domínguez. «Medio ambiente y sustentabilidad urbana» (Papeles de Población 2006, 12(49), 153-176). Acceso 06/01/2020 [http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci\\_arttext&pid=S1405-74252006000300007](http://www.scielo.org.mx/scielo.php?script=sci_arttext&pid=S1405-74252006000300007)

<sup>11</sup> Balbo, Marcello; Jordán, Ricardo; Simioni, Daniela: Copiladores. «La ciudad inclusiva», CEPAL, Santiago de Chile 2003. Acceso el 06/01/2020. [https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27814/S2003002\\_es.pdf?sequence=1](https://repositorio.cepal.org/bitstream/handle/11362/27814/S2003002_es.pdf?sequence=1)

---

El centro histórico representa la memoria colectiva de la ciudad. Vestigios del urbanismo de diferentes épocas y arquitectura de distintos estilos muestran la historia viva del pasado de la ciudad, por eso tienen un valor educativo y atraen el interés de viajes y turistas. Por otra parte, los centros históricos encierran valores de convivencia para el conjunto de ciudades. Sus calles y plaza son lugares de paseo y encuentro son espacios de diversidad y mezcla funcional que propician las relaciones sociales<sup>12</sup>.

#### 2.1.4 Urbanismo:

El urbanismo tiene como fin la modelación y remodelación de las ciudades, por lo cual es el estudio de las ciudades enfocado a lograr el diseño del ámbito espacial donde se desenvuelven las actividades sociales del hombre. (Ducci 1989)

La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y permanencia de las personas.” (Borja, 2003: 29).

#### 2.1.4.1 Espacio Público:

Es concebido como el espacio de la expresión y la apropiación social por excelencia, es el espacio que alberga el cotidiano transcurrir de la vida colectiva. El espacio público también dota de identidad y carácter a una ciudad, permite reconocerla y vivirla. Es el sitio que conserva la memoria de sus habitantes en sus espacios naturales, culturales, patrimoniales.

Estos espacios presentan diversidad de formas, dimensiones, funciones y características ambientales. Sin embargo el espacio público es percibido como un vacío “con forma”, es decir conformado por la edificación y elementos que lo bordean, ya sean espacios de circulación y tránsito, recreación y deporte, reunión e interacción social, contemplación y disfrute del paisaje y la naturaleza, etc.<sup>13</sup>

Con respecto al funcionamiento general de la ciudad, estos espacios tienen dos funciones primordiales: **Ecológicas:** infiltración y retención hídrica, morigeración climática, corredores de viento, biodiversidad, conservación de especies vegetales o animales, etc. **Sociales:** encuentro, intercambio, socialización, recreación, representación, protesta, ceremonias, etc. (Cano, Vánoli y Spina 2011).

---

12 Zarate, Antonio. «La recuperación de la ciudad histórica: Entre la utopía y la realidad». Alicante: Biblioteca Virtual Miguel de Cervantes, 2005. Acceso 06/01/2020. <http://www.cervantesvirtual.com/nd/ark:/59851/bmc4t6x5>

13 F. ASCHER, . Los nuevos principios del urbanismo. El fin de las ciudades no está a la orden del día. Madrid: Editorial Alianza, 2004 <http://www.ub.edu/geocrit/9porto/perahia.htm>

- **El espacio público desde lo Socio-cultural:**

Para Borja el espacio público es inherente a la ciudad y a la ciudadanía, por cuanto, la existencia de uno, presupone, la existencia del otro, de tal manera, que concebir el espacio público como un suelo destinado a usos determinados y especializados es una manera errónea de percibirlo, porque la ciudad es en sí misma espacio público, por este motivo en su conjunto,

“...merece la consideración de espacio público. La responsabilidad principal del urbanismo es producir espacio público, espacio funcional polivalente que relacione todo con todo, que ordene las relaciones entre los elementos construidos y las múltiples formas de movilidad y de permanencia de las personas...” (Borja, 2003, p. 29)

Estos espacios deben ser lugares llenos de simbolismo, para que puedan ser los verdaderos espacios de expresión de la ciudadanía, de revolución democrática y social. Borja plantea la producción de un espacio público que permita continuidades, referencias, e hitos; que admita la protección y sea a su vez un elemento de redistribución

social, de cohesión comunitaria, de autoestima colectiva. Y asumir también que el espacio público es espacio político, de formación y expresión de voluntades colectivas, el espacio de la representación pero también del conflicto.

En cuanto a la clasificación de los espacios públicos hacemos una primera distinción entre tres tipos, de acuerdo con sus características de propiedad, horarios de uso y control de acceso: 1) espacios públicos abiertos, 2) equipamientos públicos y 3) espacios privados de uso público.



Ilustración 11/ Alfombras, Calle Real/ Imagen propia



Ilustración 12/ 5a Avenida Escuintla / Imagen propia

La calle y la plaza son los dos tipos principales de **espacio público en la historia**. Por su conformación espacial a partir de límites claros y definidos, y por la vitalidad social y su función como ámbito de contacto y comunicación de los ciudadanos, se ha dicho (Louis Kahn) que una plaza o una calle es un “salón cuyo techo es el cielo” (Napoleón dijo de la Piazza de San Marco en Venecia que era “el salón más bello de Europa”). La combinación de calles y plazas constituye la esencia del paisaje urbano, que en la ciudad histórica en general se define por la continuidad y alineamiento de las fachadas, con algunos puntos focales distintivos constituidos por los edificios monumentales o representativos de la comunidad: la iglesia, los ayuntamientos, los palacios, etc.

“Las calles y sus aceras, los principales lugares públicos de una ciudad, son sus órganos más vitales. ¿Qué es lo primero que nos viene a la mente al pensar en una ciudad? Sus calles. Cuando las calles de una ciudad ofrecen interés, la ciudad entera ofrece interés; cuando presentan un aspecto triste, toda la ciudad parece triste”<sup>14</sup>.

Con la **revolución industrial** y la oleada de inmigración a las ciudades, surgen nuevas tipologías y variedades de espacio público: **El parque**: aparición y representación de la naturaleza en la ciudad, **El boulevard y la avenida**, variantes de la calle tradicional donde se incorpora la diferenciación de tránsitos, la especialización, la inclusión de las infraestructuras en los espacios subterráneos, la aparición de equipamientos y el arbolado.

<sup>14</sup> Jane Jacobs, Muerte y vida de las grandes ciudades, 1961.

---

El concepto de espacio público sufre dos grandes ataques en el siglo XX: por un lado, el avance incontrolado del automóvil como invasor del espacio público, Por el otro lado, la ideología de la tabla rasa del movimiento moderno, que tiende a considerar el espacio público como un mero vacío con usos de parque y circulación, sobre las que se levantan los edificios como objetos aislados<sup>15</sup>.

- **Desafíos del espacio público:**

El crecimiento de las últimas décadas ha mezclado densificación de algunas zonas y crecimiento difuso de muchas otras, ha dejado baldíos e intersticios vacíos, pero ha creado poco espacio público. La opción que ha prevalecido es la de la vialidad para el tráfico automotor y la alternancia entre la construcción vertical que no hace calle ni plaza y las edificaciones periféricas, casi siempre horizontales, que constituyen piezas aisladas.

**La crisis del espacio público tiene efectos urbanísticos evidentes (Borja y Muxí, 2000):**

- El empobrecimiento del paisaje urbano y la consiguiente pérdida de atractivo de la ciudad y de calidad de vida de los ciudadanos. Las vías se vuelven inseguras e inhóspitas, con lo cual se pierde animación urbana y en la medida de lo posible se evita el tránsito peatonal.

Los equipamientos colectivos pasan a ser unos espacios especializados y aislados los unos de los otros en vez de estar relacionados y beneficiarse de las economías de aglomeración que se dan en el espacio público.

Los usos del patrimonio, de los equipamientos y en general de todo lo construido cambian con el tiempo; a mayor espacio público más posibilidades de evolución: la ciudad respira por el espacio público<sup>16</sup>.

- **Deterioro del espacio público**

La decreciente calidad del espacio público tiene varias causas concomitantes: la primera y más consensuada, el impacto de la presencia continua del automóvil, dominando el espacio no edificado, ya sea en los espacios de la circulación, ya sea en los de estacionamiento. Ocupación física y dominio cultural: el derecho internalizado a la circulación, al estacionamiento, a la velocidad, implica la expulsión de todos los usos urbanos que necesitan seguridad, tranquilidad, y, por tanto, la expulsión del espacio urbano de los grupos vulnerables; ancianos, niños, enfermos, personas con movilidad o capacidad reducida.

---

15 Fernando Vanoli, «Barrios» revista enredados, No.1. 10-11. Acceso 29/11/2019. [https://www.academia.edu/35520268/Enredados\\_revista\\_-\\_01\\_-\\_Barrios](https://www.academia.edu/35520268/Enredados_revista_-_01_-_Barrios)

16 (Balbo, Jordán y Simioni 2003)

---

Una segunda causa se puede situar en la diferente función del espacio en la sociedad de la comunicación. La existencia de espacios públicos caracterizados como tales era una condición necesaria para el encuentro en el tiempo pasado. El paseo, la plaza o el café era puntos de referencia en la vida diaria, sinónimos de encuentro y de intercambio. Actualmente, la localización continua e inmediata a través de móviles y GPS, permite programar y flexibilizar los encuentros individualmente. El espacio ya no es el referente.

Un tercer factor está relacionado con la propia necesidad de espacio público. Para un amplio grupo de la sociedad, la vida privada es particularmente intensa y complicada. La combinación de trabajo, cuidados y vida personal, o las relaciones personales afectadas también por la globalización pueden dar razón a la idea.

Un cuarto factor radica en la escasez y falta de calidad ambiental, estética, convivencial de la red de espacios públicos existentes: salvo excepciones, la penuria de diseño de los espacios públicos y colectivos en la ciudad moderna es paradigmática, frente a la calidad de los espacios de la ciudad tradicional<sup>17</sup>.

#### **2.14.2 Espacio urbano:**

Los espacios urbanos son aquellos espacios al aire libre que se encuentran entre los edificios y permiten la comunicación, tránsito e interacción social de los habitantes dentro de la ciudad. Éstos pueden ser de carácter público, semi-público y privado, siendo delimitados por el paramento de los edificios y/o barreras físicas naturales que los colindan (mar, ríos, relieves topográficos, etc.)<sup>18</sup>.

Es en los espacios urbanos, en donde los habitantes realizan actividades importantes de su vida cotidiana, derramando de manera pública los hechos pasados, presentes y futuros que marcan la historia de la ciudad.

- **Turismo urbano:**

Ha evolucionado desde la búsqueda tradicional de los museos y los eventos culturales, a un turismo interesado en la experiencia genuina, de entretenimiento y consumo cultural que la ciudad provee. Al mismo tiempo han llevado a cabo planes de regeneración urbana que han renovado las ciudades para mejorar su dinámica local y su atractivo turístico.

---

17 Salvador Rueda Palenzuela, Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información (Madrid: Ministerio de agricultura, alimentación y medio ambiente., 2012) 44-45.

18 Rob Krier, Stradtraum: theorie in/und praxis." 1975, traducido por Guatavo Gil. "Stuttgart: teoría y práctica del Espacio urbano" Barcelona 1976

- **Turismo masivo:**

Provoca el colapso de la capacidad de los servicios públicos, el desbocado aumento de los precios de los inmuebles, la transformación total de la estructura social y de las fuentes de trabajo de la ciudad y en última instancia la expulsión de sus habitantes<sup>19</sup>.

Un sistema urbano consiste en una interconexión de elementos, una red de vialidades, (calles), manzanas con edificaciones o parques. Organizados de tal forma que se dirijan a un objetivo definido común<sup>20</sup>. La vida humana, las personas y la cultura. Según la definición de Gibson, acopla existen tres puntos que deben ser atendidos:

- La existencia de un grupo de elementos u objetos con características en común; los mencionados anteriormente, (calle, plazas y parques) forman la ciudad, cada uno son sus características propias, construidos de tal forma que son de utilidad para los seres humanos.
- Los objetos que deben de estar interconectados y deben tener influencia entre sí; las calles, plazas, banquetas, vivienda y el trabajo, facilitando así las tareas y actividades humanas funcionando

con los sistemas: ecológico, político, económico, social y cultural.

- Los elementos se deben de organizar de tal manera que busquen una meta u objetivo.

Los espacios públicos urbanos proveen mayores posibilidades que los centros privados y comerciales para que los miembros de una sociedad se expresen, además de permitir que se desarrolle una serie de actividades que no encuentra cabida en otro lado. El amplio espectro de actividades y actores que tiene cabida en el espacio público evidencia el rol que éste ocupa como un lugar potenciador de los lazos sociales. El hecho de que todos los grupos sociales, más allá de su condición etaria, social o económica, puedan encontrarse en el espacio urbano mientras desarrollan su vida diaria es un testimonio sobre su importancia. Es una buena manera de que toda la sociedad se entere de las particularidades que caracterizan a la comunidad de la que forma parte. También hace que la gente se sienta más confiada acerca de incursionar y experimentar situaciones que pueden darse en los más variados contextos.

---

<sup>19</sup> Fernando Carrión, Espacio público: Punto de partida para la alteridad, (Instituto de Arquitectura Tropical, 2016.), acceso 12 de octubre de 2019.

<sup>20</sup> J. E. Diseño de nuevas entidades, enfoque sistemático, capítulo 2, (México: Editorial Limusa, 1982).

## 2.1.5 Tejido urbano

La forma de una ciudad está definida por su dimensión, extensión física, por sus límites que constituyen el perfil de la ciudad en planta y por su perfil vertical o contorno. Tales características son ordenadas por el elemento básico de la forma, que es la traza, o sea, la red de vías de circulación que van desde las arterias principales hasta las pequeñas calles de vecindario. Cada tipo de traza determina una forma de ciudad diferente, aunque en la mayoría de las ciudades se combinan distintos tipos de trazas. (Ducci 1989).

### 2.1.5.1 Trama

Patrón bidimensional que organiza la forma urbana, se refiere al tratamiento y articulación del plano del suelo (texturas y composición). Está definida por una combinación de llenos y vacíos, que contribuyen a la percepción de los espacios públicos. La combinación de llenos y vacíos puede tomar muchas configuraciones y su articulación nos provee una herramienta para clasificar las ciudades por tipos de trama. (Ducci 1989)<sup>21</sup>.



Ilustración 13/ 3a Avenida Escuintla / Imagen propia

21 Beatriz Gil y Morella Briceño, «Intervención sobre la Imagen Urbana en Centros Tradicionales. Proyecto de Renovación Urbana: Funicular-Trolebús, Mérida, Venezuela», FERMENTUM. Revista venezolana de Sociología y Antropología 15, no. 44, (2005), 367-397. acceso, 27 de 12 de 2019 <https://www.redalyc.org/articulo.oa?id=70504406>



Ilustración 14/ Ciudad de Guatemala / Guate.com

## **Rectilínea**

Indica una intención de orden y es producto de una voluntad. Facilita la lotificación, la administración y el tránsito, pero causa un desperdicio de viabilidad y pobreza visual, además de monotonía.



Ilustración 15/ Arco del triunfo / Organización Green Peace

## Radial

Indica focalidad, concurrencia de las vías hacia un foco, un punto importante de atracción que se desee resaltar. Muchas ciudades de Europa se desarrollaron en torno a una encrucijada y, a medida que crece la ciudad, aparecen vías circulares alrededor del centro o foco.

## Malla o Plato roto

Traza articulada que crece en forma orgánica. Resultante de muchas intenciones distintas de sus habitantes. Produce una gran riqueza visual, pero dificulta la orientación y el tránsito.

Ilustración 16/ Calle general Davila Santander/ Ediima 2017



## Lineal

Resultado de una línea o espina de transportes, que sólo permite un crecimiento lineal. La megalópolis de la costa este de Estados Unidos se ha convertido en una vasta zona metropolitana con una configuración lineal.

Ilustración 17/ Barrio Alfonso Cucuta / La opinión



### **2.1.5.2 Manzana**

Unidad básica de la trama, se presenta definida de acuerdo al tipo de trazado; en ella ocurre la parcelación y subdivisión del suelo tanto público como privado. Sus bordes están delimitados tanto por las edificaciones que componen el plano vertical de fachadas, como por los vacíos que contribuyen a configurar los espacios abiertos de la ciudad. La manzana provee el espacio para la organización de los usos del suelo. En tal sentido, los centros tradicionales organizaban su espacio partiendo de la plaza mayor, cuyo uso podría catalogarse como múltiple: recreacional, civil, político y religioso. (Gil y Briceño 2005)

### **2.1.5.3 Plaza**

Sintetiza la idea de ciudad y representa el escenario de la historia, de la cultura, de los gustos locales y tradiciones. La plaza como lugar de lo público, por excelencia, es la resultante de la agrupación de edificios en torno a un espacio libre. Morfológicamente debe ofrecer una lectura unitaria de espacio, en el cual predominen los elementos arquitectónicos que la conforman para establecer una lectura de escala edificio-espacio libre, factor que determina su aprehensión colectiva. La plaza además posee carácter y está determinada por un elemento objeto que la identifica, ya sea religioso, institucional, socio-cultural, recreacional y/o comercial constituyéndose como elementos primarios y/o hitos físicos. (Gil y Briceño 2005)

### **2.1.5.4 Plazoleta**

Es un espacio a manera de pequeña plaza, que al igual que ésta, se caracteriza por ser un espacio público donde también prevalecen los elementos arquitectónicos que la conforman, sin la importancia que posee la plaza. Este es un lugar de menor escala donde se establecen relaciones más próximas entre los edificios, el espacio público y los usuarios. La plazoleta es generada por la disposición de la trama y busca representar a un determinado sector, a una edificación religiosa, institucional, comercial o a un desarrollo de tipo residencial, otorgándole a un lugar particular, su propia identidad. (Gil y Briceño 2005)

## **2.1.6 Uso de suelo**

La estructura urbana está constituida por una serie de elementos físicos destinados a la realización de actividades distintas. La distribución de estos elementos en el espacio determina la existencia de diferentes zonas en la ciudad, que corresponden a diversos usos del suelo.

### **2.1.6.1 Habitacional**

El uso residencial sirve para proporcionar alojamiento permanente a las persona.

Puede clasificarse en residencial media y popular, de acuerdo con el estrato socioeconómico que la ocupa, o en unifamiliar, dúplex o multifamiliar, según

---

el número de familias que ocupen cada unidad. También es común encontrar zonas de viviendas mixtas, ya sea porque contiene habitación media y popular, o porque la vivienda se encuentra mezclada con otros usos (por ejemplo, comercio)<sup>22</sup>.

### 2.1.6.2 Comercial.

En el desarrollo de esta actividad se utilizan instalaciones de tipos diversos, que van desde la pequeña tienda de barrio, a zonas de comercio especializado; grandes tiendas de menudeo y mayoreo, hasta centros comerciales planificados.

El comercio se zonifica espontáneamente en las áreas centrales de las ciudades, donde se mezcla con oficinas de todo tipo y ocupa zonas con alta densidad (con edificios altos). Los centros comerciales planificados han surgido como una forma de llevar 105 servicios comerciales a las zonas habitacionales alejadas del centro y pasan a conformar sub-centros urbanos. (Ducci 1989)

## 2.1.7 Equipamiento urbano

El equipamiento es el conjunto de edificios de instalaciones en los que se encuentran los servicios para la atención de las necesidades básicas de la población, como son la salud, la educación, la recreación, el comercio las actividades administrativas públicas y privadas y

los servicios de bomberos y policías. A estos edificios y servicios es importante considerarlos también como centros de trabajo. El equipamiento tiene diferentes niveles o radios de influencia en la ciudad. El radio de influencia dependerá de su capacidad o tamaño, esto es, del número de personas al que puede dar servicio en su especialidad, del número de empleados y de su periodicidad de uso<sup>23</sup>.

El equipamiento urbano es un el elemento estratégico para conformar la estructura urbana, pues propicia la concentración de personas y por lo tanto la convivencia. Además influye en los esquemas de movimiento de la población y en la forma y tamaño de la ciudad. Su importancia en la generación de edificios públicos es determinante en la integración de la imagen de la ciudad, especialmente en lo tocante a creación de puntos de referencia. (Schjrtman, Calvillo y Peniche 1997)

## 2.1.8 Regeneración urbana:

La regeneración urbana es una compleja combinación de factores sociales, económicos, ambientales, de planeación y gestión, que para su correcta implementación debe de estar acompañada de estrategias que permitan reconocer las problemáticas estructurales

---

22 Maria E. Ducci, .Conceptos básicos de urbanismo, (Mexico D.F. 1989)

23 Mario Schjrtman, Jorge Calvillo y Manuel Peniche. «Principios del diseño urbano/ambiental» (Mexico, 1997)

que han generado los procesos de deterioro y ser sensibles a las tendencias urbanas que cada sector de la ciudad necesita.

Cuando se habla de regeneración de áreas urbanas centrales se alude a la variedad de intervenciones que se pueden emprender para mejorar e intensificar el uso de la zona urbana ya existente, consolidada desde su estructura de servicios pero deteriorada física y socialmente, en oposición a las acciones destinadas al desarrollo de la periferia mediante el incentivo inmobiliario y la generación de nuevas actividades económicas.

Es un proceso que al actuar sobre las causas generales y los factores específicos que dan origen al deterioro, constituyen al desarrollo de las funciones, así como al mejoramiento de las condiciones del medio ambiente. La regeneración urbana es pues un concepto integral, vital y dinámico, ¿regenerar? Es generar de nuevo y señala por tanto un fin no inmediato que se alcanza con la acción propuesta, sino la puesta en la marcha de un proceso no es una acción aislada que erradica, transpone y oculta un problema que sufre un área urbana, sino un programa integral que debe orientarse a atacar en muchos frentes el fenómeno del deterioro urbano y las causas y factores que lo originan<sup>24</sup>.

El objetivo de la regeneración es combinar estos factores de modo que mejore la calidad de vida, la estabilidad económica, el consumo de energía y dotaciones de los centros urbanos<sup>25</sup>.

### 2.1.8.1 Principios según Urban Land institute

#### • **Visión a largo plazo:**

Una visión a largo plazo requiere una forma distinta de medir el rendimiento de un proyecto, la visión debe reflejar no solo el desarrollo físico si no también su desarrollo económico, social y ambiental. Esta puede estar determinada en un rango de 5 a 10 años.

#### • **Diseño inclusivo:**

Los sitios deben ser desarrollados por su población proyectada en un futuro con un nivel proporcional a la infraestructura y los servicios. Gente de todas las edades y habilidades necesitan tener fácil acceso, la movilidad, y la conexión a puntos de interés.

#### • **Crear Redes Integradas:**

Los proyectos de regeneración urbana, no pueden tener éxito sin el apoyo de sus vecinos. La base de una serie de buenas prácticas de

24. Centro operacional de vivienda y poblamiento, A.C. (COPEVI), Estudios de regeneración urbana (México D.F.: Plan director, 1976).

25 Arq. Jair Miramontes Chávez, Regeneración urbana para una mejor calidad de vida IMPLAN, 09/2105, acceso el 25 de enero de 2020. <http://www.trcimplan.gob.mx/blog/regeneracion-urbana-para-unacalidad-de-vida.html>

---

iniciativas no puede prosperar si su entorno no lo hace. Buenas ciudades son colecciones de buenos barrios, manzanas, en buen estado, y buenos espacios, ligados en una forma funcional y atractivo. Una buena red de transporte es esencial para la salud de la ciudad y su movilidad de manera integral.

• **Vitalización del Espacio Público:**

El espacio público es solo bueno cuando es utilizable. Las ciudades no necesariamente necesitan más espacios abiertos, necesitan más espacio abierto utilizable. El espacio público debe ser accesible a la gente de muchas habilidades.

• **Fomentar la participación ciudadana:**

Cualquier proyecto de regeneración urbana necesita una variedad de expertos y partes interesadas, (planificadores, economistas, arquitectos, ingenieros, paisajistas, funcionarios de gobierno, inversionistas, desarrolladores y ciudadanos), para que sea un éxito; esto exige el fomento de la colaboración entre muchas personas a fin de que la regeneración urbana puede contribuir al crecimiento de la ciudad.

• **Construir de forma saludable y sustentable:**

La regeneración urbana debe traer mejoramiento ecológico a un sitio. Puede reutilizar una fábrica no utilizada para un uso más ecológico o la limpieza de un sitio contaminado área hacerla construable, aun cuando un proyecto de regeneración urbana no tiene un mandato claro para hacer un sitio más verde, tiene la obligación de hacerlo.

• **Integrar el desarrollo económico:**

Una manera de repensar la economía de una zona es identificar las posibles agrupaciones de crecimiento dentro de ella. Un proyecto de regeneración urbana específico puede trabajar juntos con proyectos afines para formar una nueva identidad.

• **Promover la diversidad y una propuesta visualmente agradable:**

La promoción de la diversidad es una manera de cambiar un lugar desde una zona que fue mirada con aversión a una que se contempla con asombro. No es suficiente hacer una zona mejor, debe tender a ser hermoso, un lugar para que los residentes y los usuarios sientan una conexión emocional.

- **Optimizar el uso de la tierra:**

El “re” en regeneración sugiere rehacer. No hay ningún punto en la regeneración de un sitio solo para re-crear sus problemas existentes. La intensificación de uso de un sitio es uno que sea adecuado para su lugar, capaz de responder a las necesidades cambiantes y construido para el largo plazo.

### 2.1.9 Acupuntura urbana

“Acupuntura urbana” es término que utiliza el arquitecto y urbanista brasileño Jaime Lerner para referirse a un tipo de estrategias puntuales de intervención en la ciudad, caracterizadas por ser concretas y con gran potencial de regeneración, por su capacidad para extender sus beneficios al resto de la ciudad.

Del mismo modo en que la medicina necesita de la interacción entre el médico y el paciente, en urbanismo, también es necesario hacer que la ciudad reaccione. Tocar un área de tal modo que pueda ayudar a curar, mejorar, crear reacciones positivas en cadena. Es necesario intervenir para revitalizar, hacer que el organismo trabaje de otro modo<sup>26</sup>.

La función principal de la acupuntura urbana es, trabajar sobre aquellos espacios que han quedado en abandono dentro de



Ilustración 18/ Pinto Salinas / PICO Estudio

<sup>26</sup> Jaime Lerner. Acupuntura urbana, (laac, Institut d'Arquitectura Avancada de Catalunya, 2005).

la estructura de una ciudad. Por ejemplo de solares vacíos, edificios en desuso o barrios residenciales con un nivel de actividad bajo.

El objetivo es conseguir reutilizar y reintroducir estos espacios en su contexto con la finalidad de compactar la ciudad y así hacerla más eficiente y sostenible. Esta solución pretende reivindicar el espacio público como punto de encuentro y reducir las distancias entre el trabajo y el ocio, creando un espacio fluido donde puedan aparecer usos mixtos entre zonas residenciales, de comercio y oficinas. Es importante pensar que los recorridos diarios que sean lo más cómodos y seguros posibles para todos los ciudadanos por igual.

Acupuntura Urbana“pues en la práctica de la acupuntura se estimulan las “puertas” o “nodos” que consiguen el equilibrio de la energía, lo cual redundará en alivio o desaparición del dolor y la recuperación de la salud perdida. Esto es lo que se pretende con esta práctica en las ciudades. Y así lo resume Lerner (2005): “Por analogía, para estimular una reacción positiva en el tejido urbano hay que proceder de manera similar a la de esta técnica tradicional para inducir la ‘cura’ de los lugares o espacios que requieren intervención; operaciones de intervención tales como la que se plantea sobre la Cll 10, estableciendo un eje peatonal que tense la Plaza

de Bolívar con la Plaza España y estas se relacionen a través de actividades culturales y recreativas dinamizando dicho paseo con escenarios comerciales, mobiliario acorde y espacios óptimos para tal actividad generará apropiación y sentido de pertenencia; apoyados en transformaciones físicas para el lugar a través de acciones como la iluminación, recuperación de fachadas que bordean el eje e interacción entre el espacio público y el privado (ver ilustración 19); aprovechando edificaciones existentes y declaradas como patrimonio, con el fin de crear dinámicas culturales y actividades entorno a ellas, que permitan su interacción con el usuario “El valor del patrimonio histórico-artístico no reside tan solo en la continuidad de su presencia física sino también en el uso que la ciudadanía pueda hacer del mismo.



Ilustración 19/ Urbanismo táctico/ El meridiano

## 2.1.10 Imagen urbana

Se refiere a la conjugación de los elementos naturales y contruidos que forman parte del marco visual de los habitantes de la ciudad, en interrelación con las costumbres y usos de sus habitantes, así como por el tipo de actividades económicas que se desarrollan en la ciudad. Es decir, es la relación sensible y lógica de lo artificial con lo natural, logrando un conjunto visual agradable y armonioso, desarrollándose por tanto entre sus habitantes una identificación con su ciudad, barrio, y colonia.

La imagen urbana está conformada por: el medio natural (topografía, vegetación y clima); el medio artificial; modificaciones hechas por el hombre al medio natural (edificios, calles, espacios abiertos, mobiliario urbano, etc. La relación y agrupación de estos elementos define el carácter de la imagen urbana. (Bazant 1985)

### 2.1.10.1 Nodos.

Los nodos son los puntos estratégicos de una ciudad a los que puede ingresar un observador y constituyen los focos intensivos de los que parte o a los que se encamina. Pueden ser ante todo confluencias, sitios de una ruptura en el transporte, un cruce o una convergencia de sendas, momentos de paso de una estructura a otra. O bien los nodos pueden ser, sencillamente concentraciones cuya importancia se debe a que son la

condensación de determinado uso o carácter físico, como una esquina donde se reúna la gente o una plaza cercada. De cualquier modo, en casi toda imagen pueden hallarse algunos puntos nodales y en ciertos casos pueden constituir el rasgo dominante<sup>27</sup>.

### 2.1.10.2 Recorridos

Son los conductos que sigue el observador normalmente, ocasionalmente o potencialmente. Pueden estar representadas por calles, senderos, líneas de tránsito, canales o vías férreas. Para muchas personas son éstos los elementos preponderantes en su imagen. La gente observa la ciudad mientras va a través de ella y conforme a estos se organizan y conectan los demás elementos ambientales. (Lynch 1960)

### 2.1.10.3 Hitos

Los puntos de referencia que se consideran exteriores al observador, constituyen elementos físicos son simples que en escala pueden variar considerablemente. Un objeto físico definido bastante sencillez, por ejemplo, un edificio, una estatua, una montaña, etc. Algunos hitos están distantes y es característico que se los vea desde muchos ángulos y distancias por arriba de la cúspide de elementos más pequeños y que se los utiliza como referencias radiales: formas aisladas, cúpulas e iglesias, colinas. (Lynch 1960)

27 Kevin Lynch, La imagen de la ciudad, (1960), Traducido por: Enrique Revol, 1998, 62-63

#### 2.1.10.4 Vegetación

Reviste especial importancia para la conservación del medio ambiente. Además de su valor paisajístico, constituye una protección de vientos dominantes, ruidos, visuales y olores indeseables. Su cuidado y conservación es fundamental para la ecología y la imagen del campo y la ciudad<sup>28</sup>.

#### 2.1.10.5 Color

Actualmente, el color se ha convertido en un elemento que identifica, determina y exalta un lugar, o un edificio. Es interesante analizar la capacidad del color como símbolo de transformación y mutación, situándose entre la globalización y la escenografía. Así, es habitual encontrarnos con arquitecturas que niegan su materialidad, para convertirse en meras superficies donde proyectar imágenes virtuales, con gran valor comunicativo<sup>29</sup>.

#### 2.1.10.6 Mobiliario urbano

Serie de elementos que forman parte del paisaje de la ciudad, emplazados tanto en plano de superficie como en subsuelo o en la parte aérea de un espacio. Son elementos que sirven para jugar, sentarse, tirar la basura, iluminar una zona, informar, preservar de la lluvia, esperar el autobús, hacer gimnasia y otros, que se instalan en el espacio público con un propósito común al ciudadano: ser útil<sup>30</sup>.

#### 2.1.11 Movilidad urbana

El concepto de “movilidad urbana”, a diferencia de la noción de “transporte urbano”, no se centra meramente en el sistema vial o de tránsito, de modo tal que el principal interés no recae en las unidades vehiculares y los conductores, sino que vincula estos aspectos propios del tránsito vehicular con la dinámica propiamente citadina de constante movilidad, en la que el ser humano y en particular el peatón es el verdadero protagonista a través de sus interacciones.

Uno de los problemas más complejos que enfrentan las ciudades actuales es el relacionado al desplazamiento cotidiano de sus habitantes en un entorno urbano disperso y segmentado. La concentración de la oferta de empleo en polos muy localizados de la ciudad, combinada con la localización de los sectores más pobres en la zona periférica de la urbe, originan largos desplazamientos en distancias y tiempo, con un alto costo y dependientes del transporte público de baja y mediana capacidad, los cuales son poco eficientes y consumidores de combustibles fósiles e importantes contribuyentes de la contaminación ambiental y de los gases de efecto invernadero (GEI) que operan a través de una infraestructura vial deteriorada y en algunos casos obsoleta, requirentes de fuertes inversiones para su operación<sup>31</sup>.

28 Secretaría de Truismo, Programa de Ciudades Coloniales y Centros Urbanos, «La imagen urbana en ciudades turísticas con patrimonio histórico», Manual de protección y mejoramiento. (Mexico, 1997), acceso 05/01/2020 <https://cedocvirtual.sectur.gob.mx/janium/Documentos/003160Pri0000.pdf>

29 María C. Fiorito Baralle, Pilar Roig Picazo e Ignacio Bosch Reig. Colores urbanos: Identidad arquitectónica, (Valencia: Instituto Universitario de Restauración del Patrimonio de la UPV, 2012), acceso 06 de enero de 2020, [https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/33284/2012\\_6-7\\_127-134.pdf?sequence=1](https://riunet.upv.es/bitstream/handle/10251/33284/2012_6-7_127-134.pdf?sequence=1)

30 Marta Rebollos, Mobiliario urbano: un elemento diferenciador de la ciudades, Artículo sobre el Congreso Nacional de Parques y jardines públicos, (Madrid 2004), acceso: 05 de enero de 2020, [http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10\\_17.pdf](http://www.horticom.com/revistasonline/qej/bp125/10_17.pdf)

31 Luis Julián Castro García, «Hacia un sistema de movilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del valle de México», (tesis de maestría, Universidad Iberoamericana Ciudad de México, 2014), 44, <http://www.bib.uia.mx/tesis/pdf/015845/015845.pdf>

### 2.1.11.1 Accesibilidad

Conlleva a la capacidad de desplazarse con facilidad y sin obstáculos físicos a un determinado lugar, es decir, la posibilidad de tener acceso. La accesibilidad universal se asegura cuando cualquier persona, sea cual sea su estado físico, puede desplazarse hasta su lugar de trabajo a pie, en transporte colectivo, en bicicleta o en vehículo adaptado sin poner en riesgo su integridad o la del resto de ciudadanos<sup>32</sup>.

Mientras que la accesibilidad es un concepto vinculado a los lugares, a la posibilidad de obtención del bien, del servicio o del contacto buscado desde un determinado espacio; y por extensión se utiliza el término para indicar la facilidad de acceso de clientes y suministros a un determinado lugar. La accesibilidad, por consiguiente, se valora o bien en relación al coste o dificultad de desplazamiento que requiere la satisfacción de las necesidades, o bien en relación al coste o dificultad de que los suministros o clientes alcancen el lugar en cuestión<sup>33</sup>.

### 2.1.11.2 Movilidad sostenible

Ubicado entre los territorios del urbanismo y el transporte, se encuentra el concepto de “movilidad sostenible”, que hace referencia a la planificación, el diseño y la gestión de la movilidad, dando prioridad a los modos más accesibles, más seguros, más amigables con el ambiente y más saludables para sus usuarios.

Este concepto se traduce en una serie de principios básicos que determinan el nivel de sostenibilidad de un modelo de movilidad concreto: eficiencia, seguridad, equidad, bienestar, competitividad y salud. A la luz de estos principios, todas las personas tienen derecho a desplazarse de forma segura y en un entorno urbano tranquilo. Así, la finalidad de las calles deja de ser únicamente constituir una red de vías rápidas destinadas a los automóviles para convertirse en un espacio compartido de convivencia y saludable. (Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud 2009)

32 Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud, ISTAS. Glosario de movilidad sostenible, (Barcelona, 2009), acceso: 05 de enero de de 2019, [http://www.istas.ccoo.es/descargas/2\\_ESP.pdf](http://www.istas.ccoo.es/descargas/2_ESP.pdf)

33 Alfonso Sáenz. Movilidad y accesibilidad: un escollo para la sostenibilidad urbana, (Departamento de Urbanística y Ordenación del Territorio, E.T.S. de Arquitectura de Madrid,1997), acceso: 05 de enero de 2019 <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html>

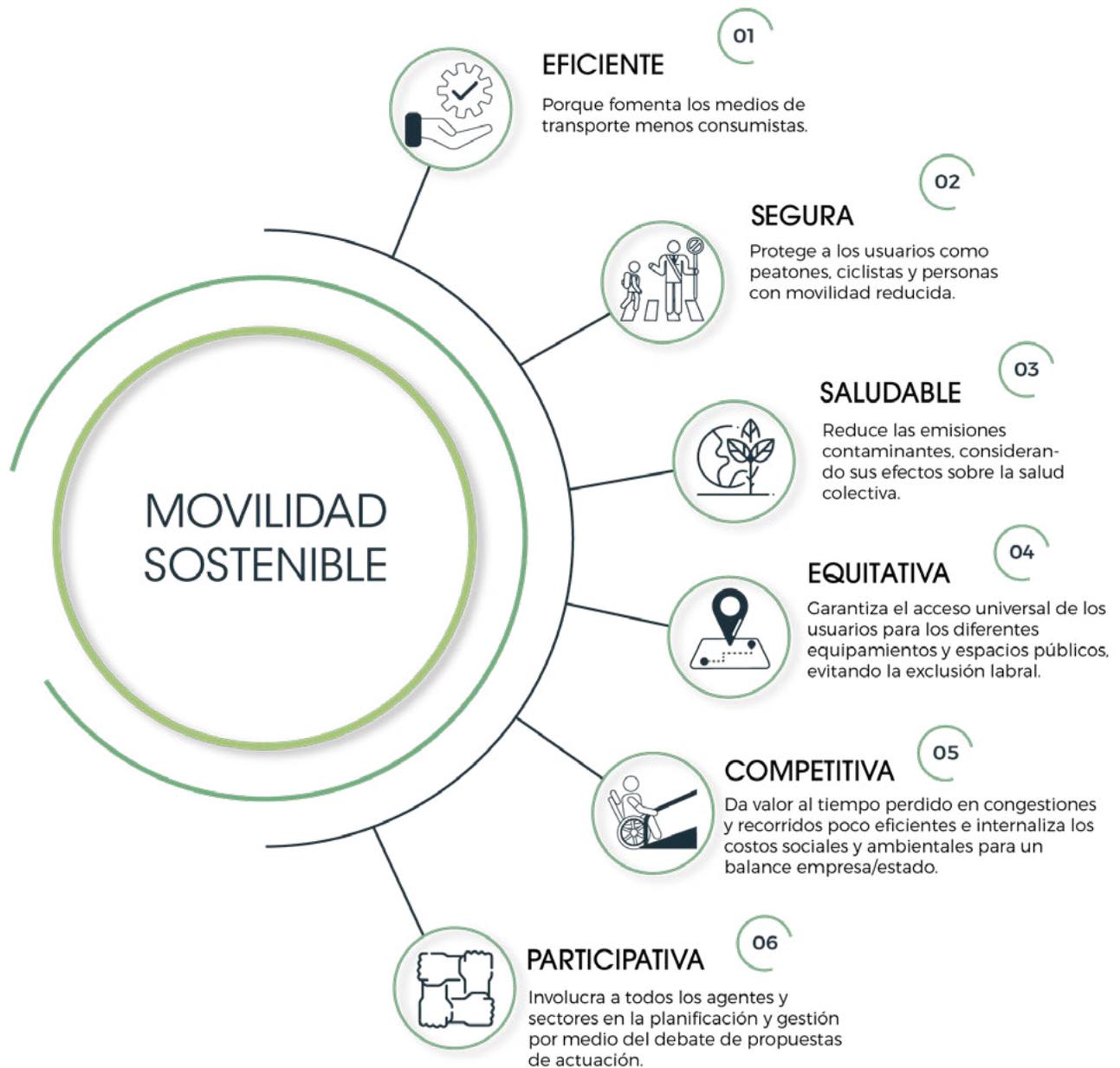


Ilustración 20/ Movilidad sostenible / Elaboración propia

### Apuesta por la bicicleta:

Recientemente, diversas ciudades en todo el mundo han promovido adecuaciones “temporales” para asegurar, además del resguardo en casa, el distanciamiento social en el espacio público. Algunas medidas van desde la promoción de transporte resiliente a partir del ciclismo urbano a través de la habilitación de calles o avenidas anteriormente ocupadas para autos, otras adecuaciones como la disposición del mobiliario urbano o la modificación de los semáforos peatonales para evitar esperas.

Dextre y Avellaneda (2014: pág. 7) señalan que el diseño compacto se vincula con la accesibilidad sostenible, concepto que

“busca que las personas puedan acceder a los bienes y servicios que ofrece la ciudad sin tener que viajar grandes distancias y sin tener que utilizar vehículos.

Un sistema de movilidad urbana es sustentable cuando social y económicamente sus beneficios son equitativos, garantizan accesibilidad universal sin distinciones físicas o sociales; su distribución es eficiente, maximizando beneficios y minimizando externalidades negativas. La correcta instrumentación de planes y programas que garanticen su éxito, estará en función de procesos de gobernanza que compartan esta visión. (Castro 2014)

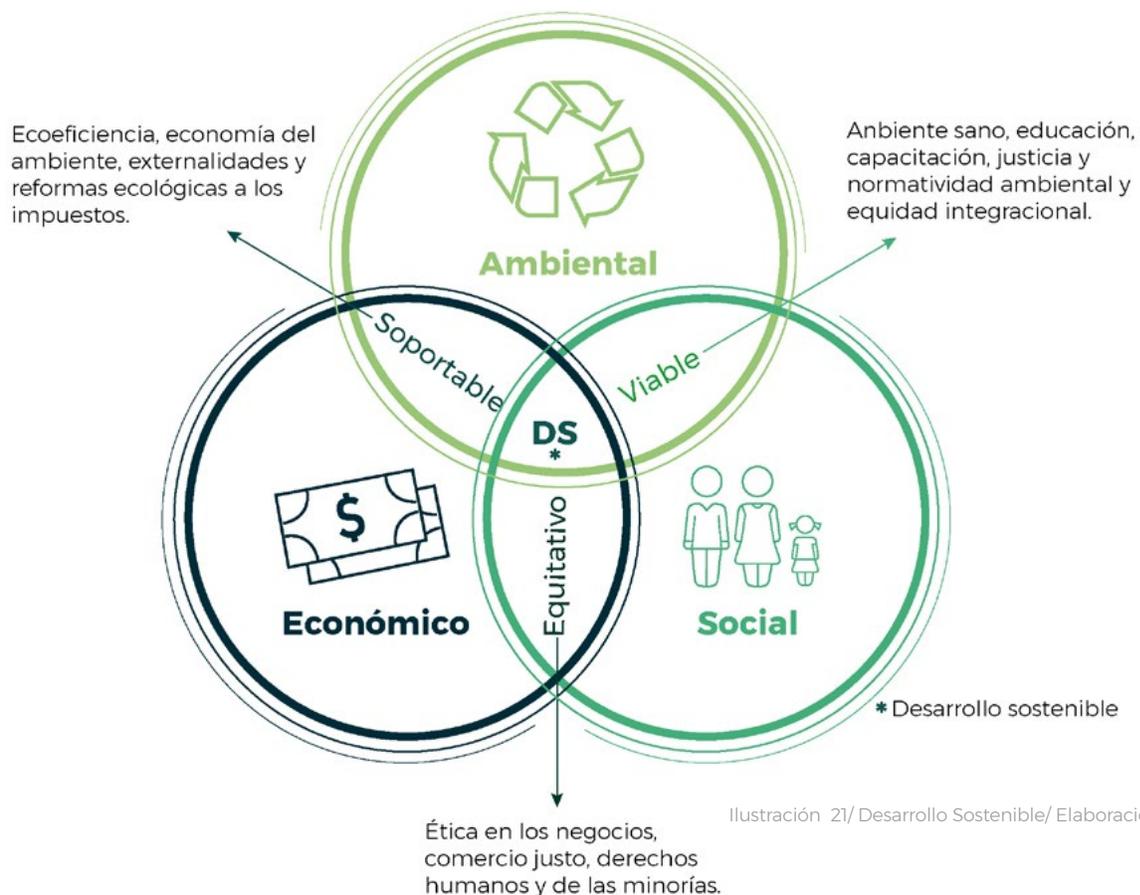


Ilustración 21/ Desarrollo Sostenible/ Elaboración propia

---

• **Objetivos y estrategias para la movilidad y accesibilidad sostenible:**

La primera, la movilidad sostenible, presenta como objetivo principal la reducción del impacto ambiental y social de la movilidad motorizada existente, es decir, la búsqueda de la mejora en la eficacia ambiental y social de los desplazamientos motorizados que se realizan en las ciudades. (Sanz 1997).

Para la consecución de ese objetivo la estrategia más directa es la sustitución de desplazamientos realizados en los medios de transporte de mayor impacto, (singularmente el automóvil privado) por desplazamientos en transporte colectivo; de las cuales:

- Mejora y coordinación de las redes de transporte colectivo.
- Liberación de espacio viario para su uso por los vehículos del transporte colectivo.
- Mejora de las estaciones y terminales del transporte colectivo para aumentar su atractivo.
- Mejora de la imagen pública del transporte colectivo y de sus cualidades sociales y ambientales.
- Reducción del consumo energético, de las emisiones contaminantes y del ruido producido por los vehículos del transporte colectivo.

En cuanto a la segunda estrategia, la que facilita o incrementa la accesibilidad peatonal y ciclista se nutre de distintas líneas de actuación:

- Promoción e incentivos para los desplazamientos andando y en bicicleta.
- Creación de redes de itinerarios peatonales y ciclistas.
- Supresión de barreras para peatones y ciclistas.
- Rehabilitación cultural de los desplazamientos peatonales y ciclistas. (Sanz 1997)

### **2.1.11.3 Congestionamiento vial**

El congestionamiento del tránsito vehicular en la ciudad es un importante síntoma del modelo de movilidad actual, conforme el grado de saturación de calles y avenidas continúa en aumento, su contribución a la degradación de la calidad de vida urbana es mayor. Este fenómeno que tiene su origen en la excesiva cantidad de vehículos que circulan sobre una infraestructura vial inadecuada, insuficiente y en general en malas condiciones llevan a una disminución de la velocidad de los recorridos y por consiguiente al incremento de los tiempos de desplazamiento, estos factores son generadores de altos costos sociales, ambientales y económicos. (Castro 2014)

#### 2.1.11.4 Afectación del espacio público.

La relación entre movilidad y espacio público, está íntimamente ligada a las actividades urbanas que se llevan a cabo en los espacios de transición espacial (calles, avenidas, edificios, plazas, etc.). En el actual modelo de desplazamientos prevalece la discontinuidad, el aislamiento y la apropiación formal e informal que tiende a privatizar el espacio público. Podemos entender como una de las causas de esta situación, el papel de gran consumidor del espacio urbano que representan los medios de transporte público y privado, que restan espacio a otras actividades urbanas.

Cabe mencionar que el vehículo que mayor espacio consume es el privado. Este consumo del espacio urbano lo podemos dividir en tres categorías: (Castro 2014)

**Infraestructura básica:** es el espacio ocupado por la infraestructura para el funcionamiento del transporte urbano: la superficie de rodamiento, terminales, cajones de estacionamiento, paradas de autobús, bases del transporte, patios de maniobras patios de encierro y subestaciones eléctricas entre otras.

**Gran infraestructura:** relativa a la construcción de grandes obras viales, tales como autopistas urbanas, pasos a desnivel, tren suburbano, etc., ocupando

mucho espacio y dividiendo física y psicológicamente a las comunidades, aislándolas y generando el "efecto barrera", convirtiéndose en obstáculos difíciles de superar por los peatones.

**Comercio informal:** Ocupación ilegal de la vía pública, tanto al exterior como al interior de las estaciones y terminales de transporte. Estas actividades representan un obstáculo para la operación del transporte y constituyen un riesgo en materia de protección civil, para los usuarios.

#### 2.1.11.5 Vialidad

La vialidad es el elemento básico de la forma urbana y de la estructura de la ciudad, pues en torno a ella se ordenan todos los elementos. Existen tres tipos de vialidad: primaria, secundaria y terciaria. La vialidad primaria se constituye por las vías principales que atraviesan toda la ciudad o gran parte de ella, que son las más amplias y con mayor cantidad de tráfico. La vialidad secundaria relaciona distintas zonas de la ciudad, vinculadas con las vías primarias. A su vez, la vialidad terciaria corresponde a las calles más pequeñas de vecindario, que dan servicio a zonas pequeñas y, debido a su escasa extensión, son atravesadas por poco tránsito. (Ducci 1989)

---



*"Los automóviles son a menudo etiquetados de forma conveniente como los villanos responsables de los males de las ciudades y las desilusiones y las futilidades de planificación urbana. Pero el efecto destructivo de los automóviles es mucho menos una causa que un síntoma de nuestra incompetencia al construir la ciudad"*

*Jane Jacobs*

---

## 2.2 Marco Legal

Las leyes que se mencionan a continuación tienen incidencia directa o indirecta en el proyecto que se desarrolla. Asimismo, cumplen con el objetivo de ser una base legal sustentable, para tener en cuenta que la elaboración de proyectos de esta naturaleza es de suma importancia, debido a que estudian y analizan aspectos importantes desde los arquitectónicos hasta los urbanísticos.

### 2.2.1 Constitución Política de la República de Guatemala

Decretada por Asamblea Nacional Constituyente, el 31 de Mayo de 1985, principal antecedente que ampara directamente el Patrimonio Cultural y da soporte a una respuesta de revitalización de imagen urbana, en la segunda sección y los artículos 57,58,59,60,61,64; donde se indica que es otorgado al guatemalteco el derecho de la cultura, identidad cultural, patrimonio cultural, natural y la protección de ambos, en el artículo 121 incisos b, f, en donde se declara que los lagos, monumentos y reliquias son bienes del Estado. En las consideraciones anteriores se basan las leyes del patrimonio cultural de la nación, Decreto 26-97 y sus reformas, Decreto 81-98 y la ley de protección y mejoramiento del medio ambiente, Decreto No. 68-86.

## 2.2.2 Código civil

### **Decreto Ley Número 106.**

En el artículo 472, bienes de interés histórico y artístico, dice: las cosas de propiedad privada, inmuebles y muebles, declarados como objetos de interés artístico, histórico o arqueológico, están sometidas a leyes especiales.

## 2.2.3 Código municipal

### **Decreto Número 12-2002, del Congreso de la República de Guatemala**

Los artículos 36 y 143 se refieren a la cooperación de vecinos para que éstos se involucren, velen por la preservación y mantenimiento del patrimonio cultural, ambiente y recursos naturales, que en planes de ordenamiento territorial respeten monumentos, áreas, plazas, edificios de valor histórico y cultural.

## 2.2.4 Acuerdos de Guatemala

Los Acuerdos contenidos en la Declaración de Copan, suscrita en el año 1,994 por los países que participan en el Mundo Maya, resuelven:

- a)** Conservar, ampliar, explorar, restaurar monumentos históricos y arqueológicos y revitalizar la imagen urbana de las zonas de influencia del Mundo Maya.
- b)** Planear el desarrollo integral de la región,

tomando en cuenta que este se debe basar en la consulta e incorporación de las comunidades receptoras respetando su cultura y medio ambiente y orientando al uso racional de los recursos naturales y culturales.

**c)** Capacitar los cuadros técnicos y de base para asegurar el nivel de protección de los recursos naturales y culturales y la prestación de servicios de alta calidad.

**d)** Difundir la información científica y turística del área, para lograr una conciencia internacional sobre la región y para generar corrientes turísticas con esa conciencia.

**e)** Favorecer la adopción de mecanismos que faciliten los servicios aduaneros y migratorios entre los países miembros del Mundo Maya.

**f)** Consolidar las acciones dirigidas a los agentes responsables del cuidado y de la protección de las zonas históricas, arqueológicas, culturales y naturales, para apoyar el cumplimiento de las normas establecidas en cada país

## 2.2.5 Ley preliminar de urbanismo

**Artículo 1:** Estipula cuáles son las definiciones de Plan regulador y zonificación.

**Artículo 2:** Poner en práctica en el estudio del plan regulador de cada jurisdicción, así como los trabajos iniciales básicos que ayuden a resolver en forma técnica los problemas que se presentan en el desarrollo de la planificación urbanística de las poblaciones, dentro de las áreas de influencia urbana que se delimiten.

**Artículo 3:** Aprobación del plan regulador. Los consejos de las municipalidades de la República aprobarán y pondrán en vigor el plan regulador de su jurisdicción y con base en la opinión de las dependencias respectivas, elaboraran los reglamentos que sean necesarios para su aplicación, así como los que se refieren a la delimitación de áreas de influencia urbana y todas las demás disposiciones que se relacionen con la solución de problemas urbanísticos.

**Artículo 5, literal C:** estipula que las municipalidades deberán preparar programas de revitalización urbana. Textualmente dice: “preparar el programa de rehabilitación urbano y determinación de barrios insalubres”

**Artículo 9:** Estipula que para los efectos del desarrollo urbanístico de las ciudades con más de diez mil (10,000) habitantes, tendrá que haber un plan regulador de estos aspectos, especialmente en la literal C, se afirma que deberá haber de las zonas

comerciales y en la literal J, de cualquier otro aspecto que sea conveniente, en este caso, el turismo.

### 2.2.6 Ley orgánica del INGUAT

#### **Decreto No. 1701 del Congreso de la República.**

Que en los artículos 1 y 2 se declara de interés nacional, la promoción, desarrollo e incremento del turismo y asimismo la creación de un Instituto Guatemalteco de Turismo.

El INGUAT, en los artículos 4 y 5, queda obligado a desarrollar las siguientes funciones: Colaborar con las instituciones encargadas del mantenimiento, conservación, restauración, promoción y divulgación y conocimiento de nuestros tesoros arqueológicos, históricos y bellezas naturales, para mantener su integridad y pureza, dicha riqueza pueda aprovecharse en los planes de desarrollo turístico.

### 2.2.7 Ley del Patrimonio Cultural de la Nación

Siendo este el instrumento legal por el cual se desarrolla el mandato constitucional, en donde la reforma de los artículos 2 y 3, incisos 1,2 indican que los bienes culturales y naturales de la nación: la Arquitectura y sus elementos, conjuntos,

---

reservas naturales y todo lo que indique patrimonio cultural. Y en las reformas de los artículos 4 y 5, indican, que los bienes culturales que sean públicos y privados estarán bajo la protección del Estado por cualquier alteración que ocurra.

### 2.2.8 Ley De Protección y Mejoramiento del Medio Ambiente

#### **Decreto 68-86.**

Esta ley habla sobre la regulación de los recursos naturales y el medio ambiente en general.

En el artículo 1 dice “el estado, las municipalidades y los habitantes del territorio nacional, propiciarán el desarrollo social, económico científico y técnico que prevenga la contaminación del medio ambiente y mantenga el equilibrio ecológico”. En el artículo 4 dice” el estado velara porque la planificación del desarrollo nacional sea compatible con la necesidad de proteger, conservar y mejorar el medio ambiente”.

### 2.2.9 Universidad de San Carlos de Guatemala.

En los artículos 5, 6, 8, de los estatutos de la universidad se refiere que el fin primordial de la universidad es promover, difundir, fomentar, transmitir y proteger toda la riqueza de nuestro patrimonio cultural.

### 2.2.10 Reglamento de urbanismo y construcción

**Acta No. 22-18**, el reglamento trata sobre cualquier tipo de intervención en el área rural o urbana del municipio a nivel de construcción, ampliación, modificación, etc. Recomendaciones mínimas para el desarrollo de espacios públicas y privadas. Los artículos 35, 36 y 39, que todo proyecto urbanístico se tendrá que dotar de los servicios básicos mínimos, siendo el Consejo municipal quien apruebe cada proyecto y verifique que cada uno respete, conserve, resguarde y mejore el medio ambiente, además de cumplir con el Manual Técnico de Accesibilidad del consejo Nacional para la atención de las personas con discapacidad (accesibilidad universal).

En cuanto a espacios públicos, el artículo 81, 84: tratan especificaciones mínimas para su planificación, tanto como áreas verdes, plaza o plazoletas.

## 2.3 Casos Análogos

### 2.3.1 Renovación y regeneración de espacio público mediante urbanismo táctico con enfoque de género en Bogotá

En las grandes ciudades de Latinoamérica, con la inmensa polaridad entre clases, la inseguridad se convierte en una de las casualidades de la ausencia de planeación inclusiva. En la ciudad de Bogotá, las clases sociales y económicas están divididas en estratos del 1 al 6, siendo 1 la población más vulnerable y 6 los más privilegiados. Bicistema ha hecho 4 intervenciones en las localidades de Kennedy, Suba, Teusaquillo y Tunjuelito en puntos del espacio público críticos para la seguridad de las mujeres.

#### **Objetivo:**

Lo que se quería en estas intervenciones era construir entornos urbanos seguros para las mujeres y niñas en el espacio y transporte público. Este proyecto en particular, tiene enfoque de género, pero resulta que cuando uno diseña para las mujeres, diseña para todo el mundo, entonces ampliamos el espectro en que las mediciones y las entrevistas en puntos estratégicos para toda la ciudadanía, no solamente hechos a mujeres, pues a veces lo inclusivo se vuelve exclusivo. Sin embargo, siempre recalcamos el enfoque de género.

**Metodología:**

Se construyeron los términos y el proyecto del piloto urbanismo táctico “Me Muevo Segura”, contemplando hacer un plan de trabajo para diagnosticar los puntos, hacer un diseño y metodologías participativas con la ciudadanía. Tras priorizar dentro de las 25 zonas identificadas, se tuvo toda una evacuación de criterios urbanos como transporte, red de parques, malla vial y equipamientos para definir los cuatro puntos exactos de intervenciones en cuatro localidades: Suba, Kennedy, Teusaquillo y Tunjuelito.

Todo el proceso, todas las fases del proyecto estuvieron contempladas en tres etapas: primero; diagnosticar y diseñar participativamente. Segundo, ejecutar e implementar. Y tercero, evaluar, medir y sistematizar para lograr replicarlo y dar una continuidad.

**Resultados:**

Uno de los propósitos era construir centros urbanos más seguros, mejorar espacios aledaños a las ciclorutas, infraestructura, vías y espacios peatonales y de transporte público mediante operaciones de urbanismo táctico las cuales son acciones de fácil ejecución pero de alto impacto.



Ilustración 22/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema

## Jardín Cultural, Localidad de Suba, Av. Ciudad de Cali, carrera 93.

Lleno de culatas, cuerdas vacías, calles cerradas, solares y muros enormes. Todo este tramo está lleno de grafitis, algo similar pasa en otros puntos de la ciudad como en la Carrera 30. Entonces en las paredes vacías surge el Graffiti. Siempre está la ley del arte urbano: no puedes tocar un grafiti

a un grafitero porque habrá problemas. Tres paredes a 90 grados, una cajita perfecta de 600 m<sup>2</sup>. Tenía también la particularidad de que los árboles que estaban en ese punto estaban muertos.

Ilustración 23/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



Los diferentes talleres, lograron identificar que los actuales grafitis no daban seguridad al peatón, haciendo reuniones con la mesa de grafiteros se llegó a la aceptación de la propuesta que incurría en generar espacios de recreación para los niños con una mejor visual.

Se identificó que hay varias acciones; es decir, que requerían un montón de trabajo de gestión, para coordinar al Jardín Botánico para la propuesta de una ornamentación adecuada.

Ilustración 24/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



## Sendero de colores, localidad de Kennedy, calle 42s Cra 72k bis

El puente es utilizado a diario pero este representaba, abandono, inseguridad por las malas prácticas, y que el espacio contenía visualmente elementos negativos y que no representaban al lugar.

Ilustración 25/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



La propuesta intervino de manera conjunta con artistas, y colaboradores cercanos. Se implementaron grafititis y mensajes que prendieron la visual de esta área, otro uso fue el de elementos reciclados como cilindros de concreto que se utilizaron como delimitantes de

senderos. El Puente fue demarcado con colores y los senderos fueron intervenidos con espacios de vegetación, toda la propuesta integro colores que ofrecieron un atractivo visual por sí solo. Se finaliza con un pequeño mensaje me nuevo segura.

Ilustración 26/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



## Mujeres que luchan, localidad de Teusaquillo, calle 26 Crs 30.

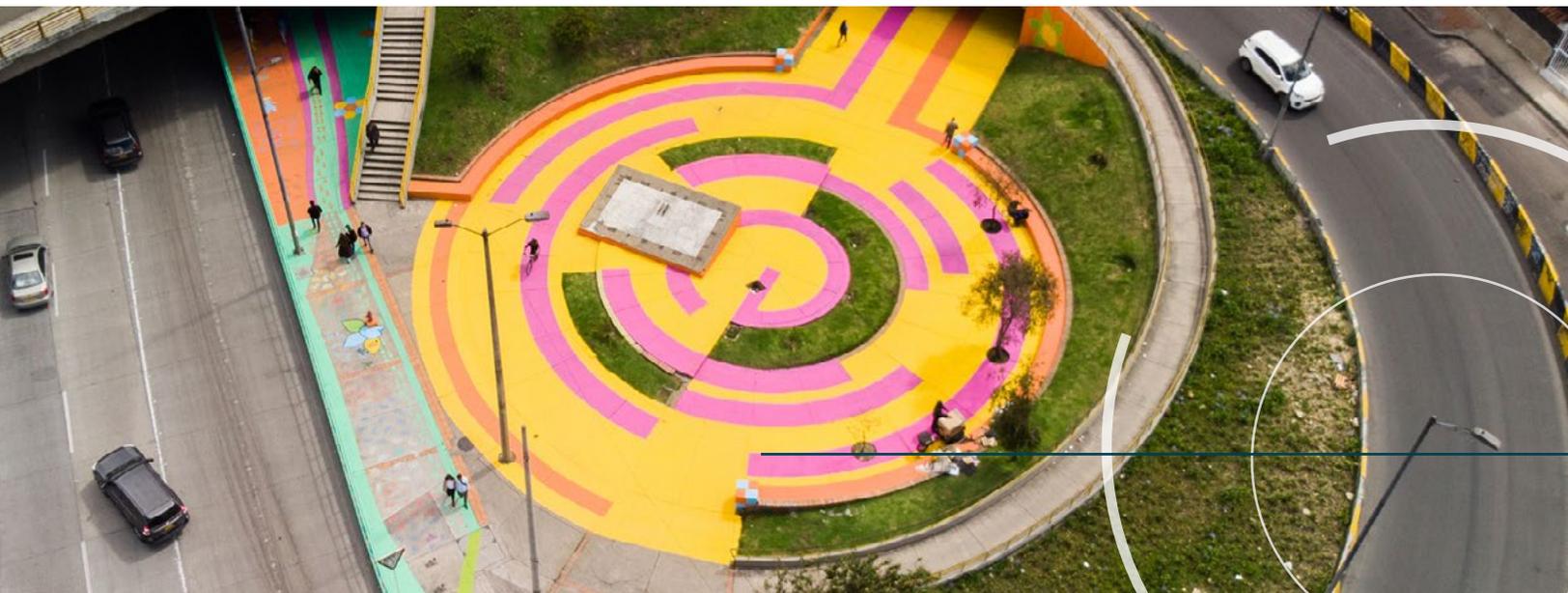
El papel de Bicistema era hacer las intervenciones en el espacio público para fomentar el uso de la bici y mejorar la percepción de la seguridad de mujeres y niñas, pues el estado del espacio público es lo que lo hace inseguro.

Ilustración 27/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



Este espacio fue recuperado dándole vida por medio de los colores, que a su vez genera seguridad e invita a tener un momento de encuentro. El espacio se concibe como permeable ya que presenta una accesibilidad universal.

Ilustración 28/ Avenida Ciudad de Cali/ Bicistema



### 2.3.2 Regeneración del centro histórico de Hermosillo, México

Hermosillo enfrenta una serie de retos que son comunes a muchas otras ciudades intermedias de la región: el crecimiento acelerado de su huella urbana, la gran dependencia del auto como medio de transporte, el deterioro de su acceso a recursos naturales tales como el agua y un centro histórico en estado de abandono.

El plan de revitalización del centro Histórico de Hermosillo, México tiene como objetivo impulsar un proceso basado en estrategias urbanas de activación a través de acciones implementables a corto, mediano y largo plazo, y un proyecto piloto catalizador del inicio del proceso. Llevando a cabo un análisis propositivo físico, morfológico y social que gira en torno a 6 temas:

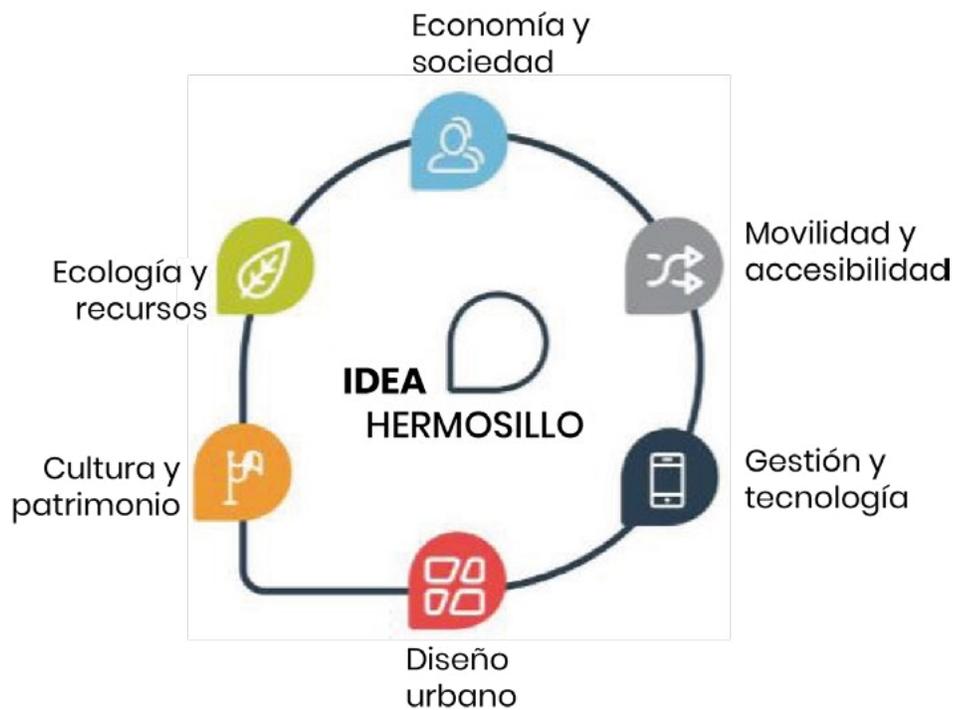


Ilustración 29/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

## Socialización del plan

Durante la elaboración del plan revitalización del centro histórico “Idea Hermosillo” se trabajó en colaboración con los ciudadanos, distintos agentes e instituciones de la ciudad. Sus impresiones, opiniones, ideas y comentarios se recopilaron, actualizaron y fueron clave para el desarrollo de las estrategias de diseño.



Ilustración 30/ Elaboración propia

## Proyectos

Se plantearon propuestas innovadoras de gestión y de intervención física que por su ubicación, carga simbólica, cualidades e implementación participada podrían convertirse en elementos participativos del desarrollo y la planificación local inclusiva.

Con los talleres participativos, el dialogo que se formó y la utilización de cartografía se determinaron los espacios oportunos que serían catalizadores para el proceso de regeneración del área de estudio.



### 1- REGENERACIÓN DEL CERRO DE LA CAMPANA

- pp.1 - Cima del Cerro de la Campana
- pp.2 - Terraza urbana en el depósito de agua
- pp.3 - Red de senderos y recuperación paisajística
- pp.4 - Itinerario deportivo



### 3- ACTIVACIÓN SORALES INFRAUTILIZADOS

- pp.19- Lab Social UNISON
- pp.20- Aparcamientos Activos y Colaborativos
- pp.21- Huertos Activos en Predios Baldíos



### 2- REVITALIZACIÓN DE CALLES Y ESPACIOS PÚBLICOS

- PP.5 - Corredor verde activo
- pp.6 - Micro red peatonal verde
- pp.7 - Dinamización comercial
- pp.8 - Red de bibliotecas colaborativas
- pp.9 - Loop deportivo
- pp.10- Recuperación del proyecto "Vía activa"
- pp.11- Red de mejoras peatonales y bioclimáticas
- pp.12- Movilidad sostenible y templado del tráfico
- pp.13- Iluminación activa y dinámica
- pp.14- Red de drenaje verde
- pp.15- Activación y renaturalización de espacios públicos
- pp.16- Hibridación físico - digital
- pp.17- Activación del entorno de la Parroquia del Carmen
- pp.18- Activación Plaza Alfonso Vidal



### 4- RECUPERACIÓN DE EDIFICACIONES

- PP.22- Hub de la Cultura
- pp.23- Catalizador medioambiental en la Antigua Penitenciaría
- pp.24- Programa de apoyo a vivienda
- pp.25- Arte Urbano
- pp.26- Fachadas Vivas en edificios patrimoniales
- pp.27- Banco de ideas

## Estado actual y propuesta:

El punto más alto como lo es el cerro de la campa donde se puede apreciar las mejores vistas de la ciudad, presenta diferentes espacios los cuales están olvidados ya sea por el difícil acceso, confort climático, seguridad o perdieron su atractivo, la propuesta incorpora construcciones ligeras para gastronomía, se crean zonas de picnic y en las zona de concreto se mejora el confort climático con vegetación autóctona con estructuras ligeras, pero en la intervención también se tomó en cuenta el crear diferentes circuito de acceso incluyendo el senderismo, running, escalada y zonas intermedias con mayor confort para poder observar la ciudad de diferentes puntos.

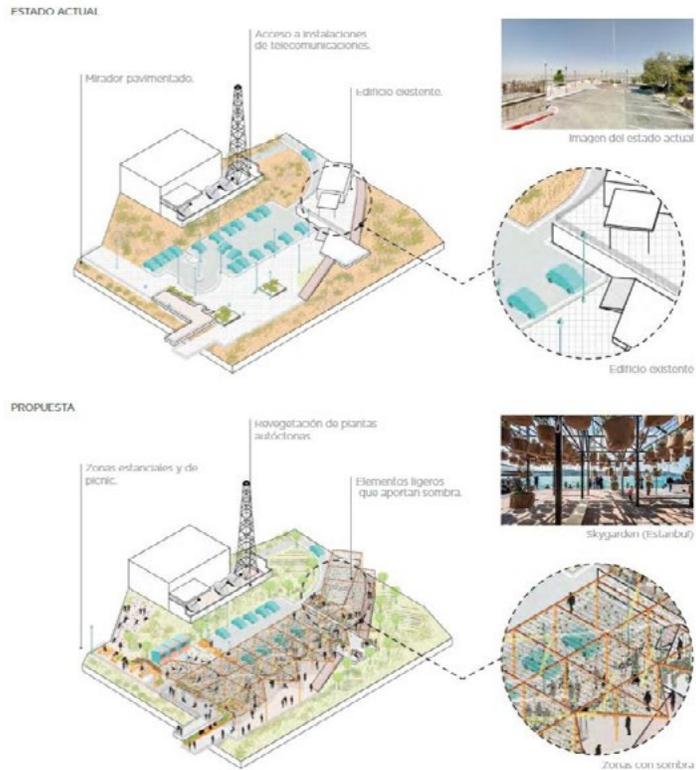


Ilustración 32/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

La recuperación de la calle y el espacio público contempló unificar plazas y bulevares por medio de corredores verdes, convirtiendo el carril comúnmente utilizado como parqueo en un espacio de circulación, se redujo la velocidad de los automotores con elementos que dan prioridad al peatón y que mejoraron las condiciones ambientales.

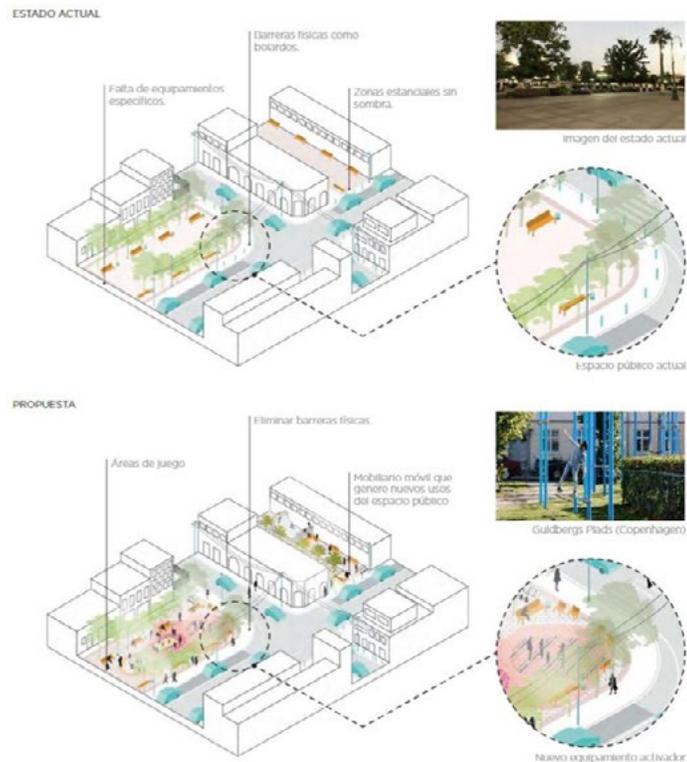


Ilustración 33/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

El equipamiento urbano jugó un papel importante para crear espacios estanciales, áreas de comercios pop-up o cafés para tener una superficie más útil y de actividad en la calle.

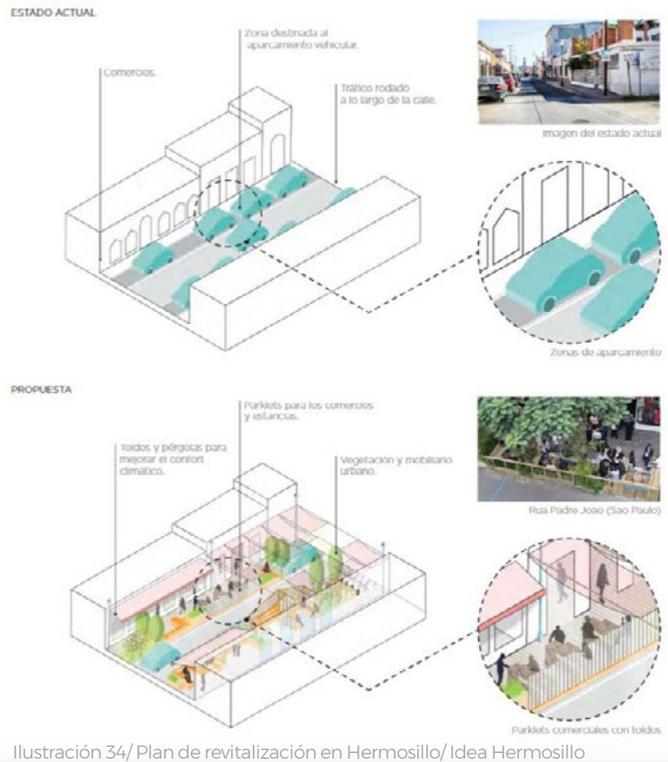


Ilustración 34/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

Los pequeños parques fueron intervenidos y recuperados, de manera integral con vegetación, mobiliario urbano para crear mejores espacios de encuentro, implementando sistemas de iluminación de alta eficiencia energética para contribuir en gran parte a la seguridad nocturna. Se ampliaron las plazas eliminando los parqueos del perímetro para crear espacios flexibles y multifuncionales de reunión y realización de eventos

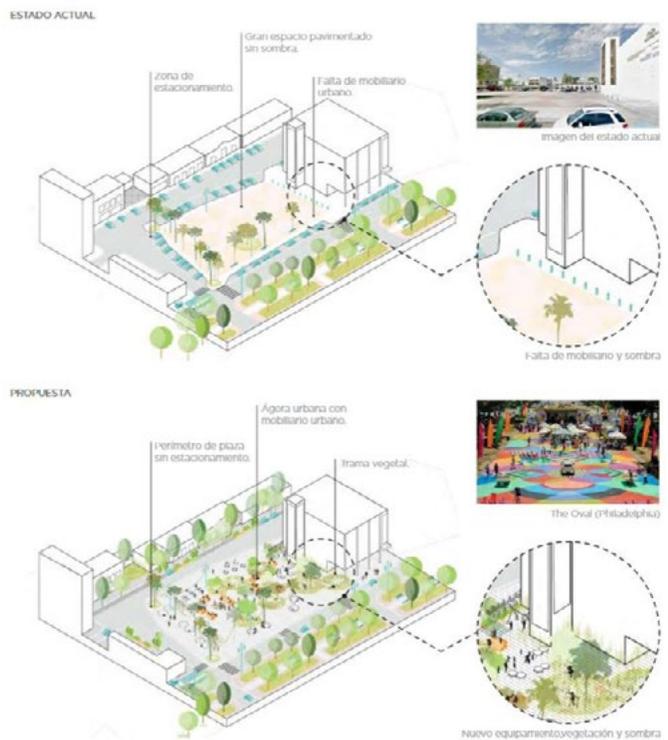


Ilustración 35/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

Se dotaron los espacios públicos con áreas de juego, canchas deportivas y otros equipamientos que proporcionen accesibilidad para atraer diferentes tipos de usuarios.

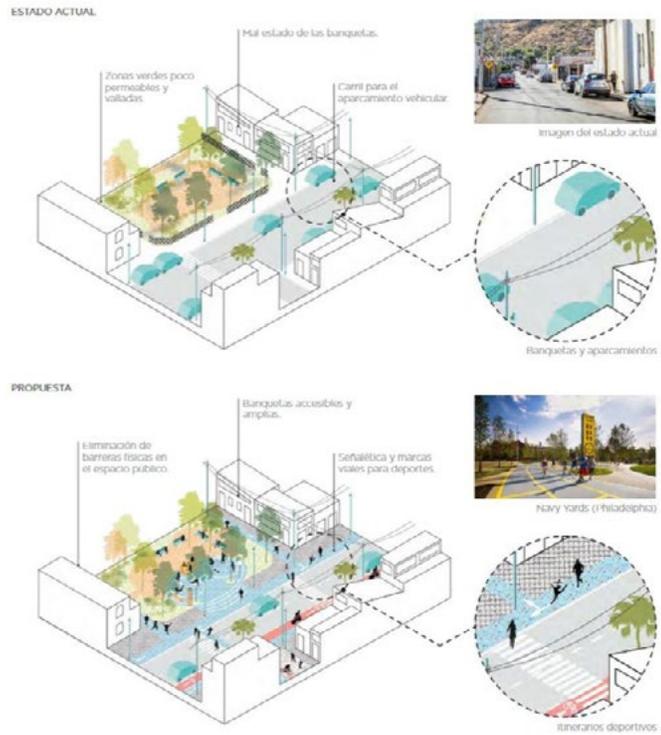


Ilustración 36/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

Las estructuras públicas se retomaron como parte de la reactivación de solares infrutilizados para diseñar una estrategia de usos compatibles que permiten la dualidad para potenciar plazas rotativas y complementarias, zona intervenciones pequeñas físicas pequeñas. Para tener un edificio con un flujo permanente de usuarios, con talleres, eventos, educativos o gastronómicos. Acondicionar paisajísticamente las zonas degradadas y los aparcamientos de los edificios, incorporando más vegetación autóctona, murales que recogen el Espíritu de la ciudad.

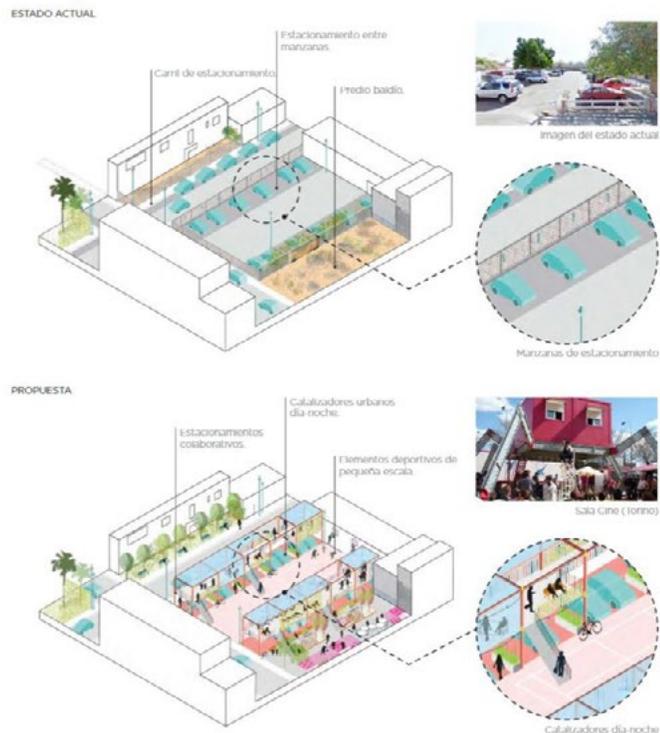


Ilustración 37/ Plan de revitalización en Hermosillo/ Idea Hermosillo

### 2.3.3 Regeneración urbana y reconversión productiva: un plan innovador para el centro de San José, Costa Rica

La ciudad de San José, Costa Rica, es conocida por ser la capital de uno de los países más verdes del mundo. Tiene un muy buen clima y su geografía es estratégica, pero el tráfico vehicular es muy insatisfactorio. El área metropolitana ha crecido, superando los límites de la ciudad, por lo cual la mancha urbana cuenta con baja densidad, lo que explica la congestión vehicular. A su vez, el centro de San José se ha venido despoblando en las últimas décadas.

La tendencia actual es de una metropolización no planificada visto desde el crecimiento de la huella urbana, que ha aumentado un 21% (4.137 hectáreas) en 27 años a una velocidad 1.34 veces mayor que la velocidad mundial. De tal forma, San José alberga la densidad nacional de población urbana más baja de América Latina y el Caribe, con 2.6 habitantes por hectárea.

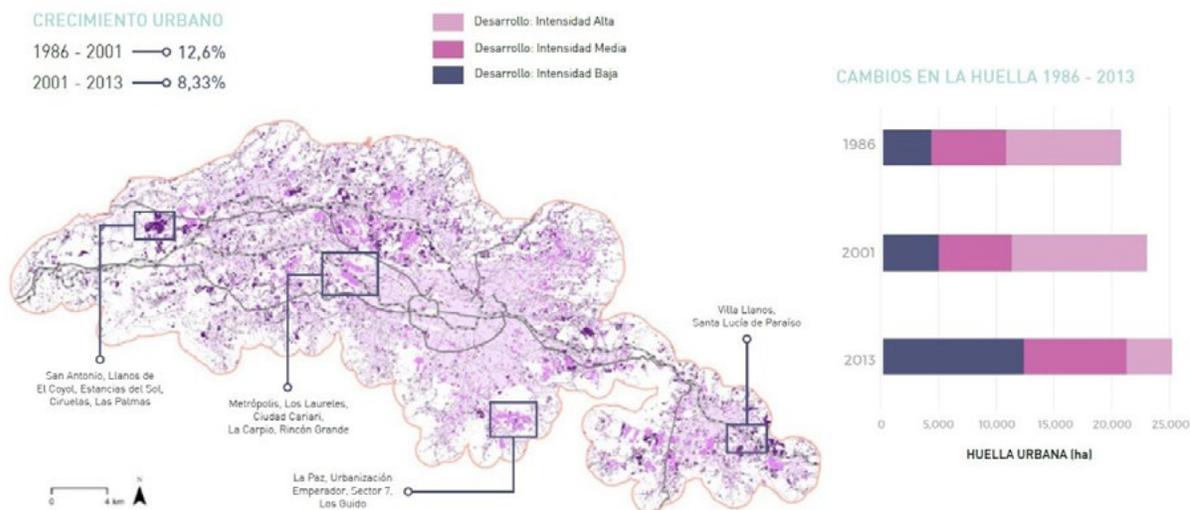


Ilustración 38/ Plan de revitalización San José, Costa Rica/ Municipalidad de San José

El Plan 4D-2050 propone a través de un enfoque innovador, la reconversión productiva de la ciudad desde la regeneración urbana, entendiendo que no es posible revitalizar un área si no se actúa de forma coordinada y coherente en las tres dimensiones de la sostenibilidad: i) social, ii) urbano-ambiental y iii) económica. A partir del diagnóstico de la situación actual, el plan formula la Visión a 2050 para los 4 Distritos Centrales (4DC), que se concreta en el establecimiento de tres objetivos prioritarios:

1. Repoblamiento inclusivo y mantenimiento de la población residente;
2. Regeneración sostenible del soporte urbano reforzando su capacidad de adaptación y mitigación ante riesgos e impactos del cambio climático; y
3. Reconversión productiva.

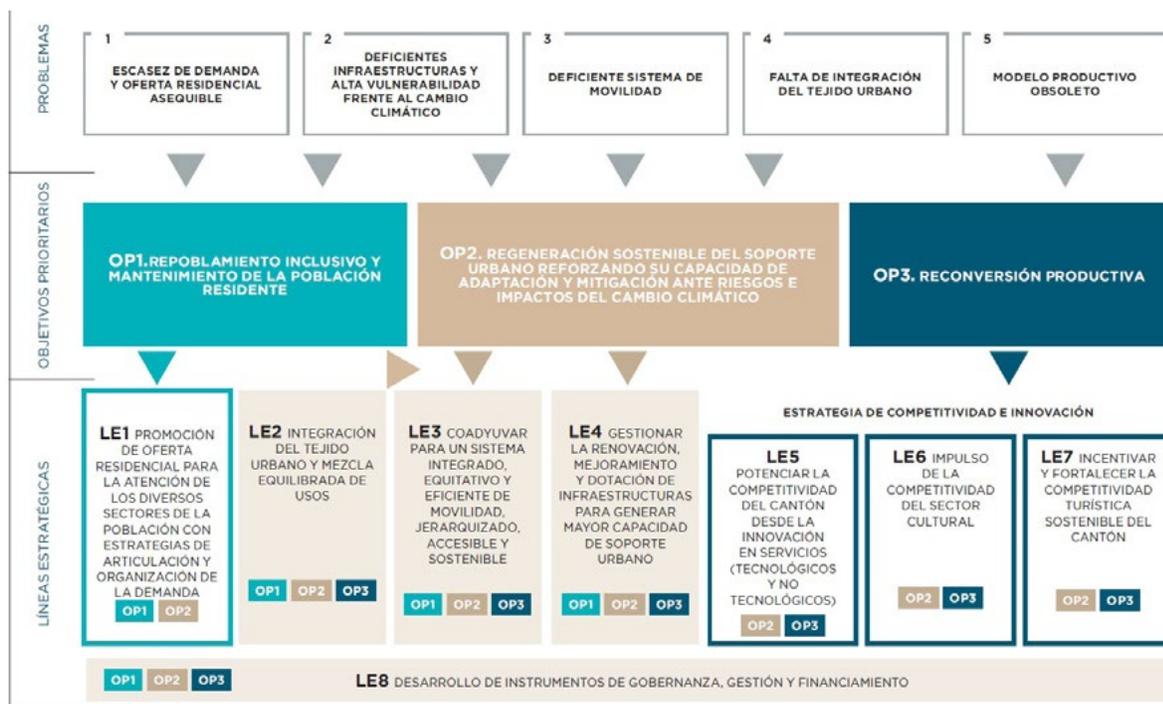


Ilustración 39/ Plan de revitalización San José, Costa Rica/ Municipalidad de San José

Esta hoja de ruta con visión a largo plazo considera como primera fase de ejecución la consolidación urbana de tres centralidades urbanas: “Pacífico-González Víquez”, “Transversal 24”, y “Centro Histórico”, bajo una estrategia de reconversión productiva centrada en la economía del conocimiento. Para cada centralidad se identificó un proyecto detonante del proceso de transformación y consolidación, incluyendo las herramientas de gobernanza, gestión y financiación necesarias para su implementación efectiva.

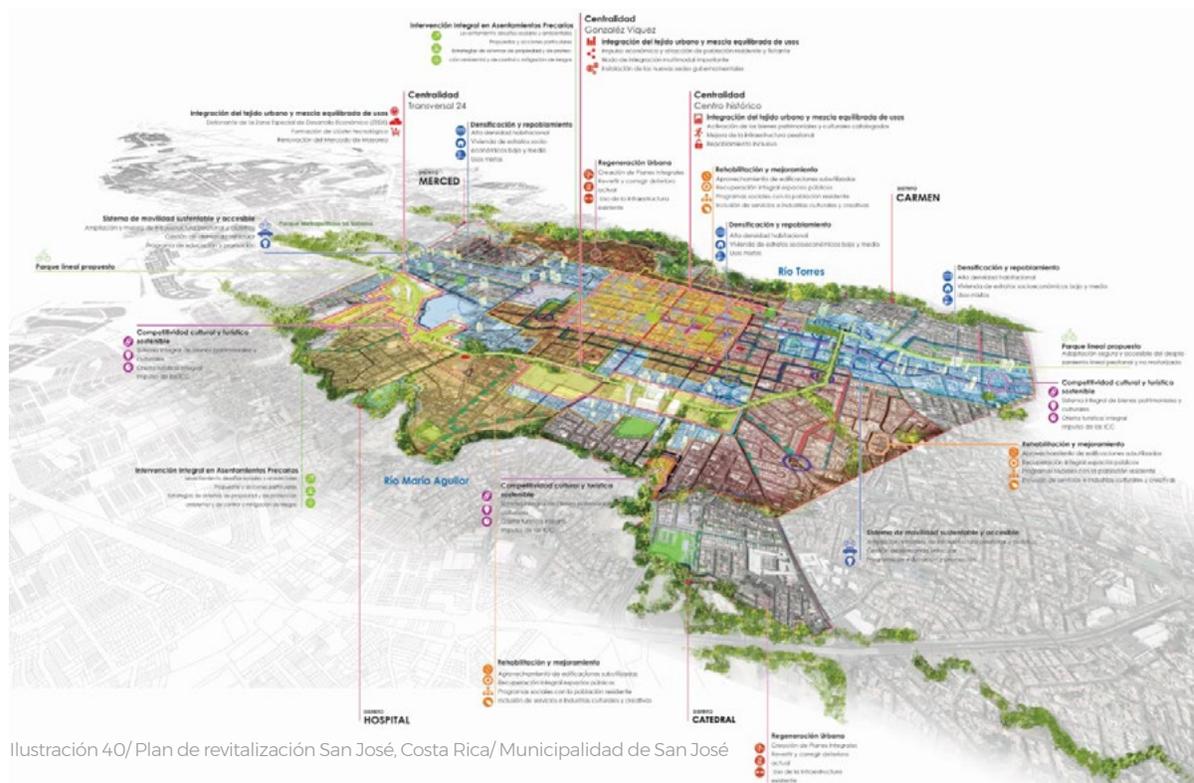


Ilustración 40/ Plan de revitalización San José, Costa Rica/ Municipalidad de San José





## 03 ANÁLISIS DE CONTEXTO



---

## 3 ANÁLISIS DE CONTEXTO

Para este estudio se ha tenido la experiencia de vivir la ciudad durante la práctica profesional supervisada (EPS) 2018; donde se visualizo y entendio la ciudad en todo su contexto; para lo cual en este estudio de campo es necesario, puntualizando el análisis en un área estratégica definida como área de estudio. Un estudio micro del contexto con objetivos más específicos, pero que de cierta forma sea una guía para futuros estudios en la ciudad.

---

## 3.1 CONTEXTO SOCIAL

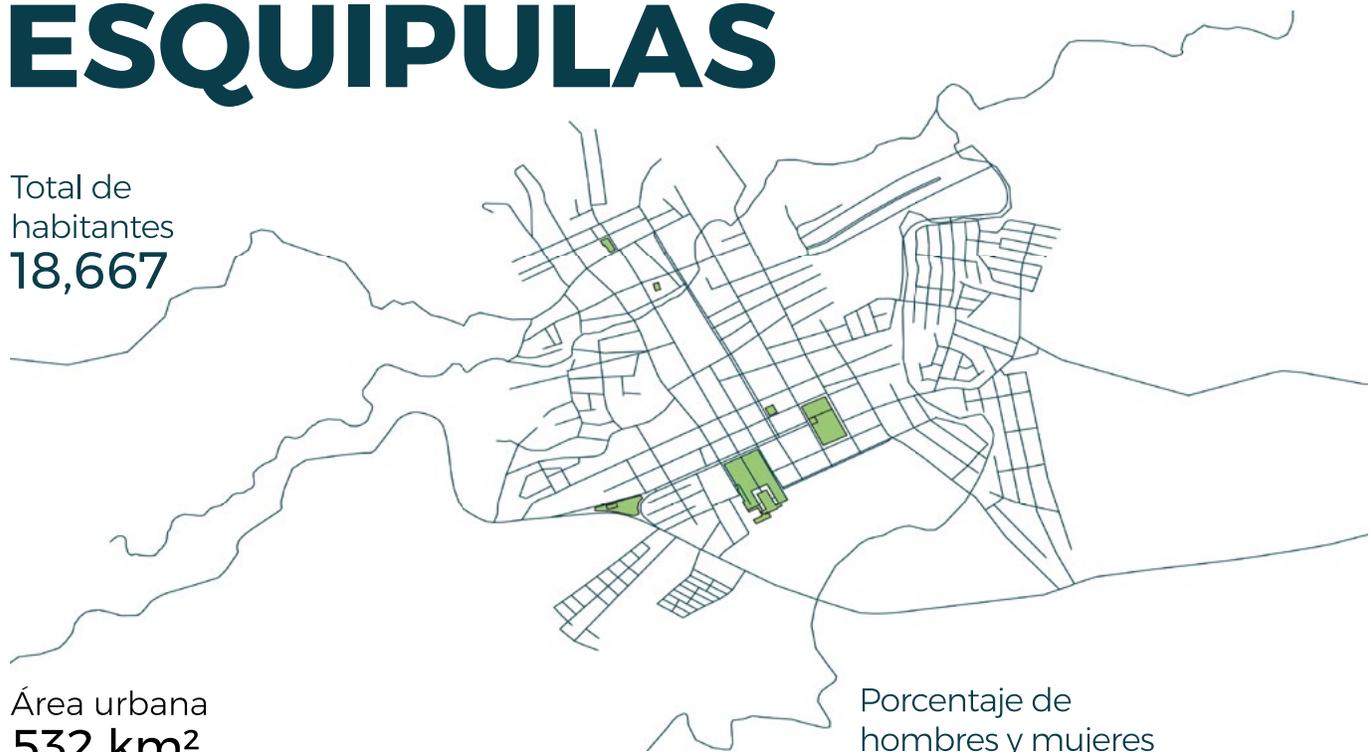
### 3.1.1 Población

La población de Esquipulas es joven, con un promedio de edad de 27 años, el área urbana es la menos poblada con 34.86%. Dividida en un 47.65% hombres y 52.35% mujeres, la tasa de alfabetización llega a 80.38%. El área urbana de la ciudad de Esquipulas está dividida en 9 barrios, 13 colonias, 7 residenciales y 2 lotificaciones; dentro de 5 zonas.

# ESQUIPULAS

Total de habitantes  
**18,667**

Área urbana  
**532 km<sup>2</sup>**



Porcentaje de hombres y mujeres



Ilustración 41/ Contexto Social/ Elaboración propia

---

### 3.1.2 Elementos culturales:

No hay duda que el mayor atractivo de la ciudad a lo largo de los años es el templo por la visita al Cristo Negro, que genera cada año más turismo, solo en fechas festivas se registran un millón de visitantes, sin contar las numerosas romerías los fines de semana que han ido evolucionando su forma de visitar, desde recorridos a pie hasta en motocicleta.

El patrimonio cultural de la ciudad está compuesto por la idiosincrasia de la fe que genera la Basílica, pero también por otros que son considerados hitos patrimoniales; como, el Mercado de Artesanías, El Mirador, La Piedra de los Compadres, Cueva de las Minas, Parque a la Marimba, Plaza Monumento a la Paz, entre otros.

La veneración del Cristo tiene gran influencia en el desarrollo de las diferentes actividades en la ciudad; en el mes de enero con la fiesta de Cristo Negro, las romerías, gastronomía, los adornos, las toquillas, las velas, los sombreros, son tradicionalmente más comercializados. En julio se celebra otra de las tradiciones más importantes de la Ciudad, las conmemorativas fiestas Julias del 17 al 26 de julio; en donde, se realizan todo tipo de actividades, culturales, deportivas, artísticas, entre otras, dos grandes fechas con gran valor e identidad para la ciudad.

ESQUIPULAS  
Cotumbres y tradiciones

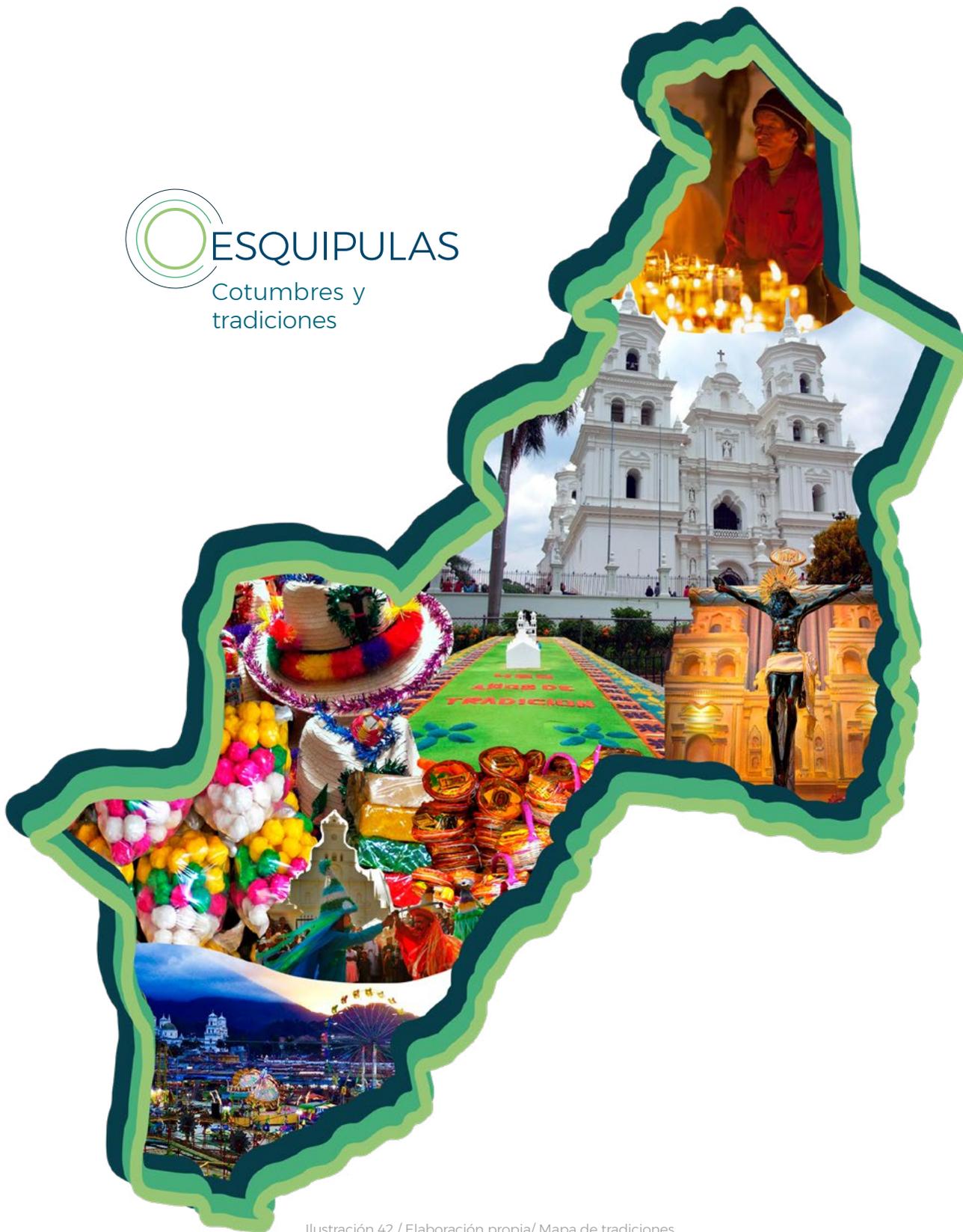


Ilustración 42 / Elaboración propia/ Mapa de tradiciones

### 3.2 CONTEXTO URBANO/AMBIENTAL

Parte de este análisis se trabajó con la metodología participativa con un workshop titulado “Esquipulas CS3” siendo los actores principales, personas de las diferentes organizaciones e instituciones de la ciudad, donde se analizaron las diferentes variables que presenta el centro urbano de la ciudad de Esquipulas y donde también se determinaron pautas y lineamientos necesarios de implementar en la ciudad para tener un desarrollo urbano adecuado.

Para el diagnóstico urbano se tomó en cuenta un área de influencia de 800 metros de radio que abarcan la zona 1; barrio San Joaquín y Barrio San Sebastián

Mapa 1/ Área urbana, Esquipulas/Elaboración propia





Mapa 2/ Area de intervención, Esquipulas/ Elaboración propia

### 3.2.1 Paisaje natural

Este es otro factor que es importante el análisis ya que tiene un papel importante en el desarrollo de una ciudad que busca que el espacio público y su entorno sean comfortable para todos los usuarios (habitantes y visitantes). Introduciéndose en los diferentes aspectos más relevantes para este estudio, en muchas de las ciudades de Latinoamérica según el BID, estas se ven afectadas principalmente por el crecimiento abrupto de la huella urbana muchas veces destruyendo hábitats completos.

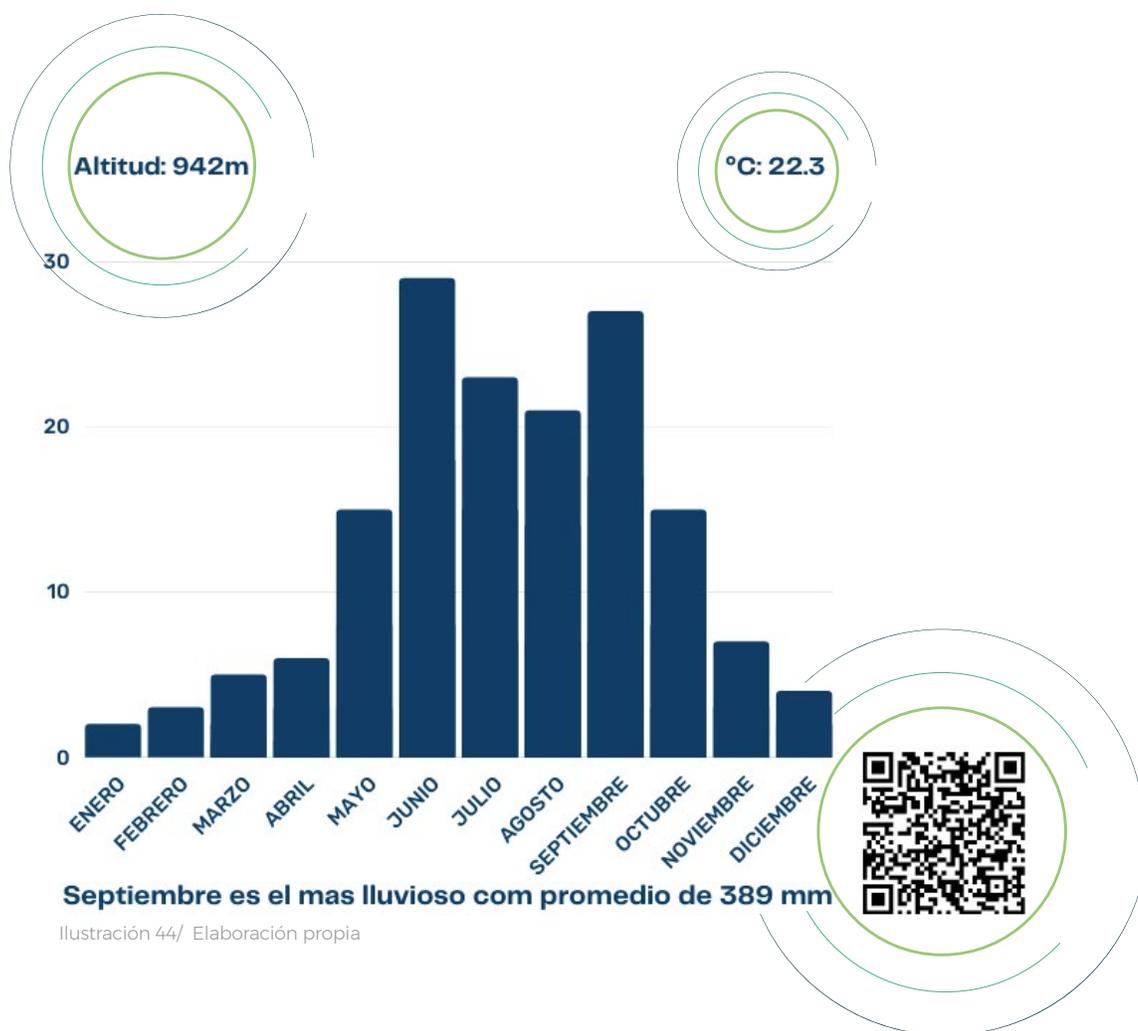


Ilustración 43/ Ingreso a Esquipulas / Imagen propia

### 3.2.1.1 Clima predominante

En Esquipulas, según datos Weather Spark publicados en su sitio web; se establece un clima cálido subhúmedo, Durante el transcurso del año, la temperatura generalmente varía de 15 °C a 30 °C y rara vez baja a menos de 12 °C o sube a más de 32 °C. Teniendo una temperatura media anual mayor de 22°C. Abril es considerado el mes más caluroso alcanzando los 30.6°C y diciembre el más frío mayor a 18°C.

La temporada seca es mayormente despejada y es caliente durante todo el año. La temporada de lluvia es bochornosa y nublada durando aproximadamente 8 meses; abril a diciembre.



### 3.2.1.2 Vegetación predominante

Por el clima se pueden observar tanto coníferas como latifoliadas, el Parque de la “Y” es el más variado en cuanto este tipo de especies, juntamente con el parque Chatún. Se logra observar que varias calles se contemplaron un espacio de arriates y arboledas que dan un atractivo visual. Entre las especies más comunes están los ficus, palmeras, y jacarandas.

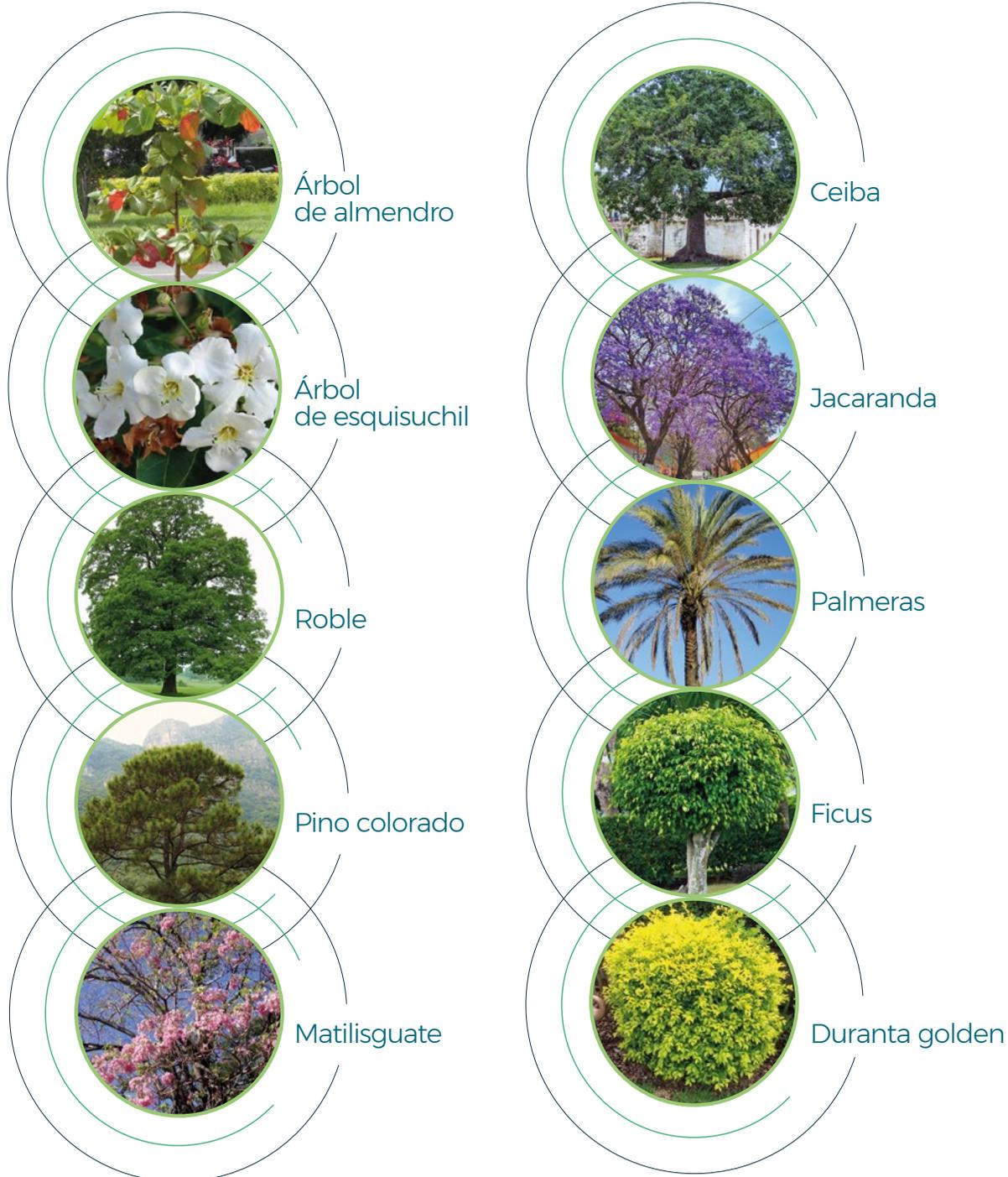
La Basílica del Cristo Negro, contiene un área ajardinada de gran extensión la cual contiene desde cubre suelos como gama fina, divisores como la durante golden, hasta arboles de gran tamaño como el Matiliguat y las palmeras.

El ficus es el árbol más visto en toda el área de estudio, utilizado para aceras, arriates y para dar sombra en los parques. En la actualidad la utilización de esta especie ha mermado ya que sus raíces son escandalosas y afectan el pavimento y equipamientos cercanos. El almendro ha venido sustituyendo el uso del ficus, de los cuales se puede observar en ciertos lugares. Según INAB la ciudad de Esquipulas para el 2016 tenía una cobertura de 7224 has, con un crecimiento del 2.03% anual, siendo el centro urbano de las zonas menos verdes de la ciudad. El parque y áreas verdes no marcan una gran diferencia a la gran huella urbana para crear un mejor confort climático o mejorar la calidad del aire con la conservación de la vegetación.

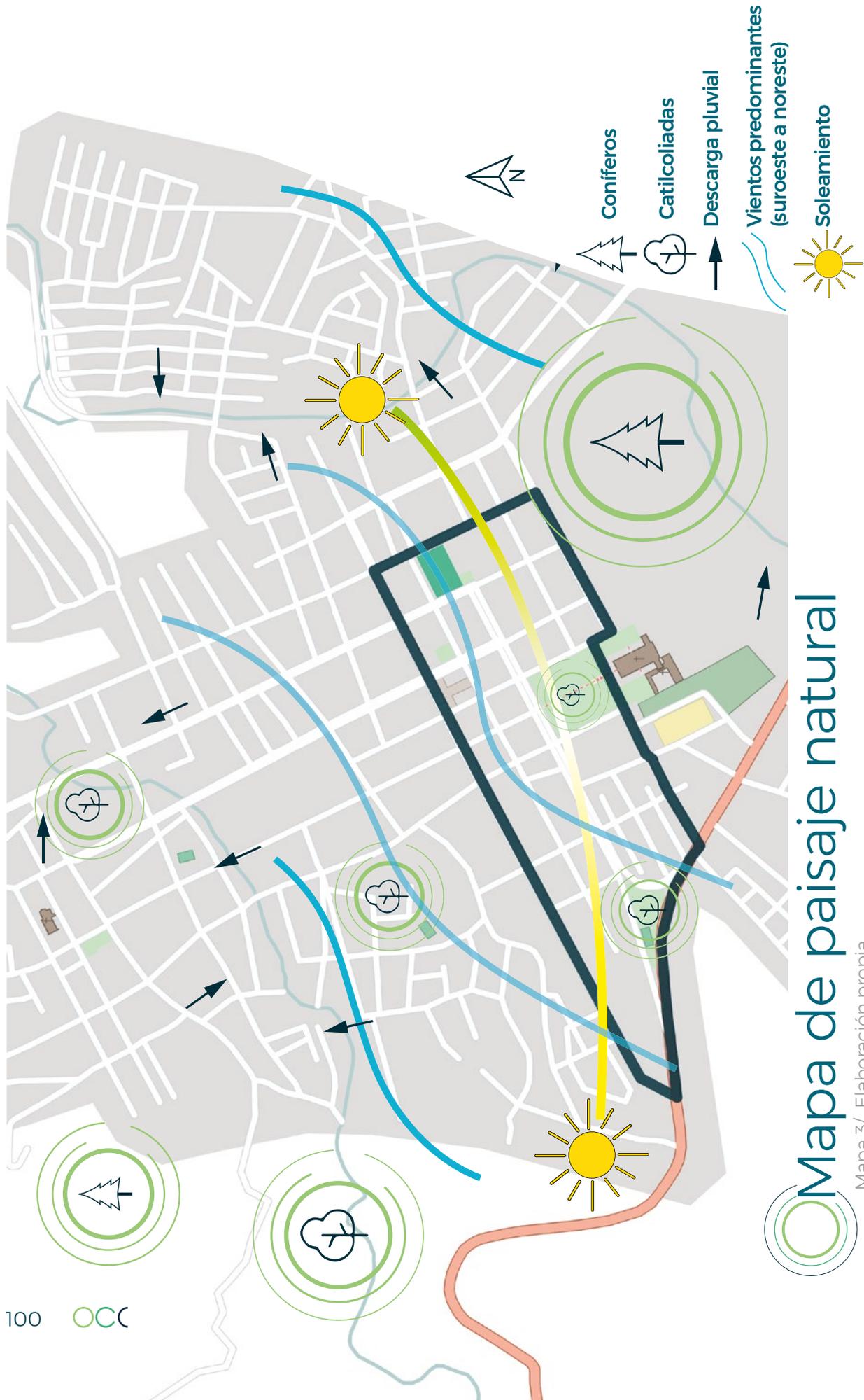


Ilustración 45/ IParque Y / Imagen propia

# Paleta Vegetal Existente



100  CC



# Mapa de paisaje natural

Mapa 3/ Elaboración propia



### 3.2.1.3 Riesgo/vulnerabilidad

El área de intervención según antecedentes uno de los equipamientos que presenta mayor riesgo para la ciudad es el mercado de artesanías.

En el 2013 un incendio consumió aproximadamente 200 locales, nuevamente la madrugada del 12 de agosto de 2015 incendio en el mercado de artesanías, el fuego consumió varios locales, dejando pérdidas millonarias. Pero es también el desbordamiento, la contaminación en los alrededores, espacio público mal ocupado, ha sido de las amenazas continuas, convirtiendo a la población y turistas en los más vulnerables.

Pero existen tres espacios de recreación que se pueden identificar como vulnerables, el parque San Sebastián, el Campo de la Feria y parque la “Y” contando con equipamiento en mal estado, contaminación por desechos por lo que no es confortable para los usuarios.



Ilustración 47/ Mercado de Artesanías/ Imagen propia

### 3.2.1.4 Contaminación auditiva

Se observaron 3 focos importantes que afectan el área de intervención, uno de los cuales están sobre la 5ª avenida entre 9ª y 11ª calle, área con un índice de contaminación provocado por el fragor de los automóviles, altoparlantes y megáfonos de tiendas. Otro se ubica en la 11ª calle, de la misma forma el fragor de los automóviles pero en específicos los microbuses y tuc tuc, donde aproximadamente circulan 300 tuc tuc por hora.

Cabe resaltar que la Municipalidad por medio de la dirección municipal de ambiente, creó un reglamento por medio del cual está regularizando la utilización de equipos de sonido en lugares públicos.



Ilustración 48/Aglomeración de transporte público/ Imagen propia

### 3.2.1.5 Contaminación ambiental

Al ser un área en un 90% comercial; se encuentran los 2 mercados principales de la ciudad (mercado general y mercado de artesanías), la cantidad de desechos sólidos son excesivos. Por otro lado han tenido un desbordamiento hacia las avenidas y calles que los rodean, provocando barreras visuales, mezcla de materiales, obstaculización del paso peatonal, se crean focos de congestión vial.

Al final de la 11ª calle existen el hecho que se instalan ventas informales de comida rápida, especialmente de tacos, hot dogs, fritangas entre otros, contribuyendo

también a este tipo de contaminación. La movilidad también se ve afectada ya que se utiliza parte de la banqueta y calle para la elaboración y consumo de los productos.

Este fenómeno provoca que algunas calles se conviertan en puntos inseguros y de acumulación de basura, siendo más frecuentes los días con mayor actividad comercial en la ciudad y que afecta a las calles cercanas al mercado de artesanías, la municipalidad ha implementado la recolección de desechos como plan de mitigación a este problema.



Ilustración 49/Contaminación ambiental/ Imagen propia

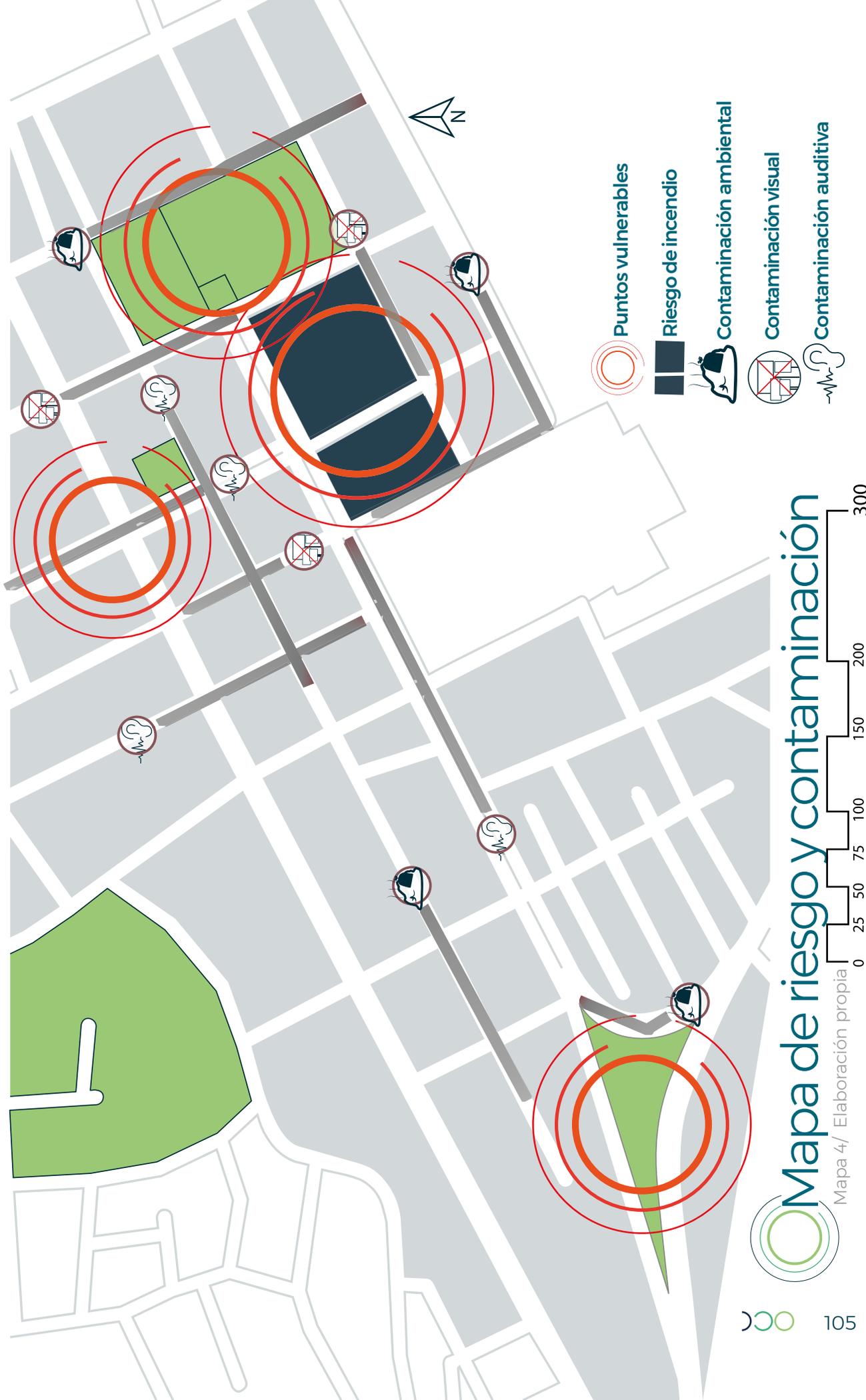
### 3.2.1.5 Contaminación visual

Toda el área de intervención se ve afectada por diferentes factores que obstaculizan la apreciación del paisaje, seguimos tratando que el uso del suelo es comercial en su mayoría, esto provoca que cada comercio tienda, hotel, restaurante, cree publicidad exagerada e inundan el paisaje. La mezcla de tamaños y colores que se observan llegan a distraer al automovilista o al peatón, dan sensación de un ambiente muy cargado o saturado. El problema en la 5 calle es que bloquean la visual hacia el norte en donde se podría tener una mejor vista por las montañas existentes.

El tema del abandono o deterioro de algunas edificaciones se hace más presente en el centro urbano y esto también provoca una ruptura en el paisaje urbano, se vuelven inseguros e infrutilizan el espacio.



Ilustración 50/4ta Av/Imagen propia



### 3.2.2 Paisaje construido:

Esquipulas es un ejemplo de una ciudad construida con un estilo colonial, y que se identifica a nivel nacional porque cuenta con un valor histórico, religioso y patrimonial, observándose monumentos, parques y edificaciones, dándole más riqueza y belleza de la ciudad.

En todo el recorrido de la 3ª avenida se encuentran diferentes edificaciones con un estilo colonial manteniendo el sistema constructivo de adobe y ladrillo y algunas con algún otro material, que siguen la misma línea de estilo.

La Basílica del Cristo Negro es, sin embargo, la principal edificación que a lo largo del tiempo ha sido catalogada como una obra imponente y que ofrece un paisaje hermoso para el espectador.

Así como existen avenida con un estilo marcado, al este de la basílica en la 7ª avenida y 13ª calle, hay edificaciones contrastantes con desordenes que afean el área.



Ilustración 51/ Plaza Santa Fe/Imagen propia

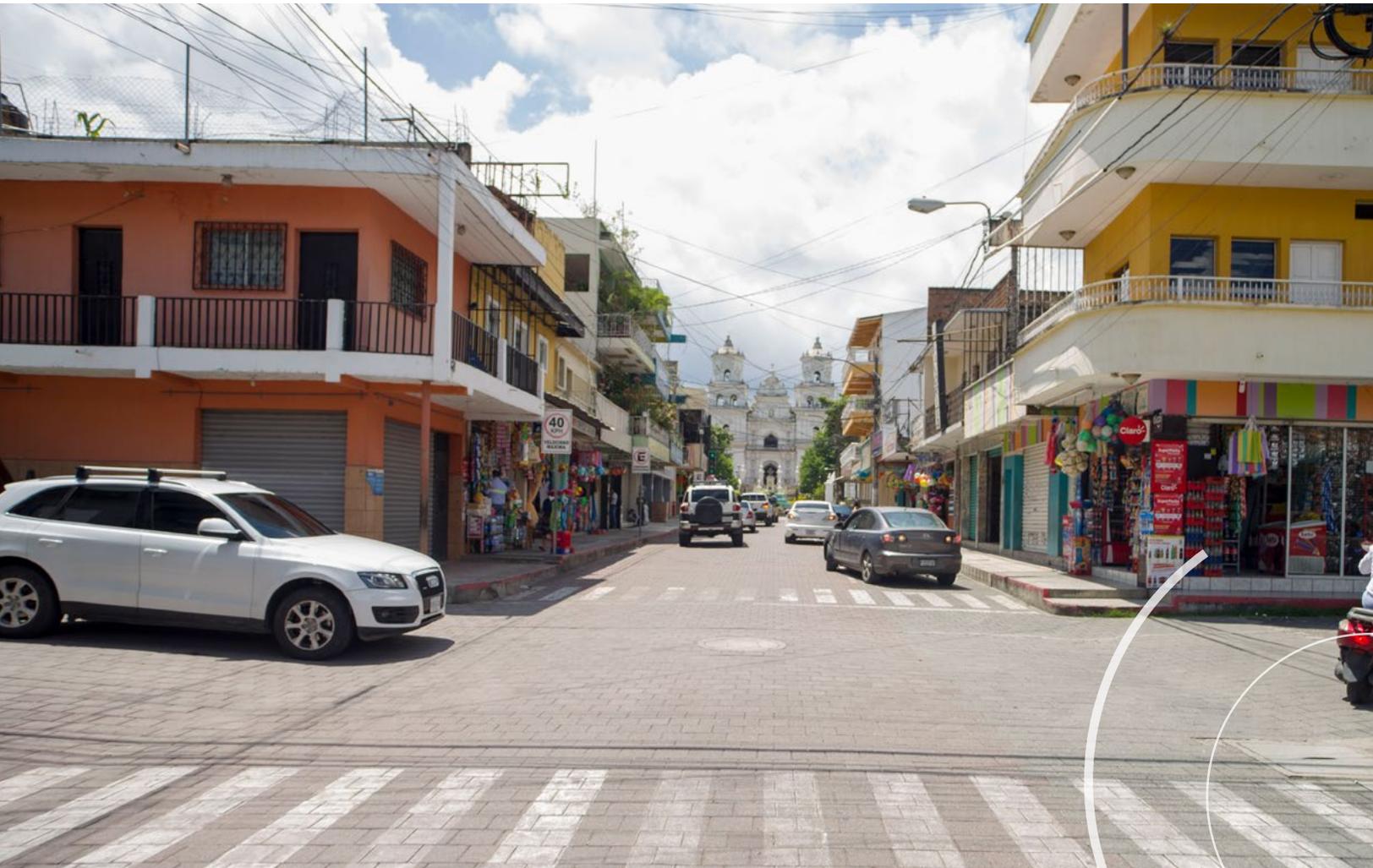


Ilustración 52/ Edificaciones 3ra Av/Imagen propia

### 3.2.2.1 Monumentos e inmuebles históricos

La ciudad de Esquipulas conocida como la capital de la Fe, representa un gran valor histórico y patrimonial, su historia, monumentos, edificaciones religiosas además que es una convergencia de tradiciones que ha servido como un símbolo de integración, no sólo para los guatemaltecos, sino para todo el istmo Centroamericano y del Caribe.

El patrimonio histórico de la ciudad de Esquipulas es tangible e intangible; algunos de ellos poseen la doble cualidad; la mayoría son elementos materiales, es decir tangibles, lo que facilita su identificación. Estos monumentos se encuentran inscritos en las diversas categorías, como cultural religioso, urbano, obra civil.

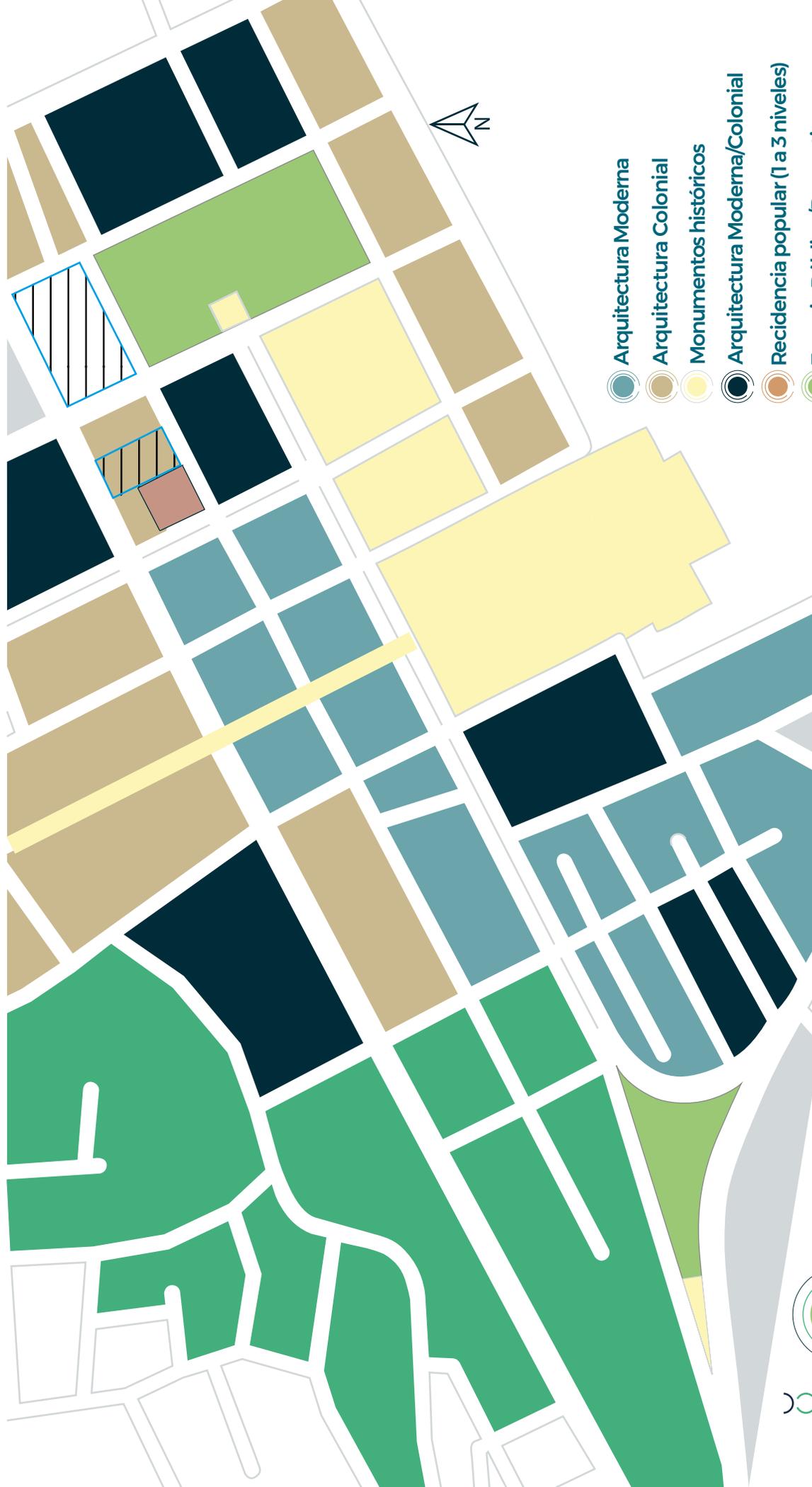
Se puede mencionar que la Basílica del Cristo Negro, es identificado no solo a nivel local sino también fuera del país. Es actualmente uno de los inmuebles

históricos más representativo y concurrido tanto por turistas y peregrinos que incentivan la economía local, dinamizando toda el area donde también el mercado de artesanías tiene un papel importante, ya que se encuentran las tradicionales ventas de recuerdos, dulces de la región, adornos tradicionales, etc.

Al final de la 11ª calle se encuentra el monumento a la paz, en el más conocido campo de la feria, muy simbólico para la ciudad que conmemora la Reunión de los Presidente de Centroamérica en Esquipulas, donde se firmó el Documento Esquipulas I, en búsqueda de la paz en el área. Pero este también cuenta con el Monumento Latinoamericano a la Marcha dado que Esquipulas posee muchos simbolismos de Paz y Esperanza para los guatemaltecos y guatemaltecas como también para países centroamericanos como el Salvador y Honduras.



Ilustración 53/ Puente grande/Imagen propia



# Mapa de paisaje construido

Mapa 5/ Elaboración propia



### 3.2.2.2 Uso del suelo:

El área de estudio tiene un carácter multifuncional, teniendo una densidad mayor el área comercial sobre el eje lineal que traza la 11 calle, el por lo que la actividad en la calle en esta área es alta

Un 15% se ha constituido como uso residencial manejando una distribución de plantas bajas para usos comercial, con mayor densidad aparecen tiendas de souvenirs, venta de aperitivos, comedores, entre otras, esta modalidad es una manera de explotar el lugar y una potencialidad, ya que dotan el área de servicios y comercio a la mano de todas las personas, activando la vida urbana en el área al tener actividad en todo el ciclo diario.

En toda el área de estudio se observa que la infraestructura hotelera esto abarcando una densidad alta, esto por la demanda que genera el turismo religioso de la ciudad, acaparando un 40 % del área urbana, a pesar de la multifuncionalidad del suelo este carece de áreas de equipamiento recreacional o áreas verde para el esparcimiento, punto negativo porque si bien la afluencia peatonal es alta. Si se tiene un centro con mayor área recreacional será más atractivo para las generaciones más jóvenes.



Ilustración 54/ Uso dle suelos/Imagen propia

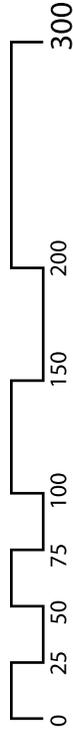


-  Habitacional
-  Alta
-  Media
-  Baja
-  Institucional
-  Especial
-  Áreas verdes y recreativas
-  Servicios/Comercio

fecha: 29/01/2021

# Mapa de uso de suelos

Mapa 6/ Elaboración propia



---

### 3.2.2.3 Áreas verdes recreativas y áreas deportivas

Estas son áreas consideradas como el complemento ideal para hacer que el espacio público sea un lugar de encuentro agradable y confortable, gracias a que mejoran el clima, capturan contaminantes atmosféricos y mejoran el paisaje.

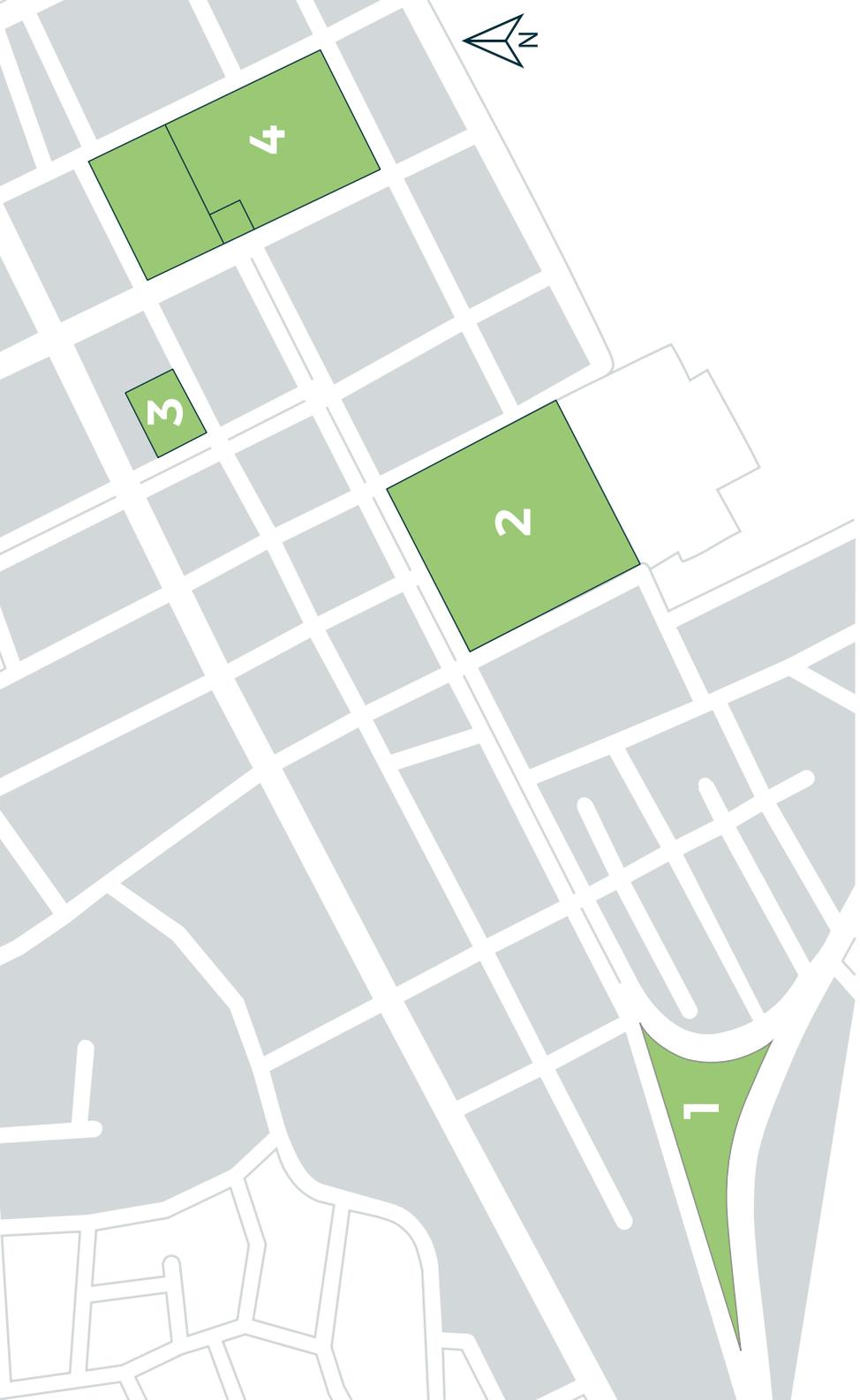
Dentro del área de intervención se encuentran las siguientes áreas verde-recreativas:

1. Parque san Sebastián
2. Parque la “Y”
3. Plaza Monumento a la Paz.
4. Plaza Jardín atrio Basílica de Esquipulas

Según el análisis de campo, las primera 3 áreas actualmente tienen una aceptación de 35%, efecto de tener un equipamiento en mal estado, contaminación por desechos sólidos en sus esquinas, lugares de conflicto y/o violencia; por personas del mal vivir. Todos estos factores hacen que el espacio público no tenga un atractivo estético, tampoco impacta visualmente para que sea recordado por el usuario, pero que también crea una ruptura de socialización y comunicación urbana.

También se visualizó que la ubicación de los mismos podría ser uno de los elementos por los cuales estos están en descuido, ya que se encuentra desarticulado de los recorridos turísticos que ofrece la ciudad.

El parque la “Y” y plaza Monumento a la Paz presentan una estructura deportiva por lo que son más concurridas, ya sea para desarrollo de campeonatos deportivos o simplemente encuentros amistosos con usuarios locales. Pero también se observa la exclusión hacia gran parte de la población que no practica el deporte, porque hace falta equipamiento para actividades pasivas, nula la accesibilidad universal y en el caso de plaza Monumento a la Paz carece completamente de vegetación ya que este también presenta una diversidad de actividades que se desarrollan durante el año, como la feria en enero, llegadas de circos y diferentes actividades culturales.



1  
Parque la "Y"



2  
Área verde Básilica



3  
Parque reino de España



4  
Monumento a la Paz

fecha: 29/01/2021



# Mapa de áreas verdes y recreativas

Mapa 7/ Elaboración propia



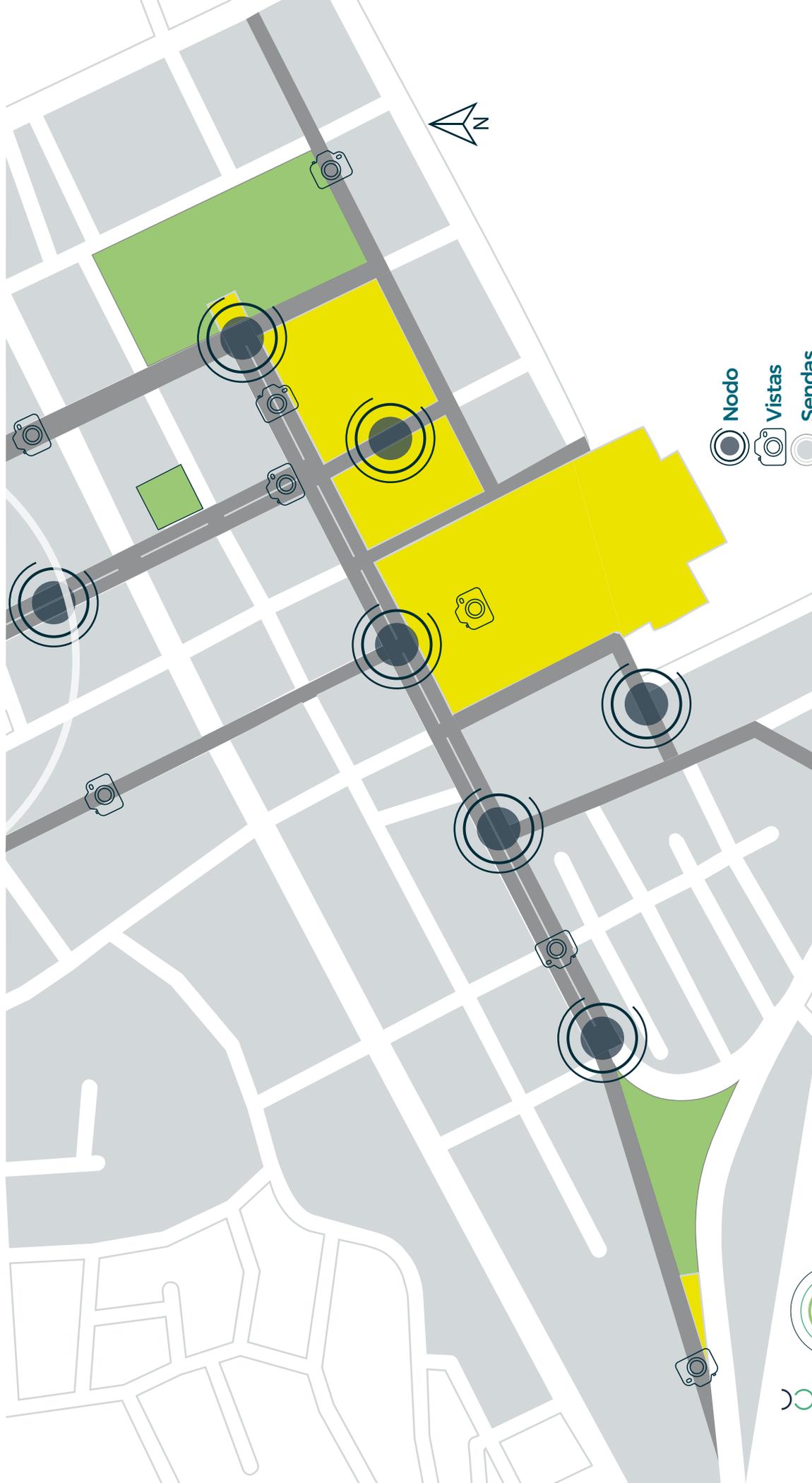
### 3.2.2.4 Imagen urbana

Se consideró que para este estudio había que tomar en cuenta los elementos que inciden en que un lugar sea el espacio donde los individuos se sientan identificados, y por la importancia cultural-religiosa y patrimonial de la ciudad de Esquipulas, se mantiene en muchas de sus edificaciones; la monumentalidad, tratamientos de fachadas que buscan mantener un estilo barroco-colonial.

Existen valores paisajísticos del área urbana que influyen en dicha percepción y que hacen que el espacio público sea más legible. Pero a medida que la ciudad crece la huella urbana ha optado por edificaciones más contemporáneas, un poco más retirada del centro urbano que muchas veces cortan el paisaje escénico que se observa hacia el sur y el este de la ciudad.



Ilustración 55/ Ventas en la calle/Imagen propia



-  **Nodo**
  -  **Vistas**
  -  **Sendas**
  -  **Áreas recreativas**
  -  **Monumento e inmueble historico**
- fecha: 29/01/2021

### 3.2.3 Estructura urbana

Hay que recordar que, durante la época colonial en Latinoamérica las ciudades se fundaron siguiendo la traza real de los modelos urbanos utilizados por los españoles: una traza ortogonal, donde calles rectas se intersectan perpendicularmente para formar ángulos a 90 grados. Se describe la estructura urbana de tal que la población de mayores ingresos fija su residencia en el área central y la población pobre en las periferias.

EL área de intervención compuesta por el barrio San Joaquin, barrio San Sebastián, colonia Quirio Cataño II y parte de Colonia Quirio Cataño I. Ver mapa .

La ciudad estaba concebida por un centro, que ahora es el parque la marimba y el Edificio municipal, establecido como núcleo de expansión urbana, un poco controlada. Por el crecimiento urbano de la ciudad y otros actos religiosos se creó una nueva centralidad dirigida al sur de la ya establecida, una área urbana planificada, que se concebido a partir de la construcción de la Basílica del Cristo Negro, conectada por una gran vía principal (la 3ª avenida) que siguió la traza rectangular. La 11ª calle es ahora la principal vía de acceso a la ciudad.



Ilustración 56/ Estructua urbana/Imagen propia



-  Colonia Quirio Cataño 2
-  Colonia Quirio Cataño 1
-  Barrio San Joaquín
-  Barrio San Sebastián
-  Áreas verdes/recreativas

fecha: 29/01/2021



# Mapa de emplazamiento

Mapa 9/ Elaboración propia



### 3.2.3.1 Movilidad actual:

En este tema hace referencia a los desplazamientos y circuitos que se realizan en este caso dentro del área de intervención. El área de intervención muestra 2 vías principales la primera sirviendo de entrada como de salida la 11ª calle conocida mejor como calle Quirio Cataño y 3ª avenida aparte que tiene gran que tiene una utilización del 100% pero que también presenta una movilidad alta y variada, ambas distribuyen el tráfico por la ciudad y conectan los equipamientos más imperantes dentro del área, como el Mercado de Artesanías, la Basílica del Cristo Negro, Centro de Salud, la plaza Monumento a la Paz, Parque central, entre otros. La 3ª, 5ª y 6ª calle se consideran vías secundarias que aunque presentan una movilidad variada el flujo son menor.

Si bien el sistema actual ha funcionado, no actúa de manera jerarquizada e independiente viéndose afectadas ciertas vías secundarias que muestran deficiencias viales como la 10ª calle que aunque con buenos anchos de sección siempre existen obstrucciones que generan congestión.

Se evidenció que el 86% es una movilidad motorizada y un 14% no motorizada y peatonal, quedando una distribución motorizada así: 15% bus urbano y/o extraurbano, el 23% automóvil, el 28%

motocicletas y un 20% taxis y moto-taxis. Para la distribución no motorizada es: 10% anda a pie y el 4% utiliza bicicleta, no obstante esta distribución cambia radicalmente los fines de semana aumentando a 35% que andan a pie y 65% vehículo motorizado.



Ilustración 57/ Movilidad-transito/Imagen propia



→ Vías primarias

--- Vías secundarias

⊙ Punto de semáforos

⬆ Ingresos a la ciudad

fecha: 02/02/2021

# Mapa de jerarquía vial

Mapa 10/ Elaboración propia



### 3.2.3.2 Transporte público

La ciudad ha experimentado un crecimiento urbano demandante la cual no ha tenido una expansión proporcional de la infraestructura de circulación ni de los servicios de transporte público, lo que genera congestión, alargando los tiempos de viaje tanto en transporte privado como público. Según lo observado en campo la fluencia de transporte público circula sobre la 5ª avenida y sobre la 11ª calle, creando puntos con cierto congestionamiento especialmente en horas pico, sumándole que son áreas con un flujo de habitantes, comerciantes y viajeros bastante alto.

Pero en realidad el transporte público local en la ciudad son únicamente 2 líneas, una de tipo autobús pulman, con viajes directos a la capital y la cabecera departamental; y microbuses hacia la cabecera municipal. En cuanto a una terminal aún no se cuenta con infraestructura siendo esto una de las causas de congestionamiento y desorden en la vía pública.



Ilustración 58/ Transporte publico, buses/Imagen propia



Ilustración 59/ Transporte publico, buses/Imagen propia

### 3.2.3.3 Circulación vehicular:

Se visualiza un gran volumen de tránsito en la 11ª calle por ser la arteria principal, de ingreso y egreso de la ciudad y que distribuye todo el tránsito por las principales avenidas, que presentan un flujo lento como lo es 3ª avenida como vía única hacia el norte, la 4ª avenida como vía única hacia el sur, la 5ª avenida como doble vía y la 6ª como vía única hacia el norte.

Existen conflictos vehiculares, primero en la 11ª calle, que muy bien presenta doble vía y con una amplitud para dos carriles, uno se ve parcialmente obstruido por ventas que son producto del desbordamiento el mercado de artesanías entre la 4ª y 6ª avenida pero también por ventas de comida rápida, estacionamientos indebidos, semáforos, y el transporte público que circula con un flujo lento para ir recolectando pasaje en toda la calle.

Pero también se observó que la 13ª calle es una de las vías con menos flujo vehicular y hasta parece olvidado, esta presenta ciertos puntos que no dan seguridad y otros que presentan contaminación.

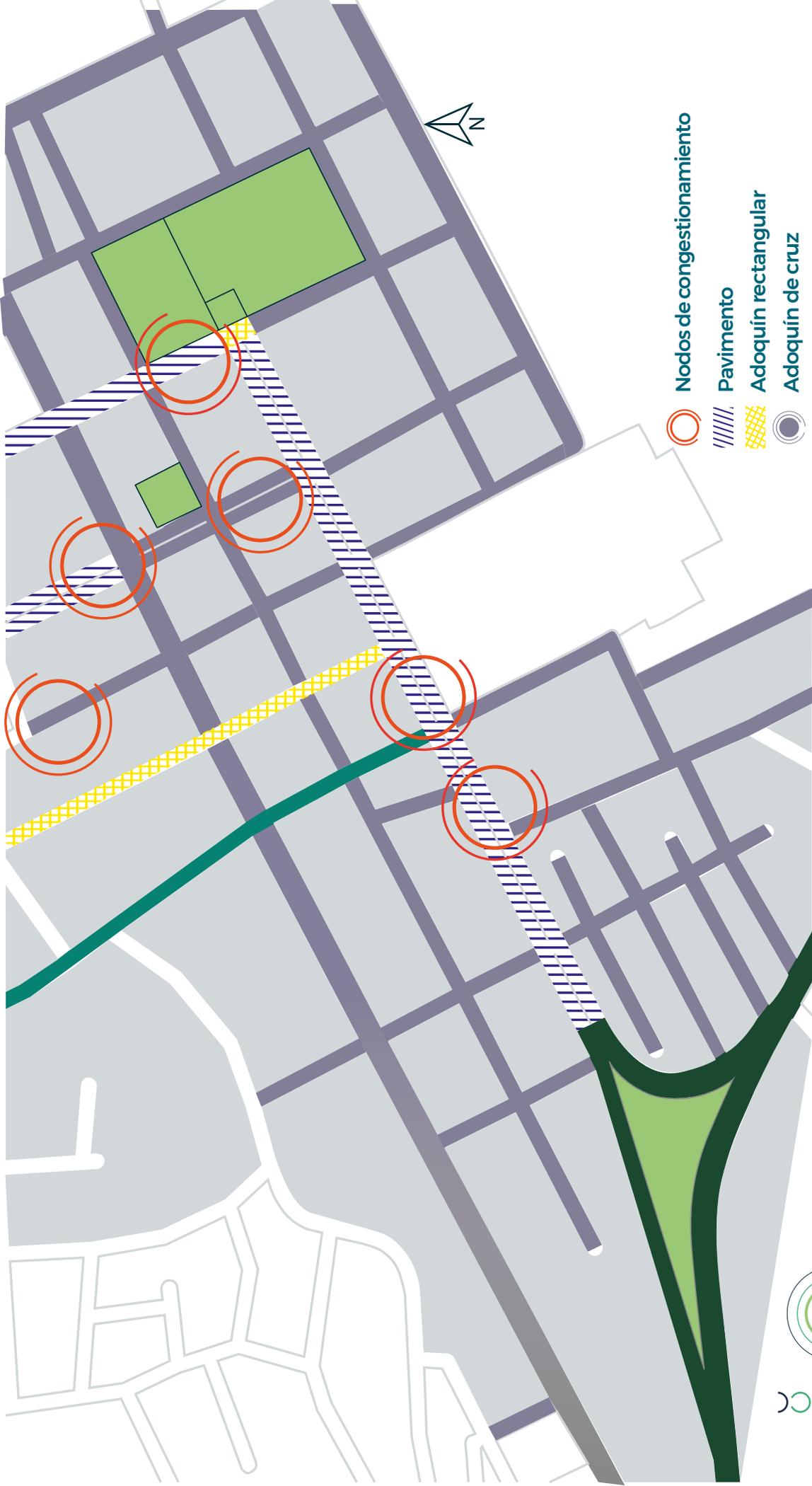
La señalización en la mayor parte de las vías es adecuada, aunque todavía hay algunas que se obvian y otras que están no son respetadas del todo, como por ejemplo

las vías de libre estacionamiento o no estacionar, más a menudo en toda la 10ª calle y sobre la 5ª avenida.

En cuanto al estado de las vías, la mayoría es de adoquín entrando en un estado medio de deterioro y ya que existe un múltiple cambio de texturas de rodadura, ocasionando que a nivel visual no exista homogeneidad que haga agradable el entorno. Las vías con más daño son la 10ª calle y la 5ª avenida.



Ilustración 60/ Mal estacionado/Imagen propia



-  Nodos de congestamiento
-  Pavimento
-  Adoquín rectangular
-  Adoquín de cruz
-  Cinta asfáltica
-  Calle de piedra

fecha: 02/02/2021

# Mapa de revestimiento de vías

Mapa TI/ Elaboración propia



### 3.2.3.4 Circulación peatonal

Por ser una ciudad activa, no solo por el comercio, si no por el turismo que genera el aspecto religioso, se observa gran afluencia de personas desde las primeras horas hasta la noche, podemos mencionar que los circuitos con más afluencia de pobladores y visitantes se encuentran dentro del área de intervención por lo que sobre la 11ª calle muchas veces se es imposible para el peatón ir sobre la banqueta.

Es muy común que a partir del día viernes para domingo exista mayor cantidad de personas circulando sobre la 3ª avenida, y una aglomeración alrededor del mercado de artesanías, entonces se analizó también un tema importante como la seguridad al peatón como que los cruces de vías donde las señalizaciones para darle prioridad al peatón aun es nula, los semáforos los cuales no permiten la circulación del peatón, también existen aceras sin iluminación.

Es importante también mencionar que existen diversos obstáculos para tener un desplazamiento universal sobre las banquetas de las vías, ya que no están en el mejor estado, la mayoría presenta anchos no adecuados, gradas en cambios de nivel, construcciones sobre la acera (jardines, postes para cableado, telefonía, etc.), o no

existe una acera, muy presente también que son mal ocupadas por ventas ambulantes de comida, comerciantes de los diferentes mercados, y restaurantes.

De las pocas infraestructuras urbanas que la ciudad tienen como área de descanso para el peatón, es el arriate central de la 11ª calle el cual presenta un notable deterioro, no cuenta con un acceso universal, y es comúnmente utilizado por el comercio informal. Pese a que se han realizado estudios para la recuperación del área como también estudios para otras vías, como la 4ª avenida entre 11 y 13 avenida como se mencionaba en antecedentes, no se ha hecho alguna intervención en los últimos 3 años.



Ilustración 61/ Transito de peatones/Imagen propia



- Paso de cebra
- Flujo principal
- Flujo intermedio
- Flujo mínimo
- Estado de banqueta
- Mal estado
- Regular estado
- No hay banqueta
- Banqueta menor a 1.2 m
- Áreas verdes/recreativas

fecha: 02/02 /2021

# Mapa de análisis peatonal

Mapa T2/ Elaboración propia



125

300

200

150

100

75

50

0





# 04 LÍNEAS DE ACCIÓN



---

## 4 Líneas de acción

A partir de estudiar todos los aspectos anteriores donde existen puntos a favor como también muchos que no son favorables son integrados en una propuesta de regeneración urbana, ligado a un sistema de actuación donde a partir de acciones coherentes y específicas en los espacios públicos seleccionados como detonantes permitan mejoras urbanas, ambientales y que dinamice el entorno para generar mayor atractivo para pobladores y visitantes.

La propuesta o idea inicial se plantea como respuesta a los puntos negativos visualizados, a manera de acciones se trazan 3 líneas estratégicas, derivándose de cada una acciones específicas en lugares específicos. El contexto de diagnóstico se trazó de manera que nos mostrara la realidad en forma de capas para posteriormente las intervenciones planteadas toquen y engloben los diferentes aspectos.

### •CENTRO+ACTIVO:

Reforzar de cierta forma la multifuncionalidad de la ciudad, teniendo mejor control de las actividades para una mejor convivencia.



### Centro+Activo

### •CENTRO+CONECTADO:

Volver la ciudad para las personas, proyectando una movilidad sostenible integrando los espacios públicos con accesibilidad universal y seguridad.



### Centro+ Conectado

### •CENTRO+VERDE:

Conectar los espacios públicos verdes, por medio de elementos que inviten al uso de manera permeable para que funcione tanto de día como noche, proyectar un crecimiento de más áreas que generen mejor calidad de vida.



### Centro+Verde

**P6** Corredor verde activo

**P7** Pinta Esquipulas

**IP4** Activación parque Reino de España

**P7** Pinta Esquipulas

**P3** Activación plaza monumento a la Paz

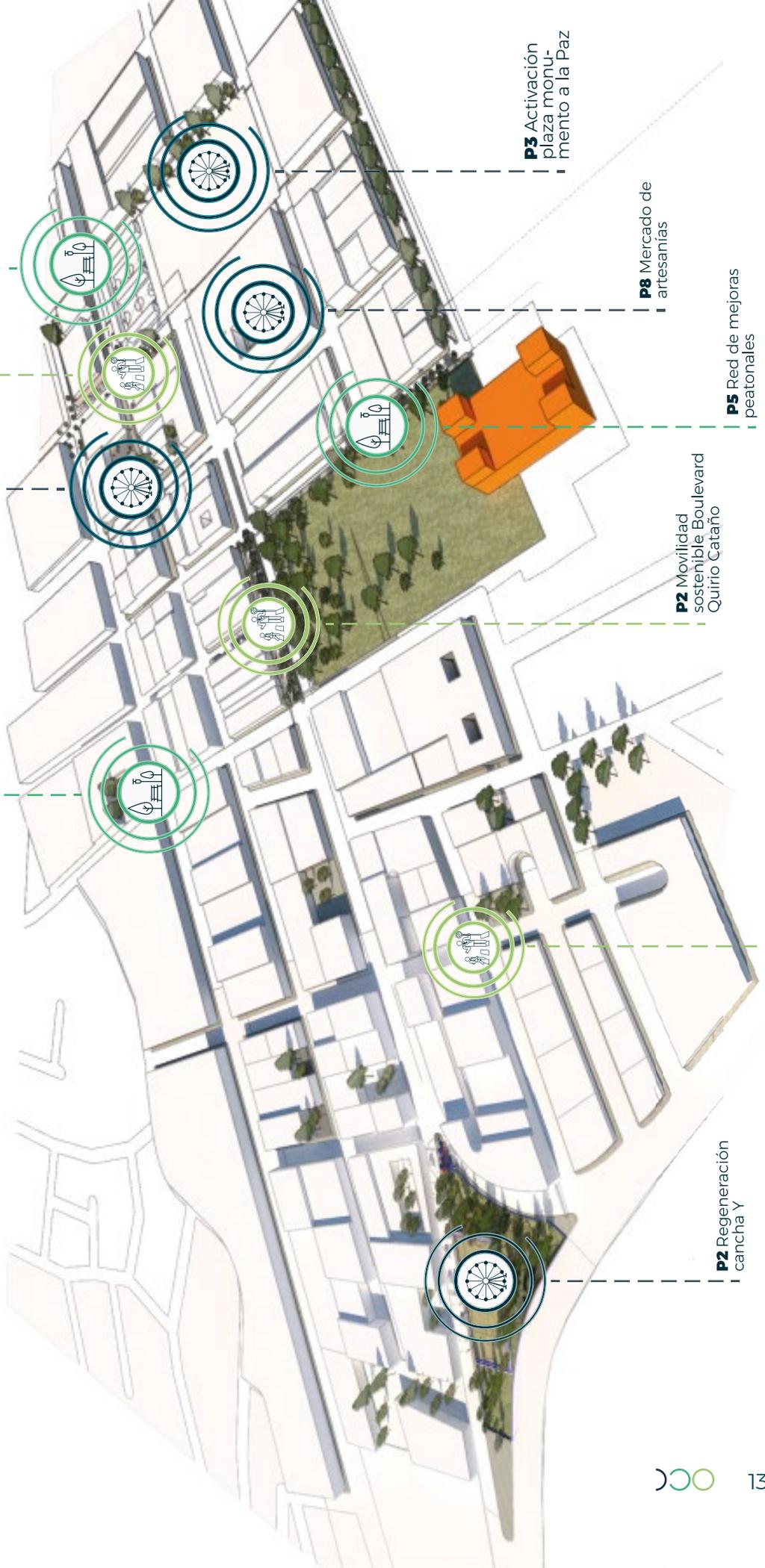
**P8** Mercado de artesanías

**P2** Movilidad sostenible Boulevard Quirio Cataño

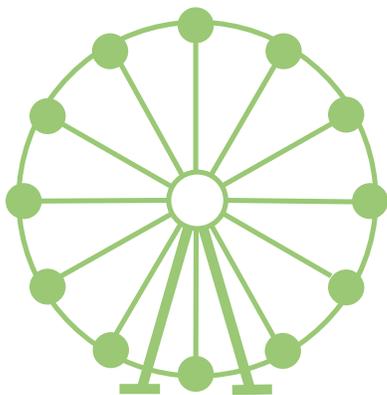
**P5** Red de mejoras peatonales

**P5** Red de mejoras peatonales

**P2** Regeneración cancha Y



## 4.1 Centro+Activo



A lo largo de la T1 calle se observa una ciudad multifuncional pero que ha generado conflictos en el uso del espacio, ya que flujo constante de actividades ha degradado la imagen de la ciudad haciendo que la convivencia no sea agradable y segura.

Se presenta entonces, un escenario con una vida urbana agitada donde; el comercio informal, el comercio ambulante, el desbordamiento de mercados y el ocio nocturno se ha vuelto una actividad frecuente en la ciudad, por lo que se propone un camino diferente al de la prohibición, proyectando una regularización para que su forma de trabajo tenga calidad y presente un lado más atractivo y que beneficie a la ciudad.

El mayor reto es integrar espacios públicos en las áreas existentes, destinadas a una actividad, por lo que se pretende crear una anomalía con nuevas posibilidades de uso; áreas deportivas, zonas de descanso, zonas tecnológicas o multifuncionales para fomentar la armonía y la interacción social de la ciudad.



Ilustración 62/Centro activo-calle 11/Imagen propia

## ACCIONES

### 4.1.1 Impulsar los espacios públicos existentes:

- Proponer un plan para la recuperación de espacios como el mercado de artesanías, reubicando negocios que desordenan el lugar, remodelación de la infraestructura, limpiar las visuales hacia el entorno, proyectar nuevos equipamientos para activar espacios públicos para niños, jóvenes y adultos por medio de actividades.

- Proponer nuevos espacios públicos y áreas verdes, en espacios existentes invadidos por el comercio, dando un respiro entre todo el caos de infraestructura.

- Intervenir calles, plazas o espacios inseguros en el área, promoviendo el arte y la cultura, para crear una red diferente de espacios con identidad cultural.

### 4.1.2 Accionar espacios infrautilizados, estacionamientos o área pública invadida.

- Crear estrategias para poder intervenir el espacio mal ocupado por estacionamientos, paradas de buses no marcadas, entre otros. Reubicándolos estratégicamente para librar el

congestionamiento y favorecer al peatón en primera instancia.

- Espacios infrautilizados como el campo de la feria, donde se puede hacer una intervención completa generando un espacio permeable, seguro, amigable con el ambiente y que reactive el entorno inmediato.

### 4.1.3 Planificación de nuevos catalizadores urbanos:

- Proyectar que a largo plazo pueda crearse nuevas edificaciones donde pueda implementarse el sistema de edificaciones de uso mixto que potencialice la actividad económica, de residencia y recreación.

- Diseñar corredores de uso más frecuente que conecten los catalizadores urbanos ya existentes, como mercados, plazas comerciales privadas y espacios de recreación con los nuevos catalizadores.

- Proyectar la incorporación de mobiliario urbano como elementos que promuevan el uso activo de los espacios considerando mayor permeabilidad visual.

## 4.2 Centro+ Conectado



La topografía propia de la ciudad genera el uso frecuente del automóvil, que, por el crecimiento urbano, la red de movilidad funciona exclusivamente para esta modalidad de desplazamiento. Además, la ciudad no cuenta con infraestructura adecuada que ordene el tráfico; generando embotellamientos, espacio invadido, contaminación visual y atmosférica, marcando también un alto grado de desigualdad social, ya que no existen espacios adecuados donde las personas que no cuentan con vehículo puedan transitar de forma segura.

Como se ha descrito en el análisis de contexto, las secciones de calles desproporcionadas, señalizaciones y banquetas en mal estado y con topes de circulación, no permiten que la movilidad sea accesible y sostenible. Por lo que uno de los objetivos es regenerar la movilidad, proponiendo conectar el centro de la ciudad y zonas aledañas para generar flujos de movilidad sostenible, donde se tenga un mejor flujo vehicular y dotar al peatón con amplias y mejores áreas de tránsito.

Para solucionar este problema se propone una red de estrategias y mejoras que garantice el confort, accesibilidad y espacios para el peatón y ciclistas; y que, además esté en armonía con los automotores. Con lo cual se pretende reducir los conflictos encontrados existentes en la ciudad y principalmente en el área de estudio.



Ilustración 63/ Centro conectado/Imagen propia

## ACCIONES:

### 4.2.1 Red de banquetas y calzadas accesibles:

- Rehabilitar las aceras o banquetas, ya que, la mayoría de éstas están abandonadas, en mal estado o invadidas por ventas informales.
- Proponer no solo un espacio que conecten los diferentes lugares, sino que sean un lugar de encuentro dotándolas de equipamiento, tecnología y bioseguridad.
- Promover la participación ciudadana en cuanto a involucrar a los mismos propietarios de edificios, que no solo se proyecten con calidad, sino que se puedan unificar materiales.

### 4.2.2 Planificar una movilidad sostenible:

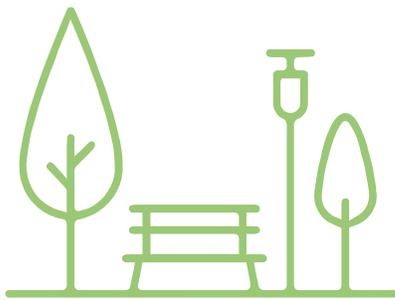
- Realizar un análisis de las calles, vías de acceso y líneas conectoras con el centro y las demás zonas de la ciudad para plantear un plan de movilidad estrictamente jerarquizado para fomentar formas más sostenibles de transporte; como, incorporar bici-rutas que conecten plazas, áreas recreativas o puntos importantes de la ciudad; como también, áreas de parques.
- Organizar el transporte extraurbano considerando la creación de equipamiento

de transferencia y paradas estratégicas, buscando en primer lugar la seguridad y comodidad de los usuarios y liberar el congestionamiento.

### 4.2.3 Seguridad y peatonalización de calles:

- Planificar un diseño donde se consolide la calle como eje peatonal y de cierta forma incremente el desarrollo del comercio local ubicado a lo largo de la misma.
- Proponer a corto plazo la toma o cierre de calles; para convertirla en un área exclusiva para peatones, de manera temporal los fines de semana, fechas o eventos donde se promueva la tecnología, la cultura, el arte o para el bienestar de la salud.
- Implementar un protocolo de seguridad que beneficie al peatón, que incorpore: pasos peatonales en cruces, bolardos, bordillos delimitadores, barandillas ciclo-peatonales, mejorar y colocar nueva señalización en la ciudad.
- Planificar la nueva movilidad mediante protocolo de distanciamiento social, y ofrecer un hábitat de calidad y seguridad; pensado en crisis como la del Covid 19.

## 4.3 Centro+Verde



La ciudad como se analizó en dos de los capítulos del análisis del contexto presenta una carencia en sus espacios verdes. Primero, los parques y plazas que se enmarcan en el área de estudio muestran problema de conservación; el campo de la feria o plaza Monumento a la Paz que carece de infraestructura deportiva para ser un área como tal, falta de equipamiento que inviten al uso diario; segundo, no existe mantenimiento adecuado a la vegetación en el centro, si bien se cuenta con un vivero municipal es poca la preocupación por la distribución y reforestación del área.

El clima de la ciudad es apto para todo tipo de coníferas e incluso árboles de hoja ancha; como se observa en el parque de la “Y”, siendo éste el área más poblada de vegetación; con lluvias habituales en los meses de julio hasta noviembre; las más fuertes en agosto y septiembre. La propuesta va más allá de sembrar árboles; ya que para afrontar este tema se tiene que crear un plan concreto de revitalización de las áreas existentes, pavimentos o áreas permeables que a corto plazo presenten una densificación de especies vegetales que mejoren la calidad del aire, aumento de la biodiversidad y mejorarían la percepción del ambiente construido.

Existen espacios de la vía urbana que comúnmente son invadidos por el desbordamiento de mercados y ventas informales pueden ser de oportunidad para la implementación de una red verde que conecte la infraestructura con el medio ambiente que reduzca grados de temperatura en las vías y zonas públicas.

Ilustración 64/ Centro conectado/Imagen propia



Ilustración 65/ Centro conectado/Imagen propia

## ACCIONES:

### 4.3.1 Reforestación:

- Para las vías urbanas se propone que sean intervenidas con más vegetación y árboles de medio y gran tamaño que les den permeabilidad a las secciones viales.
- Conservar los arboles existentes si estos no presentan ningún daño a la infraestructura u otros.
- Proponer una intervención táctica por medio del sector privado; colegios, institutos, organizaciones y empresas a generar redes de reforestación; guiados por la dirección municipal de medio ambiente sobre las zonas y el tipo de vegetación adecuado.
- Dotar de espacios verdes a los espacios públicos ya construidos, que sea como un detonante dentro de la infraestructura y sea atractivo para los usuarios.

### 4.3.2 Corredor verde-azul:

- Planificar corredores lineales con un diseño de jardín abierto que conecte puntos relevantes o al cual se le pueda diseñar puntos focales con equipamientos para ventas, espacios de arte, áreas pasivas o tecnológicas, rodeados por diferentes

especies de vegetación ordenados para crear armonía en el paisaje.

- Planificar la revitalización de ríos, creando corredor lineal a lo largo del mismo donde se juegue con la vegetación y el agua para generar nuevas atracciones en la ciudad.
- Integrar pequeños huertos urbanos para activar espacios valdios y áreas actulamente inseguras

### 4.3.3 Sostenibilidad:

- Diseñar una red de azoteas o terrazas verdes, que a mediano plazo pueda integrarse el sector privado, como hoteles; para que garantice un mejor confort para la infraestructura, o sea un atractivo visual más de la ciudad. Se pretende pueda ser una alternativa como sistema de purificación o ventilación, elementos de sombra para bajar la temperatura interna, entre otras.
- Establecer premisas de diseño bioclimático para futuras edificaciones en donde se busque una adaptación ambiental y el entorno urbano cercano.
- Implementar mobiliario ecologico y uso de nuevas tecnologías, bioseguros, verdes adaptable al ambiente y paisaje.



Ilustración 66/Parque Y/Imagen propia





**05 PROYECTOS**



---

## 5 Proyectos

El centro urbano de la ciudad abarca un área extensa, siendo necesario que la investigación se delimitara a una parte definida como área de estudio por medio de un polígono que abarca 23 hectáreas aproximadamente, el área está emplazada sobre el eje lineal de la T1 calle, desde el Parque “Y” hasta plaza Monumento a la Paz.

El interés del área es bien armonizar el paisaje construido con el paisaje natural en busca de un desarrollo sostenible con mejor la calidad de vida. Este desarrollo sostenible los proyectos propuestos influyen directamente en la sostenibilidad urbana, los espacios verdes abiertos y recreativos del área de estudio.

El resultado de este estudio aporta principios para la planificación y estrategias de diseño tomando en cuenta las fortalezas y espacios de oportunidades que son inherentes del área de estudio, la Basílica del Cristo Negro, mercado de artesanías, el parque Alcira España, La Escuela Pedro Arriaza, el campo de la feria, plaza Monumento a la paz, Parque “Y”, plaza Santa Fe, entre otros espacios con aspecto cultural y religioso que al incorporarse a estos lineamientos pueden atraer flujos de personas y reforzar la inclusión y preservación del patrimonio tangible, por las acciones del plan; acciones específicas que activen la ciudad a corto, mediano y largo plazo que a su vez integra diversos espacios públicos de recreación, principio rector de la intervención en donde un centro histórico pueda plasmarse como habitado, conectado, verde e innovador reforzando así las oportunidades económicas para la ciudad.

# 5.1 Regeneración de calles y espacios públicos

## 5.1.1 P1 Regeneración cancha "Y"



**Ubicación:** Esta es un área de recreación en su mayoría abandonada, utilizando las canchas por una mínima cantidad de usuarios.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a medio plazo.



3 años

**Presupuesto:** Inversión intermedia, con intervenciones moderadas o en zonas acotadas



Q,2,800,000

### ESTADO ACTUAL:

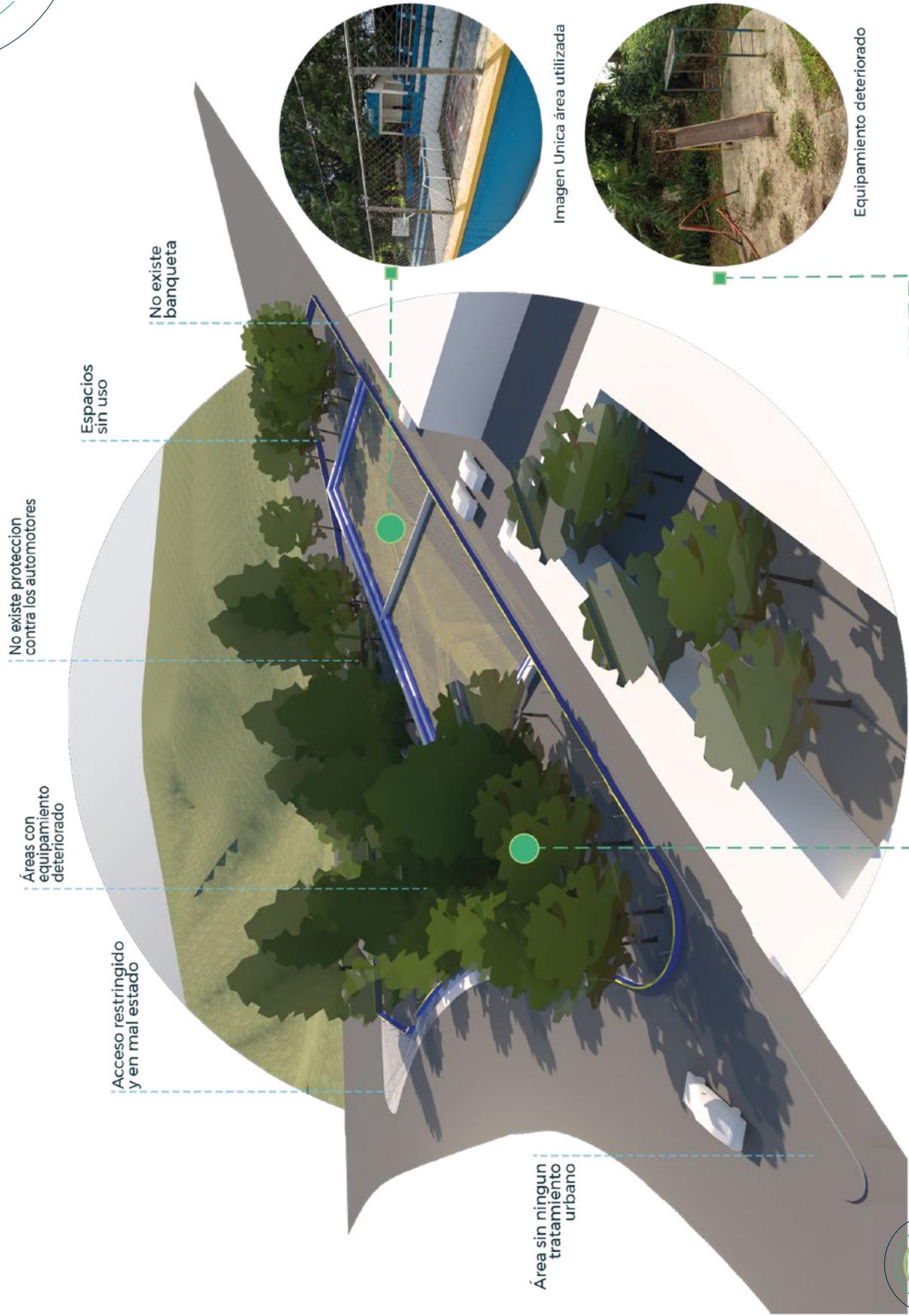
El parque de la "Y" se puede dividir en activo y pasivo, que posee un ambiente de los más agradables al resto de los espacios públicos de la ciudad de Esquipulas, sin embargo, es un espacio abandonado, inseguro y en deterioro. Actualmente, las canchas polideportivas son las utilizadas y a las cuales se les ha dado cierto mantenimiento, desperdiciando todo el potencial ambiental que el espacio ofrece, y que es un potencial para propuestas más amigables y accesibles.

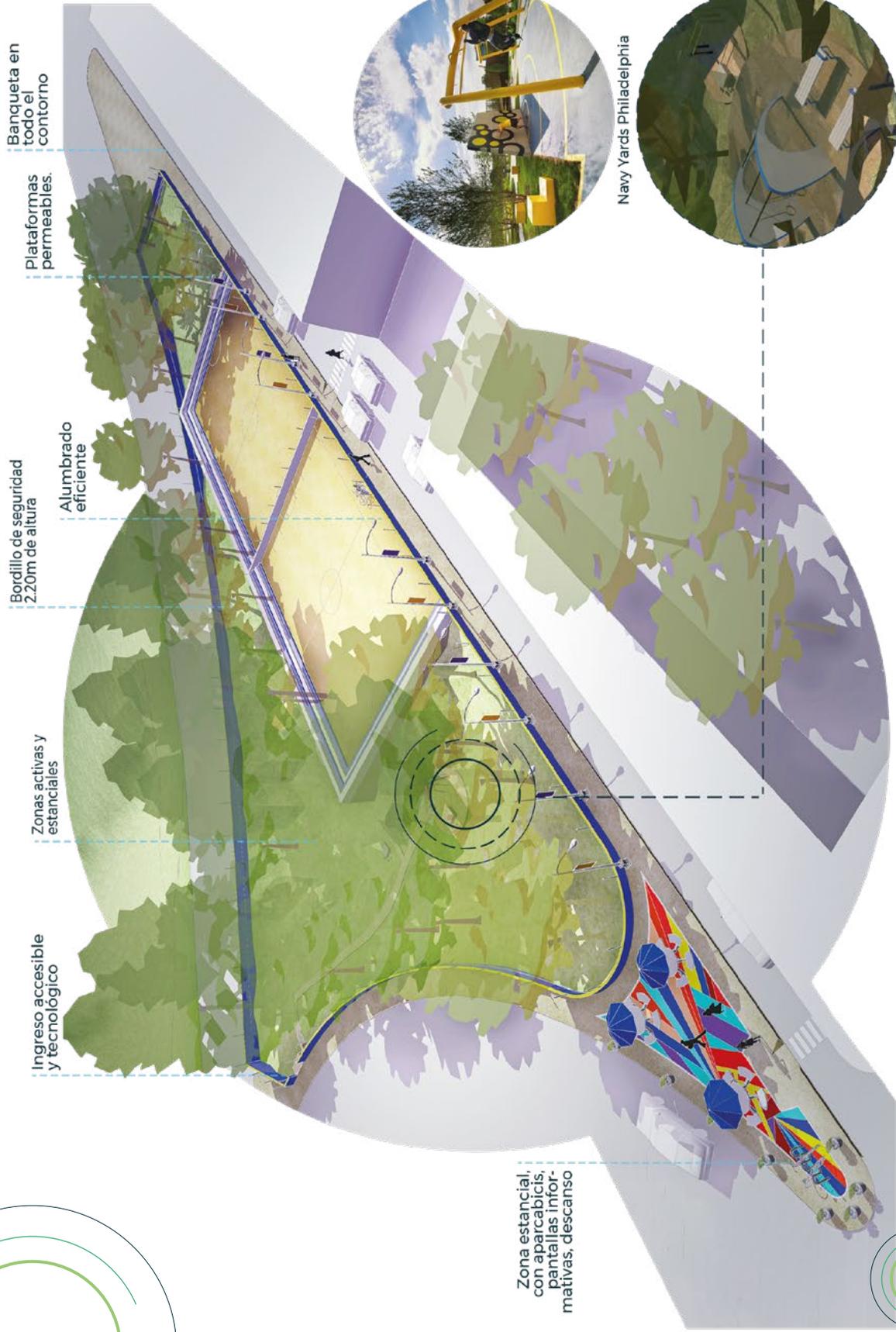
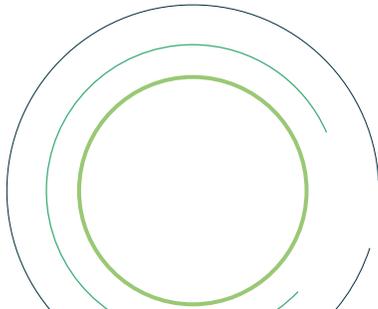
### Propuesta:

- Crear un área de senderos ecológicos a manera de circuito que conecte toda el área del parque y sea una zona permeable y accesible.
- Incorporar zonas activas; con mobiliario de ejercicio, cambios en el pavimento, y estructuras básicas.
- Diseñar plataformas con uso permeable como: zumba, eventos culturales, gastronómicos, mini cines, entre otros.
- Mejorar la visual y el confort con un nuevo diseño de pequeños jardines integrados en todo el recorrido,

implementar vegetación autóctona que proporcione colorido y riqueza al paisajismo.

- Incluir mejoras en la banqueta exterior con: acceso universal, tamaño, equipamiento (recolector de basura, alumbrado innovador, bancas y señalizaciones), pero principalmente que sean continuas, seguras y bien definidas.
- Crear armonía en los espacios pasivos, como pinturas, adoquines decorativos, concreto pintado o elementos coloridos que transmitan la identidad de la ciudad.





Zona estancial, con aparcabici, pantallas informativas, descanso



Navy Yards Philadelphia



Itinerarios deportivos



## 5.1.2 P2 Movilidad sostenible Boulevard Quirio Cataño



**Ubicación:** es la arteria principal de la ciudad, además de ser uno de los accesos principales, alberga importante infraestructura y es conectora de calles secundarias, como la 6ª Avenida, que conduce hacia el norte del municipio o la 3ª Avenida llamada también Calle Real.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a medio plazo.



2 años

**Presupuesto:** Inversión intermedia, con intervenciones moderadas o en zonas acotadas



Q,2,500,000

### Estado actual:

La 11 calle se ha convertido en la vía principal de la ciudad, con alta carga vehicular, comercio y diferentes actividades de intercambio. Al ser contenedora de espacios importantes de la ciudad es muy común que el espacio de la calle sea utilizado para parqueo, o espacio de banqueta mal ocupado o invadido, lo que deja al peatón u usuario de bicicletas desprotegido. El área es también contenedora del conflicto que generan los buses urbanos y extraurbanos existiendo áreas desaprovechadas para este tipo de movilidad.

### Propuesta:

- Reubicar la estación de buses, tanto urbano como extraurbanos, y taxis de modo que no circulen por la 11 calle.
- Normalizar la movilidad de los moto taxi, de manera se puedan conducir en un mismo carril.
- Liberar el área de la banqueta mal ocupada, para tener áreas más arborizadas, o ejes peatonales que garantice una mayor calidad vida de todos los usuarios.
- En las vías secundarias se puede aumentar el ancho de banqueta ya que el flujo vehicular es menor para priorizar los modos de movilidad no motorizados.
- Proponer zonas pasivas dentro de la banqueta como, bancas, bebederos y puntos tecnológicos.
- Mejorar la accesibilidad: pasos peatonales elevados, rampas de

acceso, botón de paso para los peatones, cambios de texturas en el pavimento.

- Crear una nueva red de alumbrado público innovador (LED), con menor gasto energético.
- Creación de áreas de parqueo para motocicletas.
- Activar las calles con un circuito de ciclo vías sur-norte, que vaya por toda la 11ª calle intersectándose con la 6 av para conectar con el centro de la ciudad. Así como también rodear el mercado de artesanías por la 4ª avenida hasta llegar a la 13ª calle e incorporar a la plaza monumento la Paz.
- Con el uso de la bicicleta con carriles especiales, señalizados, área de aparcabicy en áreas estratégicas para tener una conexión asequible y segura.

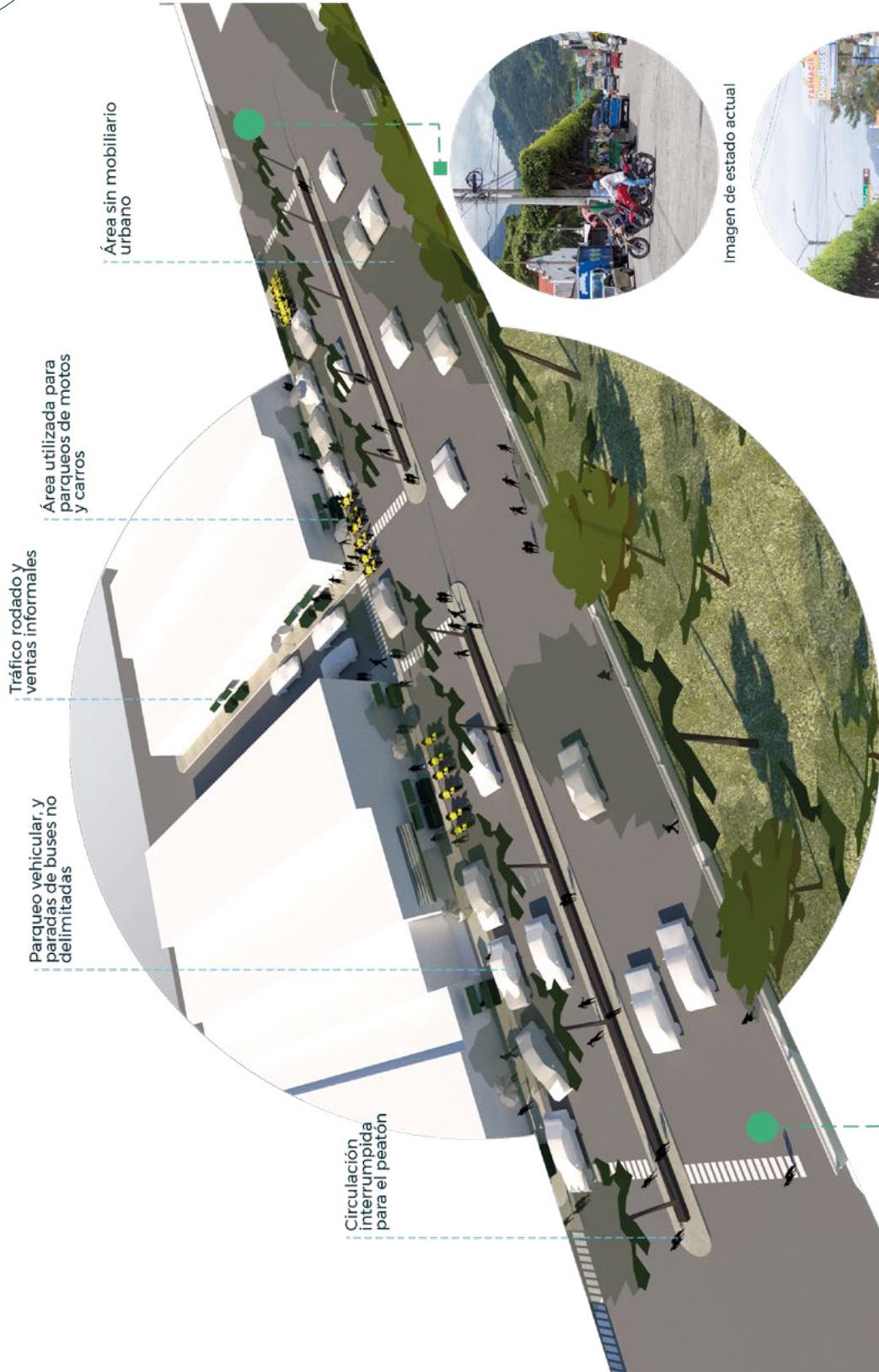
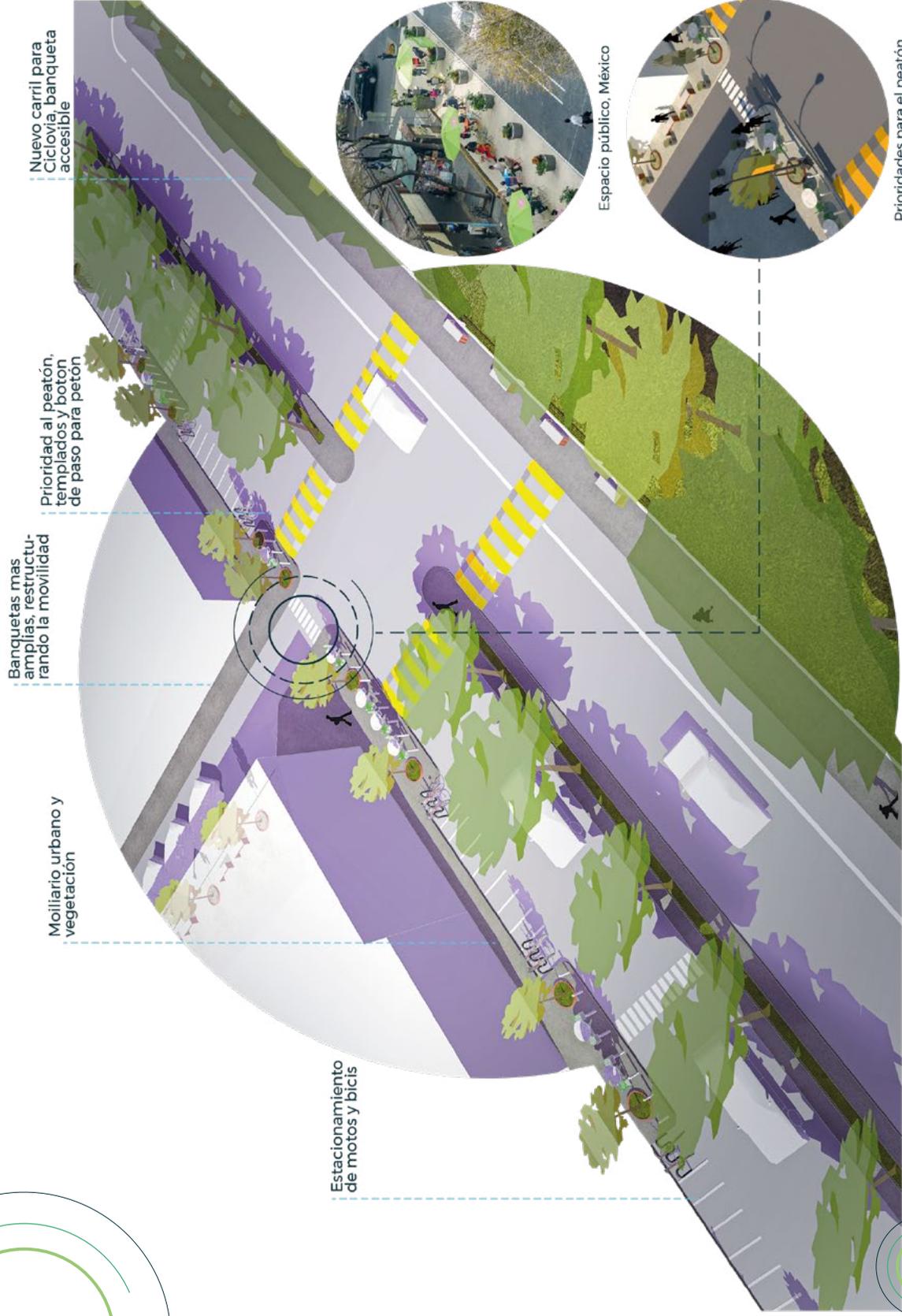
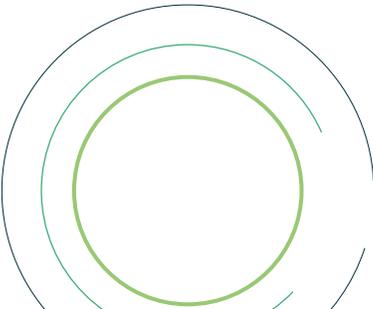


Imagen de estado actual



Falta de espacio para el peatón





Nuevo carril para  
Ciclovia, banqueta  
accesible

Prioridad al peatón,  
templados y botón  
de paso para peatón

Banquetas más  
amplias, restructu-  
rando la movilidad

Molliario urbano y  
vegetación

Estacionamiento  
de motos y bicis



Espacio público, México



Prioridades para el peatón

DESPUÉS



### 5.1.2 P3 Activación plaza monumento a la Paz



**Ubicación:** Es un área infrautilizada con aproximadamente 1.40 has, por estar al final de la 11 calle presenta un espacio con mucho potencial para ser intervenido.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a largo plazo.



5 años

**Presupuesto:** Inversión más alta por intervención edificatoria intensa o en grandes áreas



Q.5,500,000

### Estado actual:

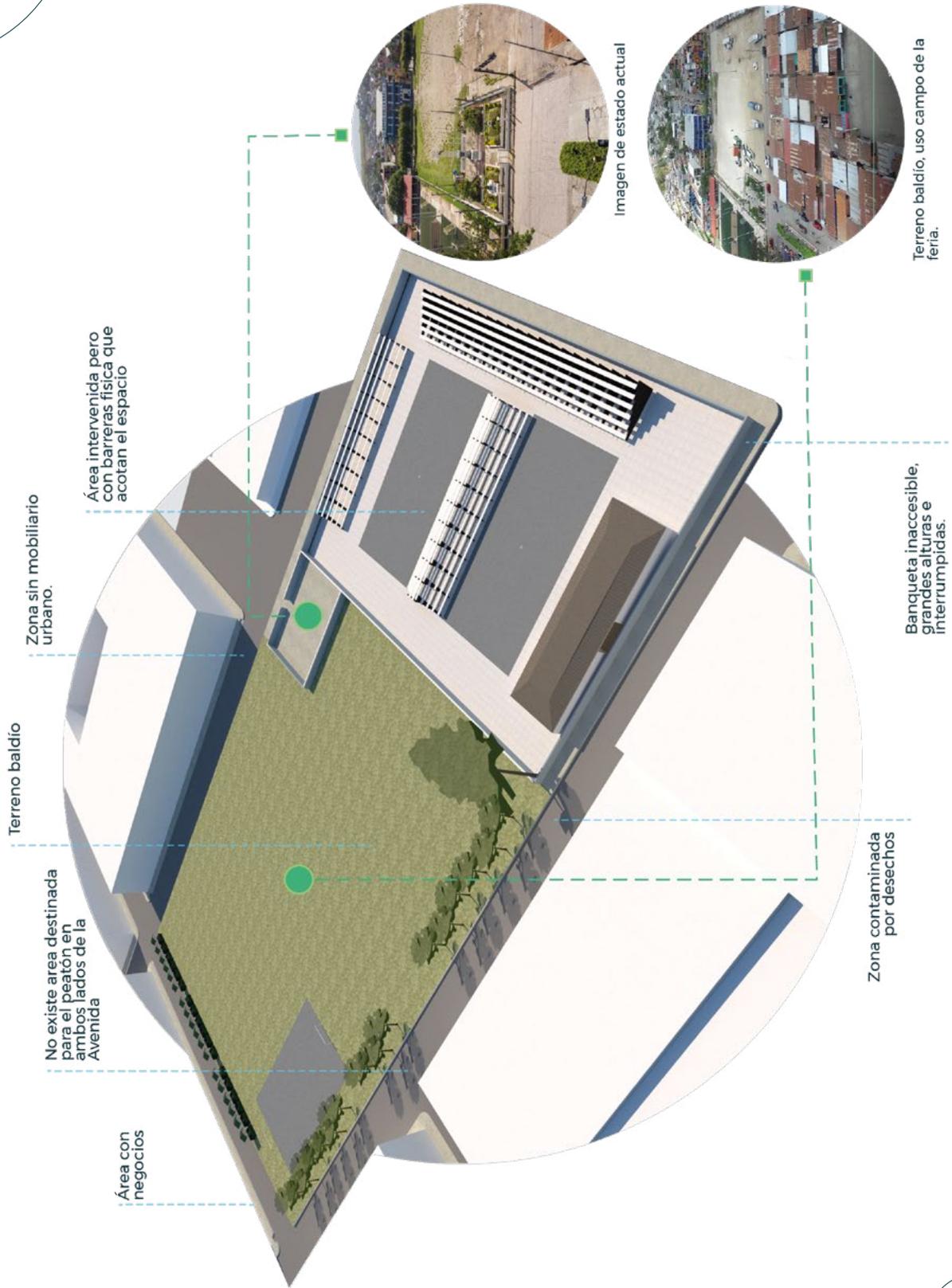
Esta es un área ha sido sitio de varias propuestas e intervenciones para poder revitalizar el área, la mayoría no se han tomado a consideración, y otras si, como las canchas que actualmente se encuentran en el área, pero que aun así no cubren las necesidades de todo los usuarios. Con aproximadamente 9000 m2 es un área la que solo se utiliza 1 vez al año, en los días de feria, pero normalmente es objeto de contaminación o utilizada como parqueo de buses extraurbanos. Se puede tomar como un terreno baldío el cual no posee áreas de sombra o mobiliario urbano para la convivencia de todas las personas.

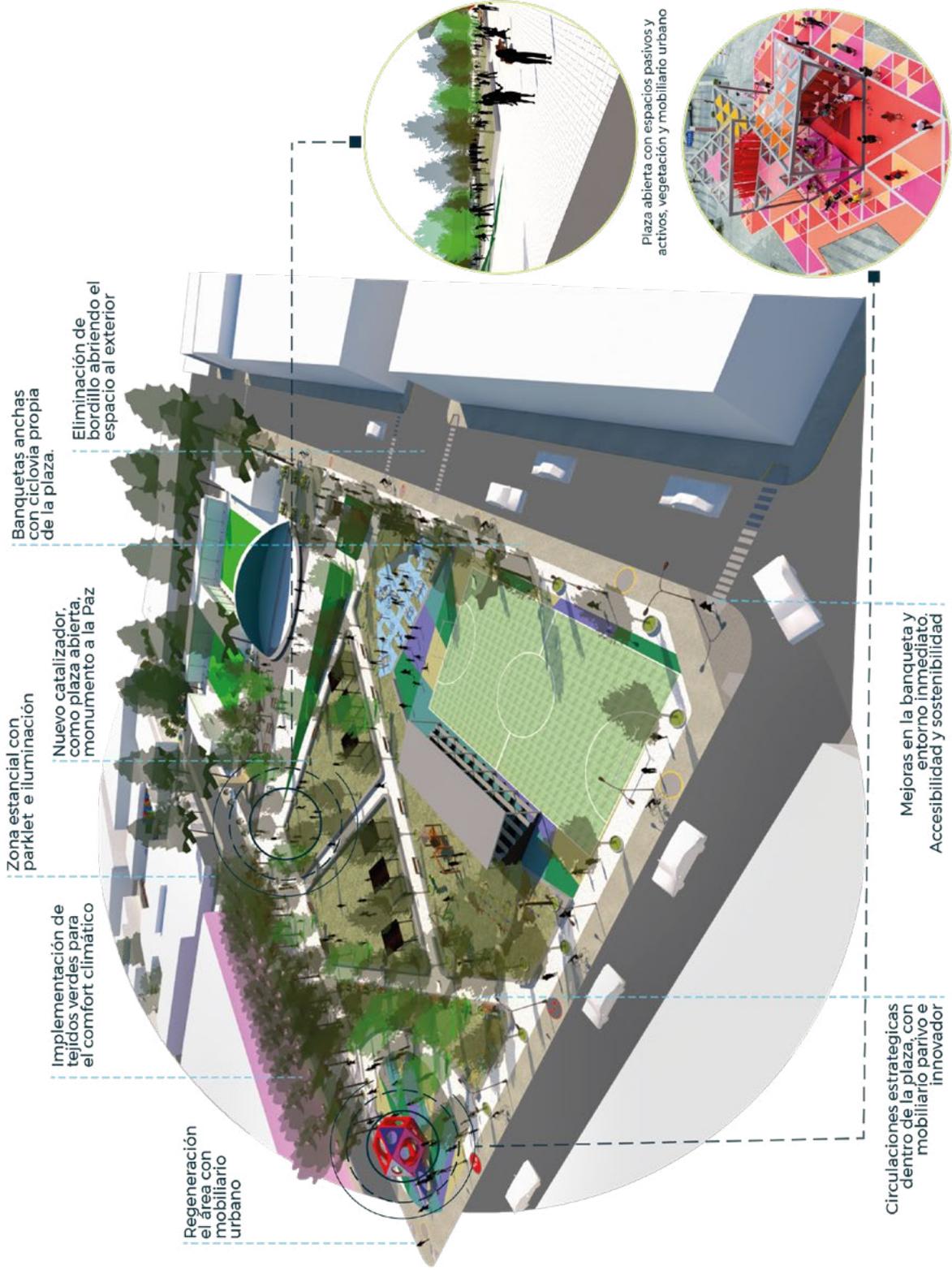
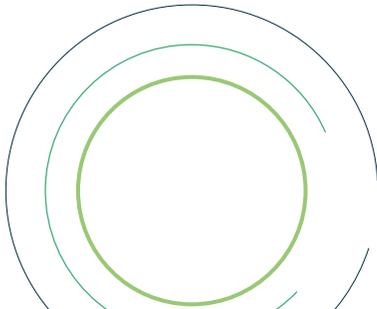
### Propuesta:

- Crear una zona permeable con nuevos espacios públicos de recreación pasiva y activa incorporando los espacios ya existentes por medio de una circulación funcional y conectar el área norte con la sur o el oeste y crear circuito donde se pueda realizar una agradable caminata
- Implementar pabellones culturales, artísticos o de emprendimiento que integren los diferentes sectores u organizaciones de la ciudad.
- Implementar un moderno mobiliario urbano inteligente, (bancas,

iluminación, pantallas informativas, áreas de wifi), y tomar en cuenta recomendaciones de bioseguridad.

- Crear zonas de recolección de desechos sólidos el cual pueda incentivar a los barrios cercanos al reciclaje domestico de manera comunitaria.
- Diseñar una trama vegetal integrada tanto en las áreas verdes como en las áreas pavimentadas para un mejor confort climático y tener un espacio útil a toda hora del día





Banquetas anchas con ciclovía propia de la plaza.

Eliminación de bordillo abriendo el espacio al exterior

Zona estancial con parklet e iluminación

Nuevo catalizador, como plaza abierta, monumento a la Paz

Implementación de tejidos verdes para el confort climático

Regeneración el área con mobiliario urbano

Plaza abierta con espacios pasivos y activos, vegetación y mobiliario urbano

Circulaciones estratégicas dentro de la plaza, con mobiliario parivo e innovador

Mejoras en la banqueta y entorno inmediato, Accesibilidad y sostenibilidad

## 5.1.2 P4 Regeneración parque Reino de España



**Ubicación:** Se encuentra en la esquina entre la 5ª Avenida y 10ª calle, a un costado de la Escuela de párvulos Beatriz Samayoa de Ponce, su área aproximadamente es de 800 m2.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a medio plazo.



2 años

**Presupuesto:** Inversión intermedia, con intervenciones moderadas o en zonas acotadas



Q1,800,000

### Estado actual:

La mayor parte del día el parque es rodeado por vehículos o ventas informales obstruyendo las visuales que puede ofrecer. El espacio cuenta con un área especial de juegos para niños pero que carece de vegetación elevando la temperatura del mismo. Se considera que es patrimonio histórico y cultural por lo que una intervención puede activar el área y su entorno. Existe un colectivo llamado movimiento Asturias que ha intervenido varios espacios de la ciudad, en este parque instalaron un punto de lectura llamado Augusto Monterroso, y no es más que un espacio con disponibilidad de libros lo cuales se pueden tomar mientras se está en el lugar, pero únicamente es utilizado por una minoría por lo mismo que el resto del parque no es atractivo para la recreación o la convivencia.

### Propuesta:

- Insertar en el área, estructura de juegos infantiles interactivos, juegos de piso tradicional y de mesa.

- Incorporar más especie vegetal autóctona dentro de los juegos para regular el confort térmico.

- Proyectar paredes interactivas donde, pueda existir muros verdes, muros de escalada, o muros pizarra de esa forma se puede aprovechar por completo el área.

- Considerar aplicar los lineamientos del inciso P2 para, regenerar; las calles y entorno próximo.

- Volver el area de lectura un area más más consolidada dentro del parque, con mobiliario especial y herramientas

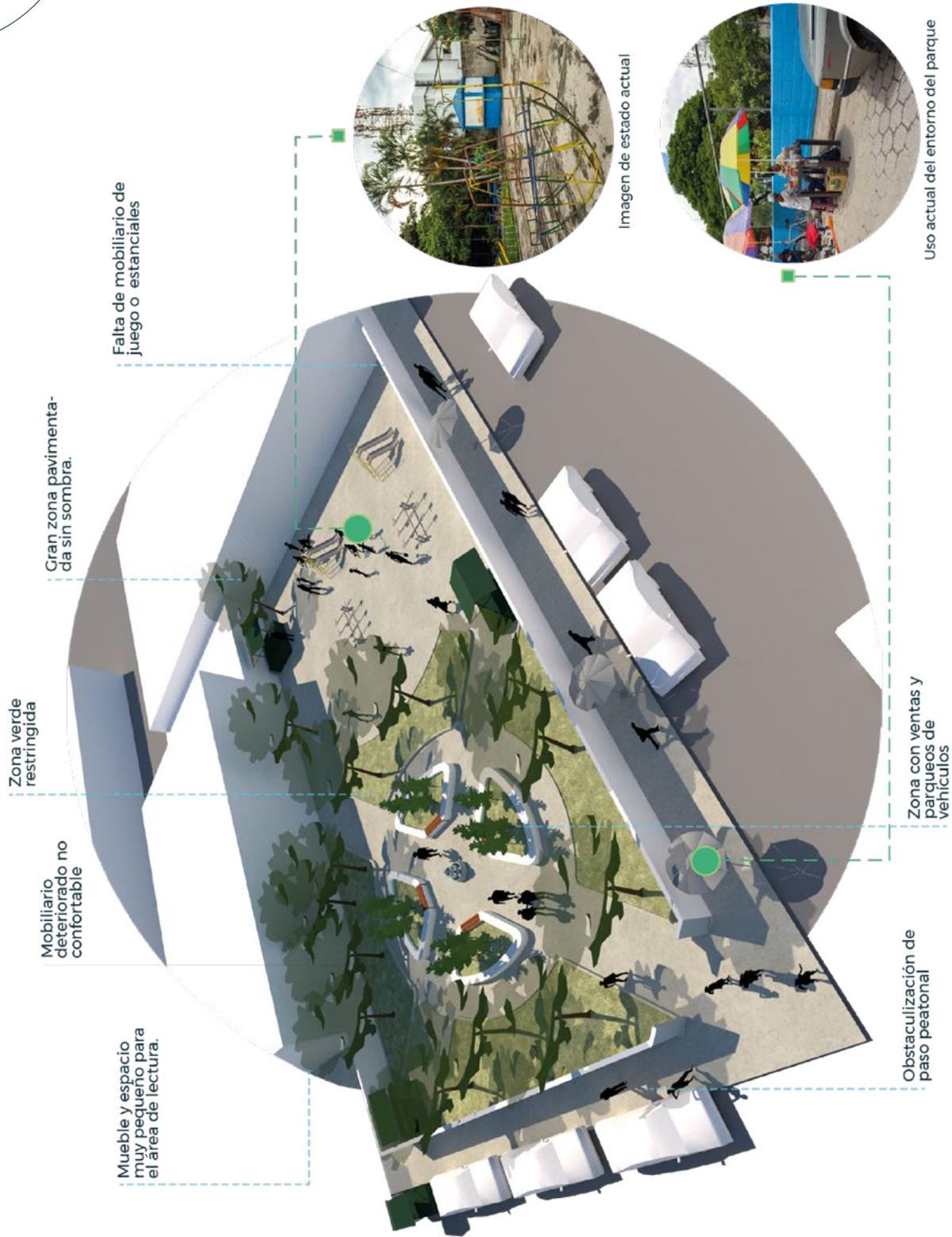
para incentivar a la población el hábito de la lectura.

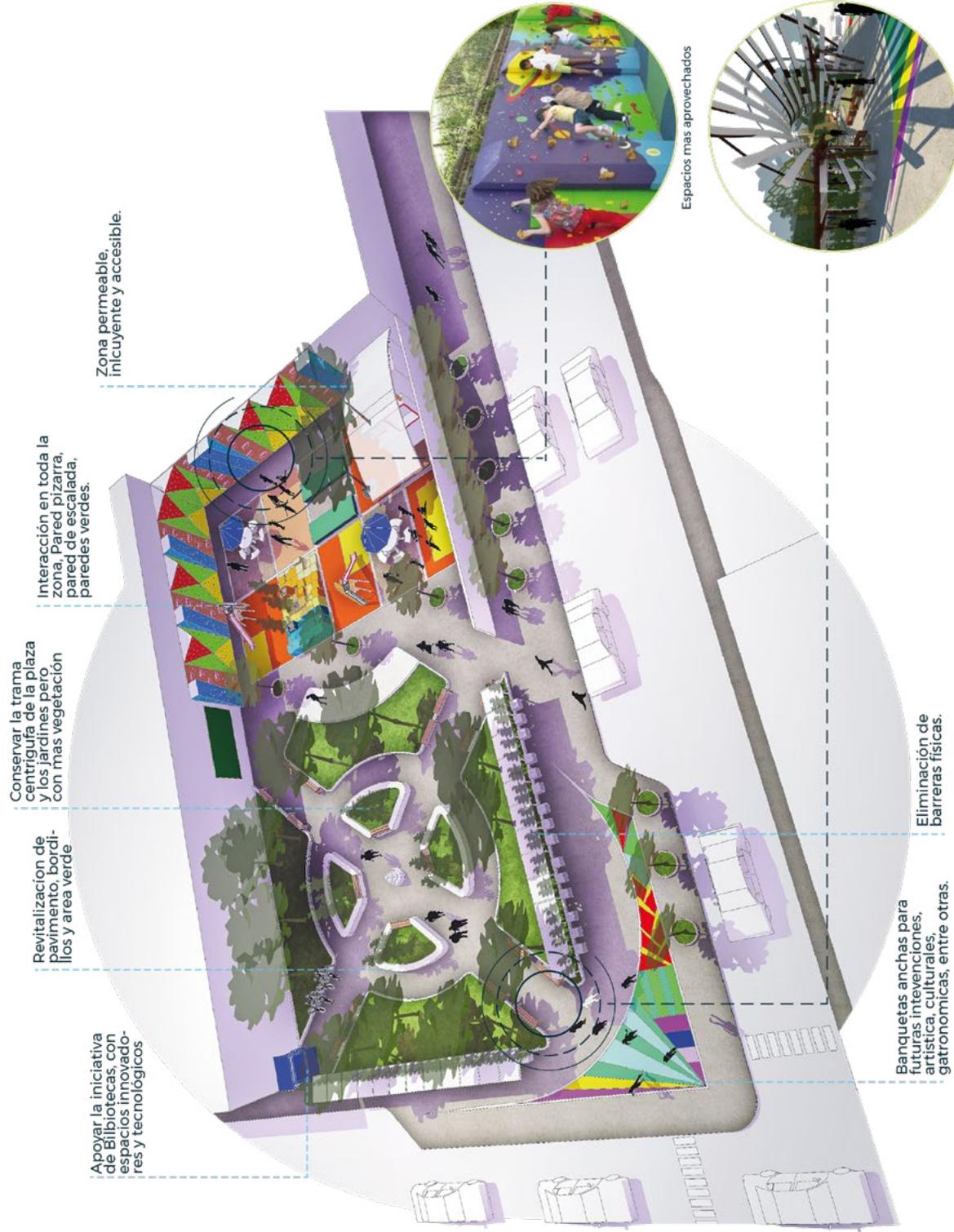
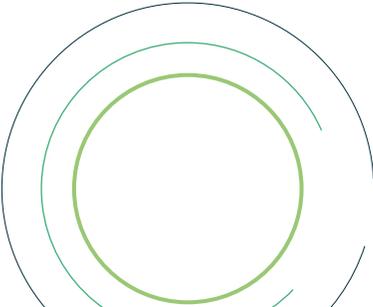
- Mantener el diseño actual de las circulaciones del parque, respetando el hecho de ser patrimonio histórico.

- Abrir las vistas del sur y el oeste para tener una mejor apropiación del espacio público.

- Diseñar cerramientos verticales ajardinados, para crear barreras naturales, también pérgolas las cuales pueda mejorar el confort climático hacia el exterior del parque.

- Diseñar kioscos de souvenirs y kioscos informativos sobre los espacios verdes y recreativos de la ciudad.





Apoyar la iniciativa de Bibliotecas, con espacios innovadores y tecnológicos

Revitalización de pavimento, bordillos y area verde

Conservar la trama centrífuga de la plaza y los jardines pero con mas vegetación

Interacción en toda la zona, Pared pizarra, pared de escalada, paredes verdes.

Zona permeable, incluyente y accesible.

Espacios mas aprovechados

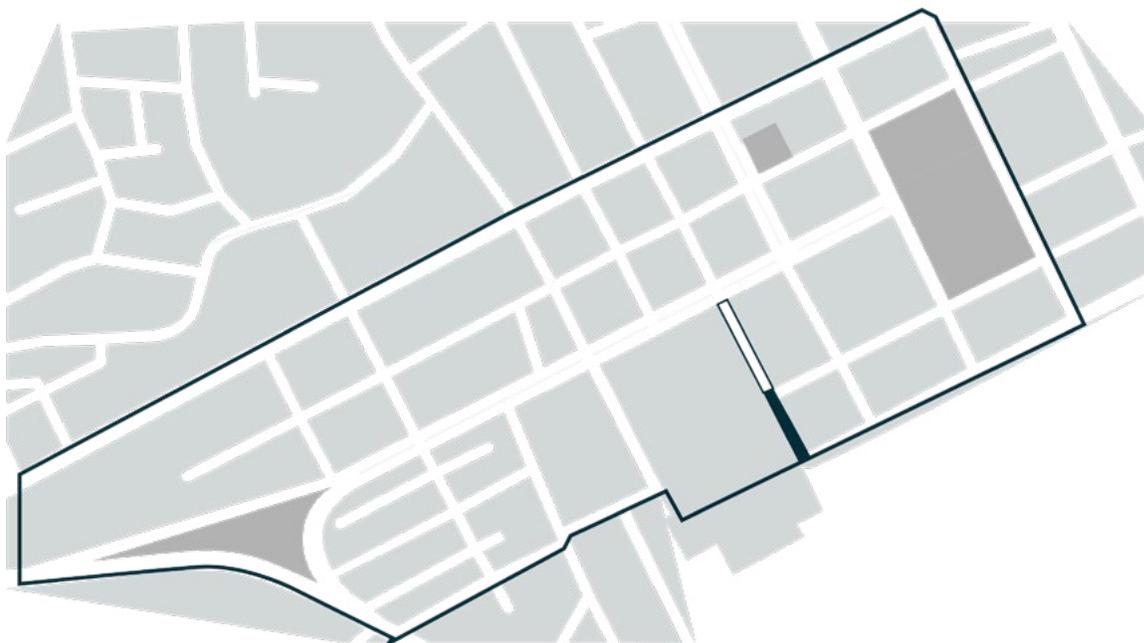
Jerarquización de ingreso

Banquetas anchas para futuras intervenciones, artística, culturales, gastronómicas, entre otras.

Eliminación de barreras físicas.



### 5.1.2 P5 Red de mejoras peatonales (banqueta básica)



**Ubicación:** implementarse en todos los sectores donde las banquetas presenten deterioro, interrumpidas, alturas accesibles, entre otros a considerar, o donde aún no existe este elemento.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a corto plazo.



1 año

**Presupuesto:** Inversión intermedia, con intervenciones moderadas o en zonas acotadas



Q,2,600,000

---

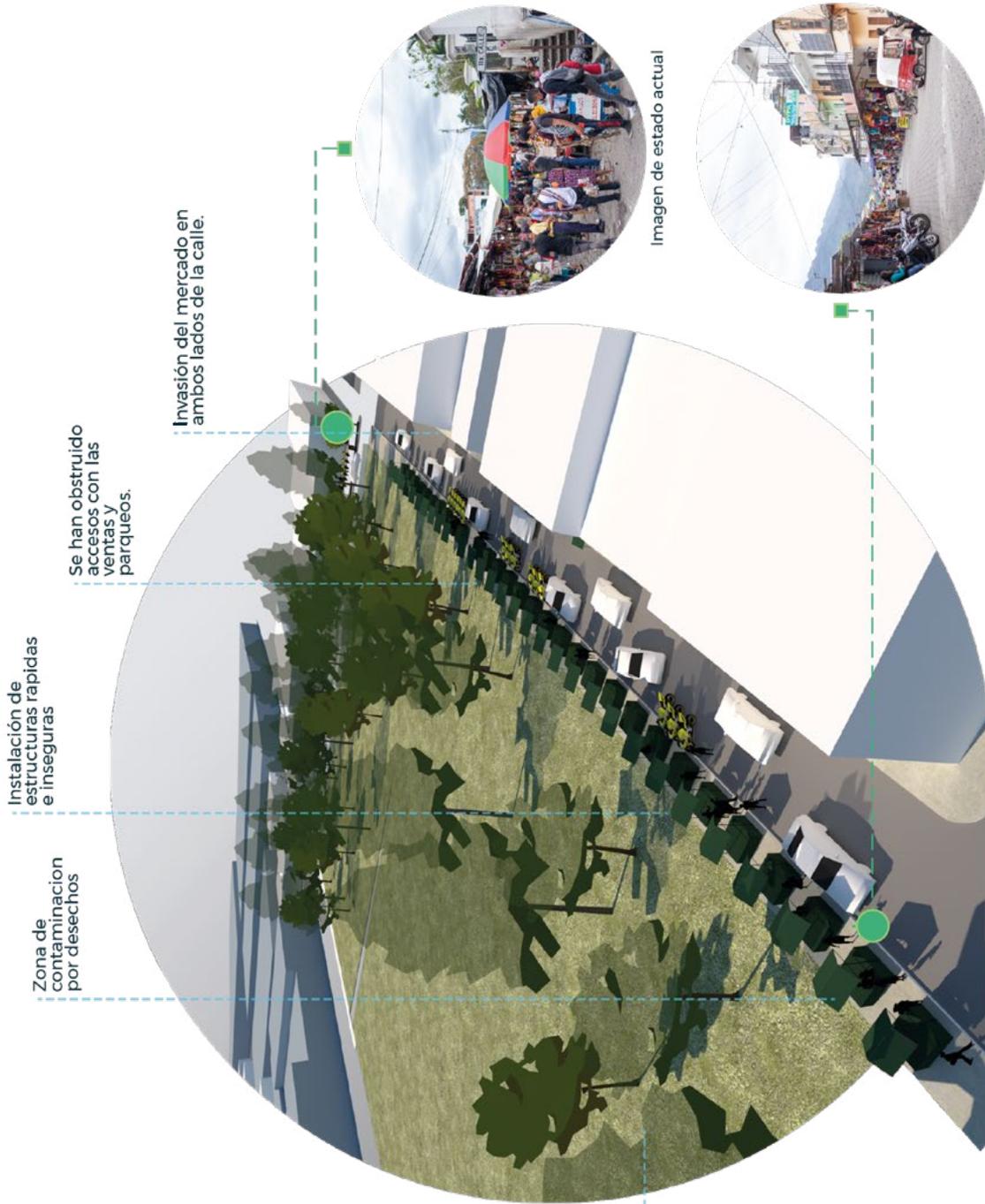
### Estado actual:

Muchas de las banquetas se encuentran principalmente invadidas, ventas de mercados y comercios que han provocado un desbordamiento pero no porque no existan espacios destinados dentro del área prevista, si no para estas más visibles a los consumidores, se crea caos en las circulaciones, contaminación y destruye el paisaje. Las interrupciones por alturas es también un problema ya que la topografía de trama es bastante irregular. Se han realizado trabajo que como en la 3ª avenida que si, han mejorado considerablemente el área.

### Propuesta:

- Diseñar infraestructura ligera como: bancas inteligentes, zonas cubiertas con pérgolas o elementos que protejan las inclemencias del tiempo en tramos de largos o de mayor afluencia.
- Implementar una red de alumbrado de alta eficiencia energética que pueda funcionar con energías alternativas.
- Delimitar los cruces peatonales con, pasos peatonales elevados y rampas de acceso para tener un espacio accesible y seguro para los transeúntes.

- Implementar vegetación ornamental de tamaño medio que mejoren la visual y regulen el confort climático de la calle.
- Mejorar los pavimentos con adoquines o tramas con movimiento que den colorido al área.
- Dotar de mobiliario de recolección de los desechos sólidos que promuevan la clasificación del mismo.



Instalación de estructuras rápidas e inseguras

Zona de contaminación por desechos

Se han obstruido accesos con las ventas y parqueos.

Invasión del mercado en ambos lados de la calle.

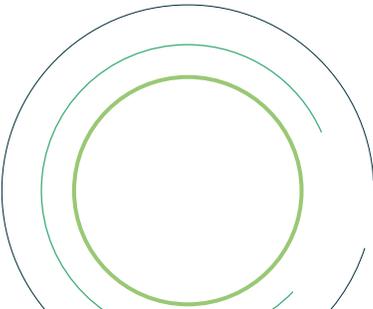
Área verde, que puede integrarse al proyecto.



Imagen de estado actual



Invasión de banqueta de ambos lados.



Zona innovadora:  
-Iluminación eficiente  
-Bancas  
-punto de carga

Pantallas informa-  
tivas, recolectores  
ambientales,

Ciclo vías, bien  
señalizadas

Recuperación y mejoras  
en las banquetas

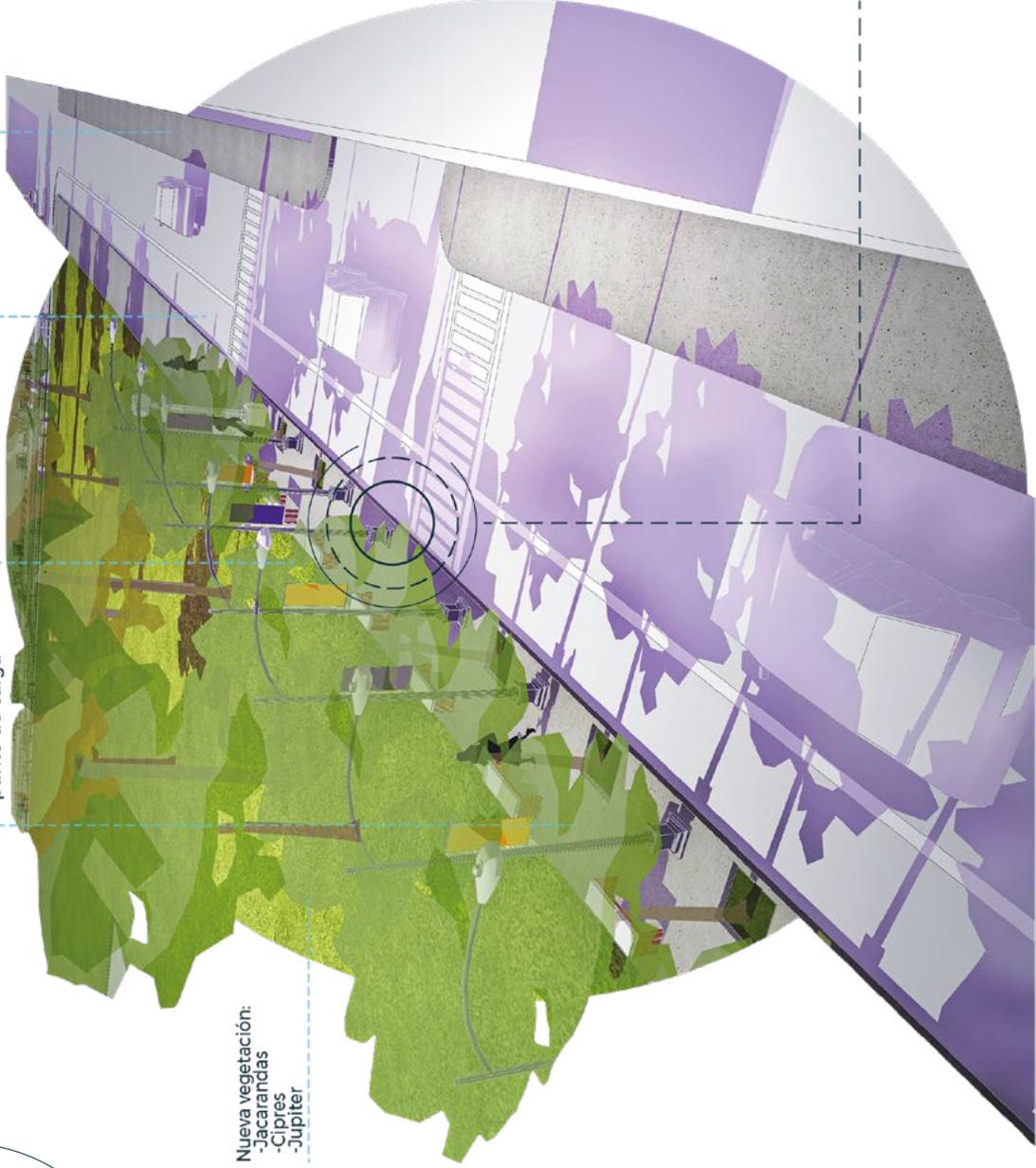
Nueva vegetación:  
-Jacarandas  
-Cipres  
-Jupiter



Calle Lonsdale, Victoria, Australia

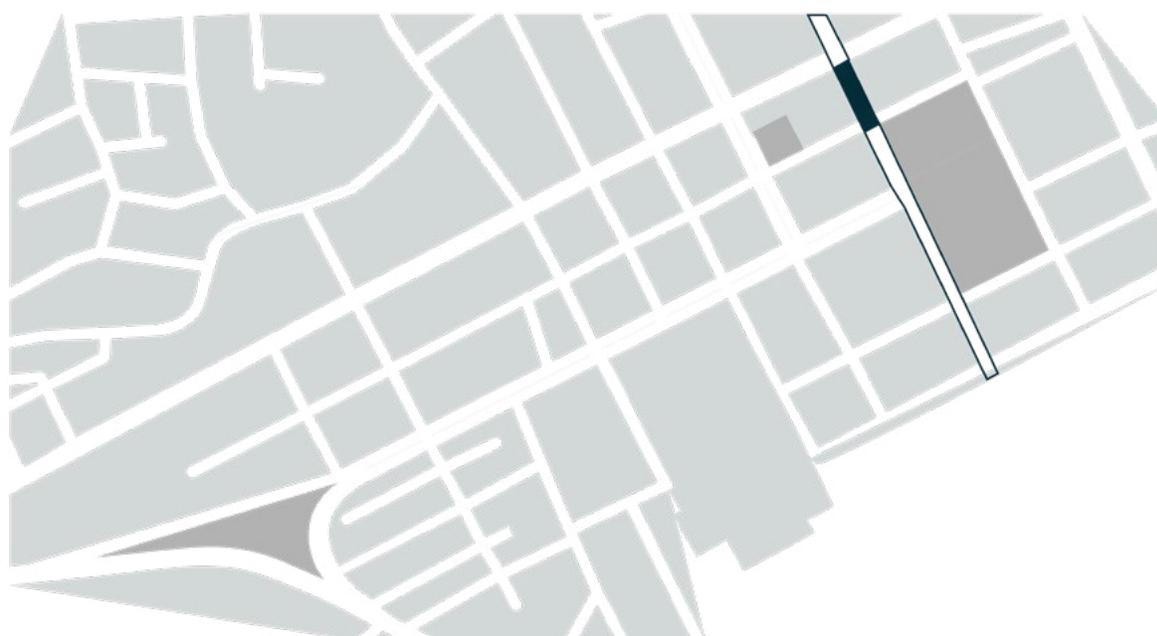


Mejoras en las banquetas



DESPUÉS

## 5.1.2 P6 Corredor verde activo (6ª calle)



**Ubicación:** todas las calles con gran espacio destinado a la movilidad motorizada, para una guía específica se tomó en la 6ª Avenida entre la 9ª y 10ª calle, inmediato; al este colinda con la Escuela Pedro Arriaza Mata, al oeste con la Escuela de párvulos Beatriz Samayoa de Ponce, al sur con la plaza monumento a la Paz y Centro de Salud Esquipulas, al norte hacia la salida a Chanmagua.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad media, dando resultados a mediano plazo las primeras intervenciones



4 años

**Presupuesto:** Inversión intermedia, con intervenciones moderadas o en zonas acotadas



Q,2,800,000

### Estado actual:

La calle funciona de una sola vía desde la 10ª calle hasta llegar al cruce hacia Chanmagua con un perfil de carretera de 12m, completamente es una calle destinada a los vehículos motorizados, dejando a al peatón en banquetas que si bien tienen un ancho mínimo estas están discontinuas, topes por la topografía, entre otros. El ciclista queda entonces obligado a utilizar con miedo la orilla de toda la calle, encontrándose también con vehículos mal parqueaos e invasión de comercios, que obstruyen y dificultan su paso.

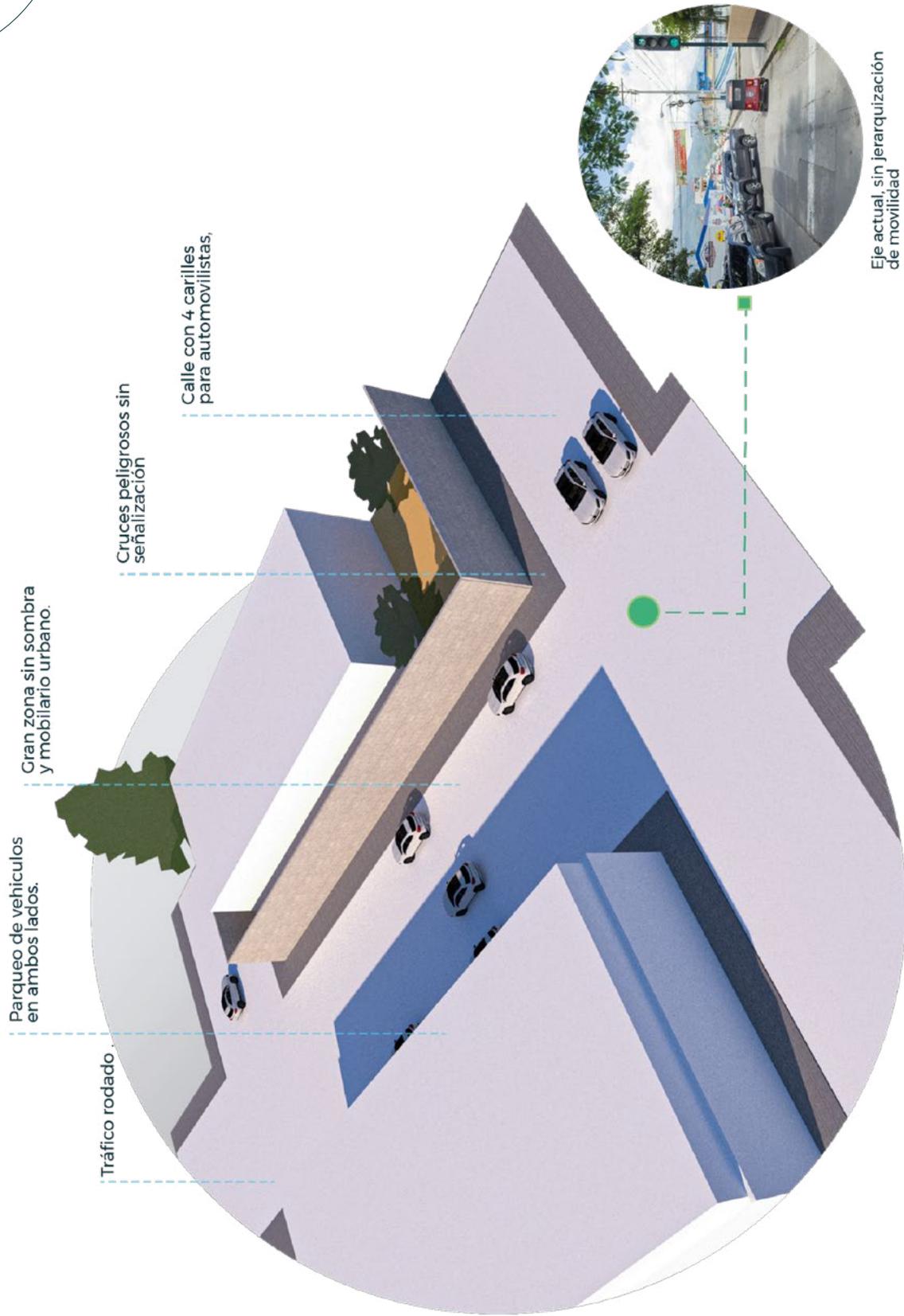
### Propuesta:

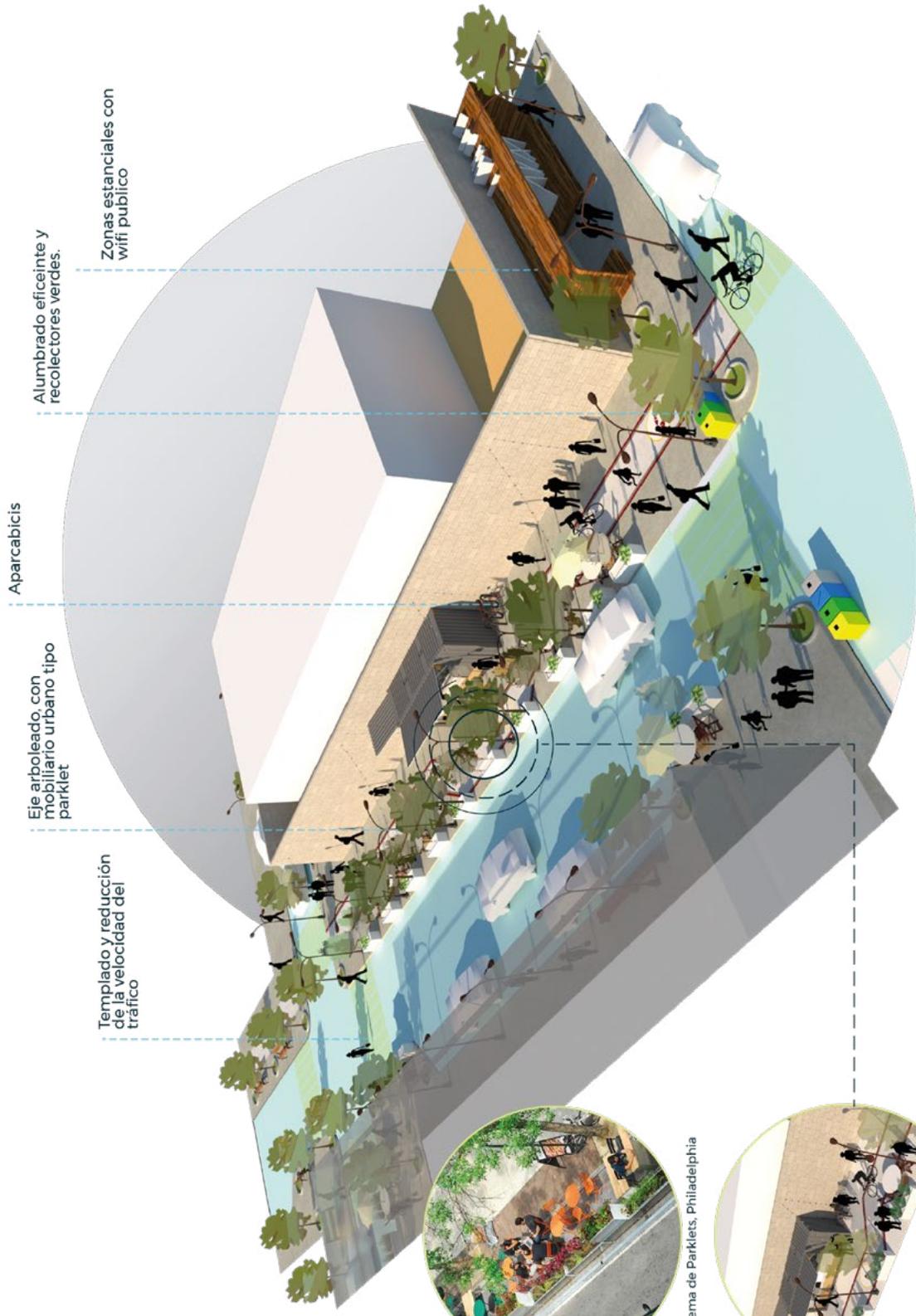
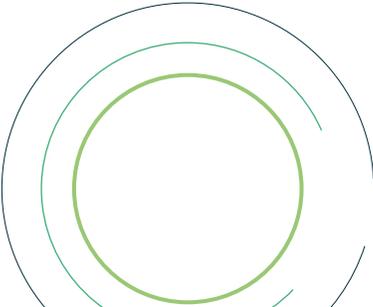
- Dotar de intervenciones ligeras accesible e inclusivo en toda la vía.
- Conservar la dirección única del carril para reducirlo a 4 metros para tránsito vehicular para integrar el ciclo-vía que conecta con la 11 calle.
- Dotar de árboles ornamentales para proteger de los soleamientos y armonizar el paisaje.
- Optar por días y rangos de horarios en los que se pueda tomar la el eje completo a manera de una vía activa libre de transporte motorizado usando la plaza monumento a la paz como espacio catalizador de la intervención.
- Revitalizar las banquetas por medio de: ancho no menor a 2m, reducir la

alturas para tener una continuidad, mejorar los pavimentos y cambio de texturas, incorporar áreas verdes para mejor filtración.

- Diseñar infraestructura ligera como, zonas de aire, bancas inteligentes, área de elementos de protección contra la lluvia; donde se pueden incluir pantallas informativas estacionales, señalización vertical y horizontal incluyendo pasos peatonales para mayor seguridad dentro de la avenida.

- Combinar área de parqueo con áreas de pasivas a manera de generar mayor espacio público dentro de la vía.





Aparcabicicis

Eje arbolado, con mobiliario urbano tipo parklet

Templado y reducción de la velocidad del tráfico

Alumbrado eficiente y recolectores verdes.

Zonas estanciales con wifi publico



Sistema de Parklets, Philadelphia



Corredor verde activo



## 5.2 Recuperación de edificaciones infrautilizadas

### 5.1.1 P7 Pinta Esquipulas



**Ubicación:** Cubrir primero en el área de estudio, como: fachadas, medianeras o cerramientos de espacios baldíos o colindantes.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad baja, dando resultados a corto plazo.



1 año

**Presupuesto:** Intervención ligera, puntual, centrada en la gestión o basada en preexistencias.



Q,1,500,000

---

### Estado actual:

Existen organizaciones como INGUAT por medio de la oficina departamental que están abiertos a este tipo de proyectos y a apoyar las iniciativas que eleven el sector turístico de la ciudad. La escuela Pedro Arriaza Mata, la Escuela de párvulos Beatriz Samayoa de Ponce presentan un escenario clave para la implementación de este tipo de intervención, muros delimitadores del colegio San Benito, Hoteles en la 2ª avenida que no aportan belleza al paisaje.

### Propuesta:

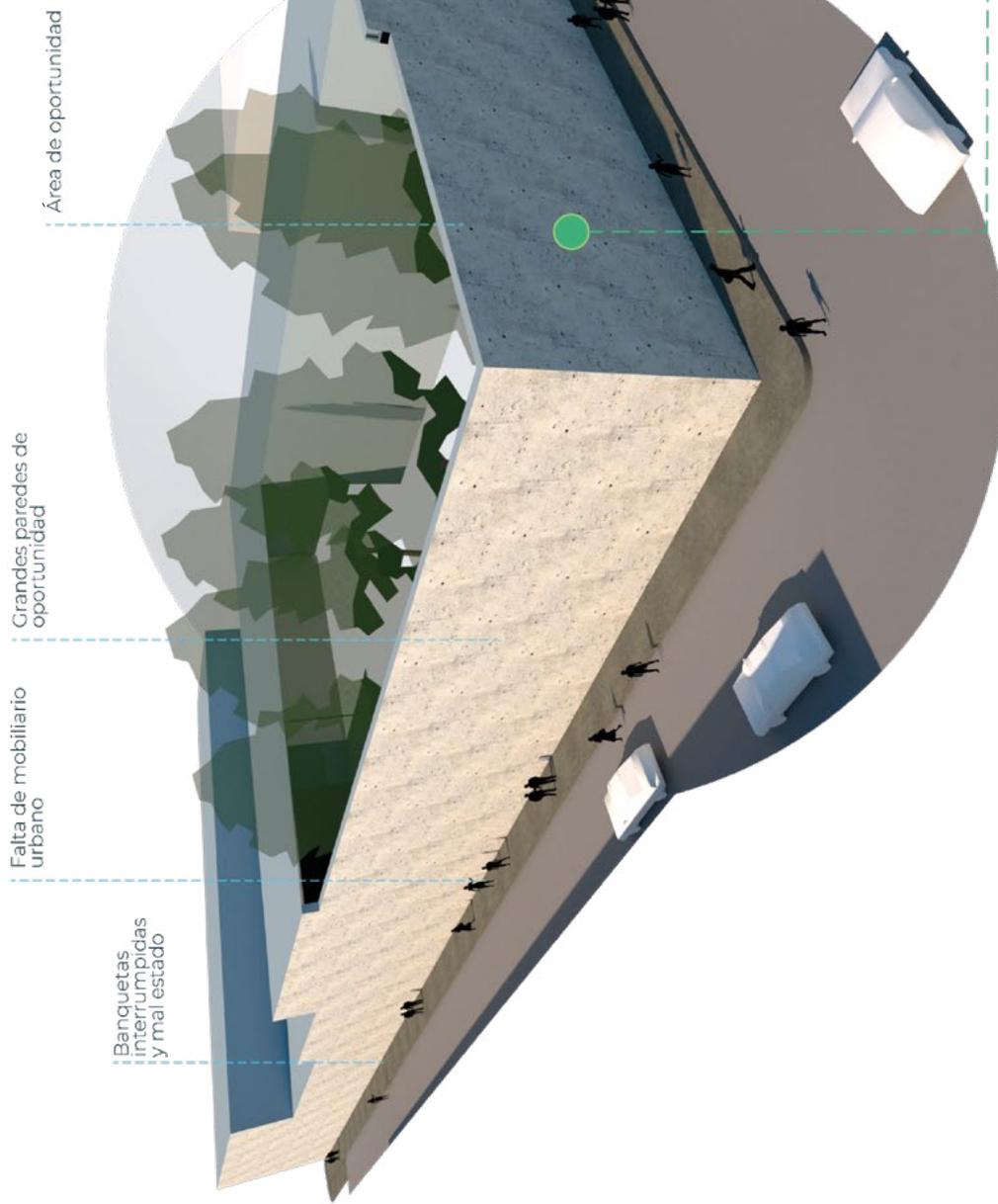
- Categorizar los posibles escenarios, en primer lugar fachadas no principales de edificios, segundo las paredes que delimiten edificios o solares abandonados u de construcciones aisladas.

- Involucrar tanto organizaciones, movimientos (Inguat, casa de la cultura) que incentiven con concurso o talleres de pintura que puedan después plasmarse en estos escenarios.

- Optar por temas que incentiven la cultura o identidad a la Ciudad.

- Crear un banco de materiales, como donaciones o recursos adquiridos por los voluntarios que faciliten las intervenciones.

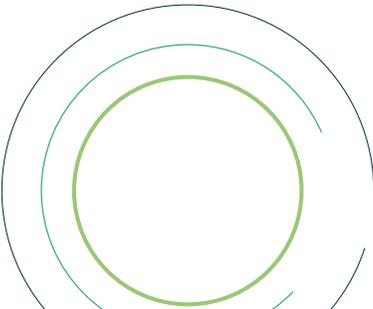
- Crear una línea turística donde se involucren estas áreas, por medio de las pantallas informativas a incorporarse en la ciudad.



Medianera en 3 av frente a puente Grande



Imagen de estado actual

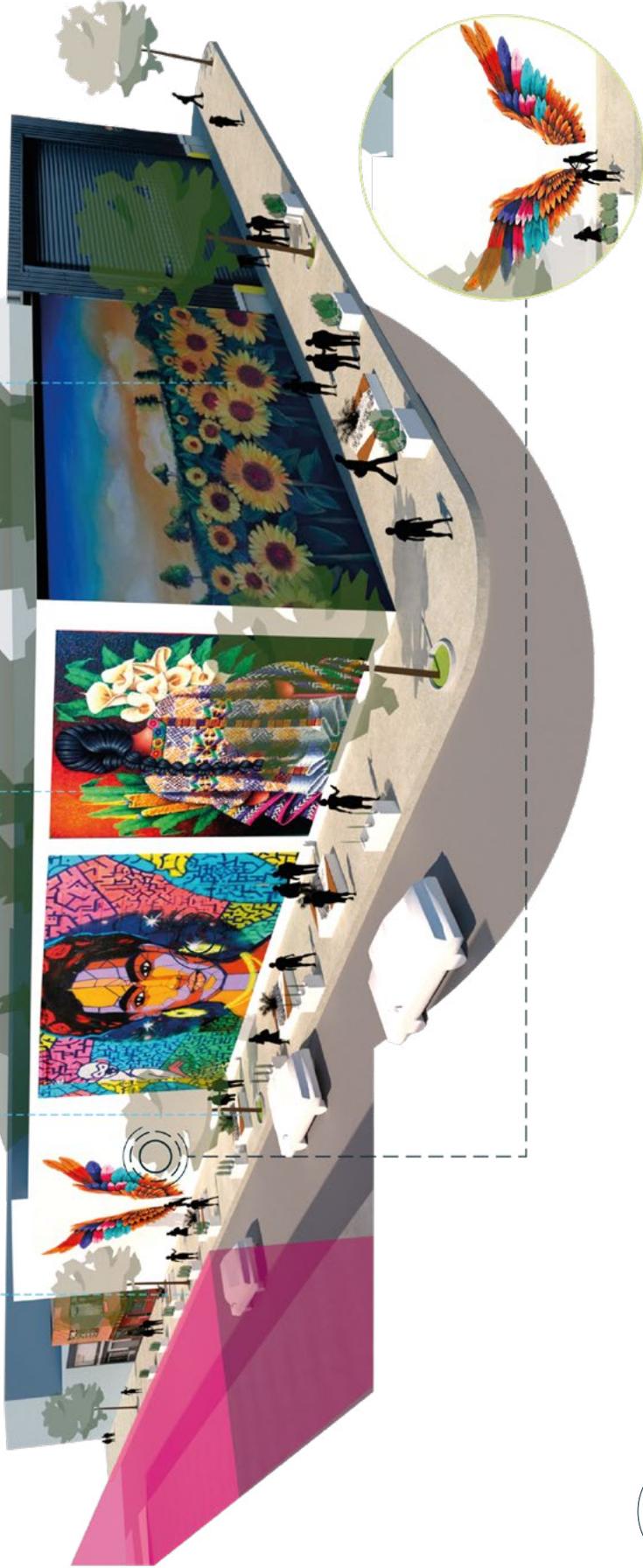


Paredes grises,  
medianeras, paredes  
perimetrales, etc

Incentivar el arte  
callejero, por medio  
de alianzas sociales o  
departamentales

Incorporar mobiliario  
urbano y vegetación

Mejoras en la  
banqueta



Murales interactivos

### 5.1.2 P8 Catalizador urbano (mercado de artesanías)



**Ubicación:** El emplazamiento de este espacio va de la 4ª avenida a la 6ª avenida, entre la 11ª calle y 12ª calle, vulnerable a amenazas por los antecedentes de incendios y debilidades en cuanto a su zonificación interna.

**Plazo temporal:** intervención amplia de complejidad alta, dando resultados a largo plazo.



5 años

**Presupuesto:** Inversión más alta por intervención edificatoria intensa o en grandes áreas



Q.8,200,000

---

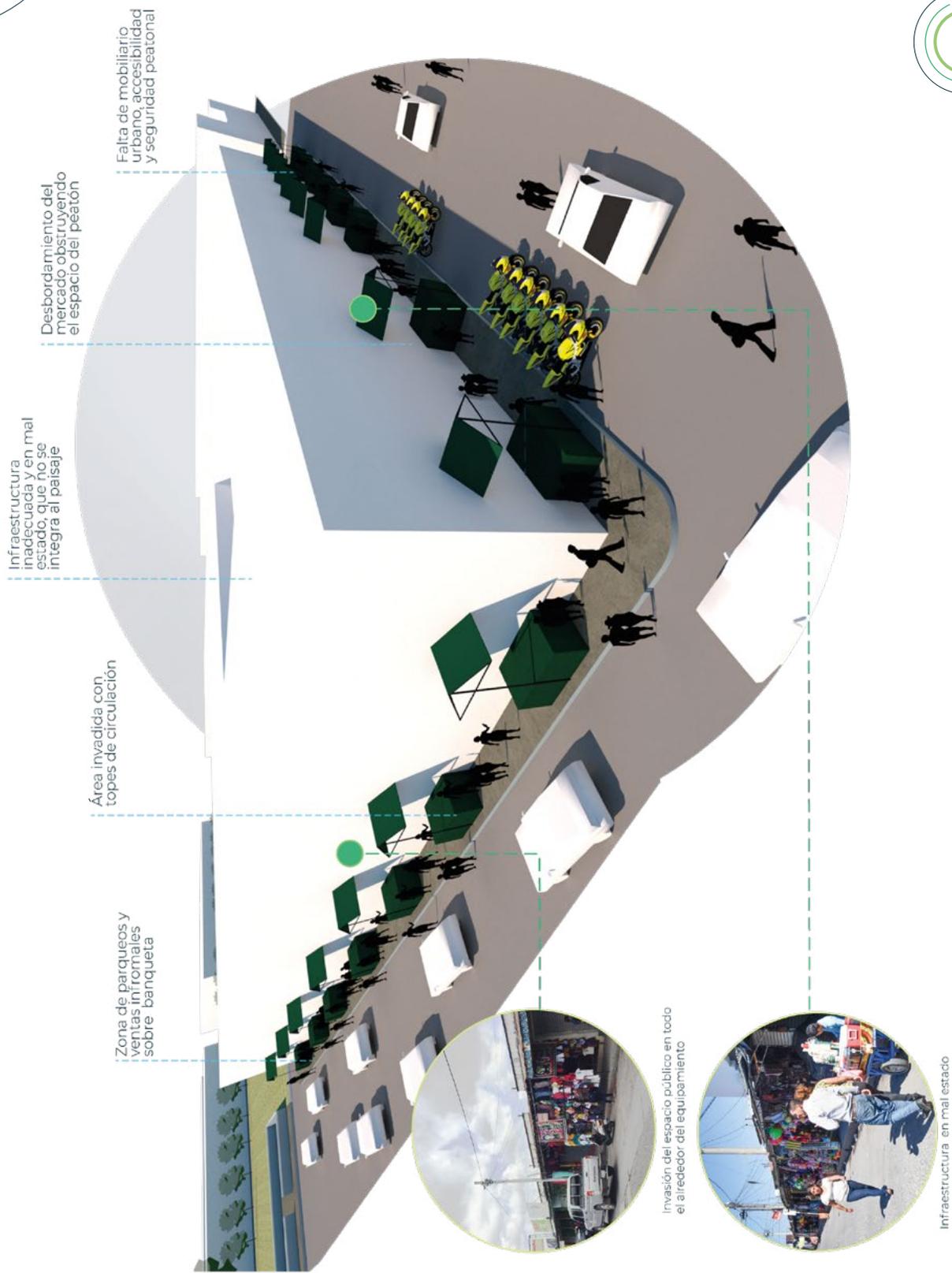
**Estado actual:** se divide en dos partes, la primera comprendida de la 5ª Avenida a las 6ª Avenida y de la 11ª calle y 12ª calle, que presenta una infraestructura sin ningún estilo arquitectónico o tratamiento en sus fachadas. Se ha vuelto infrutilizado porque cuentan con puestos abandonados que han migrado a las orillas del mismo, como un área deportiva la cual se ha degradado y no funciona como un espacio público como tal. El segundo ubicado la 4ª avenida a la 5ª avenida y de la 12ª calle a 13ª calle, ha sufrido transformaciones grandes a partir de los incendios que afectaron gran parte del inmueble. Este sector es el más afectado por el desbordamiento la invasión al espacio público.

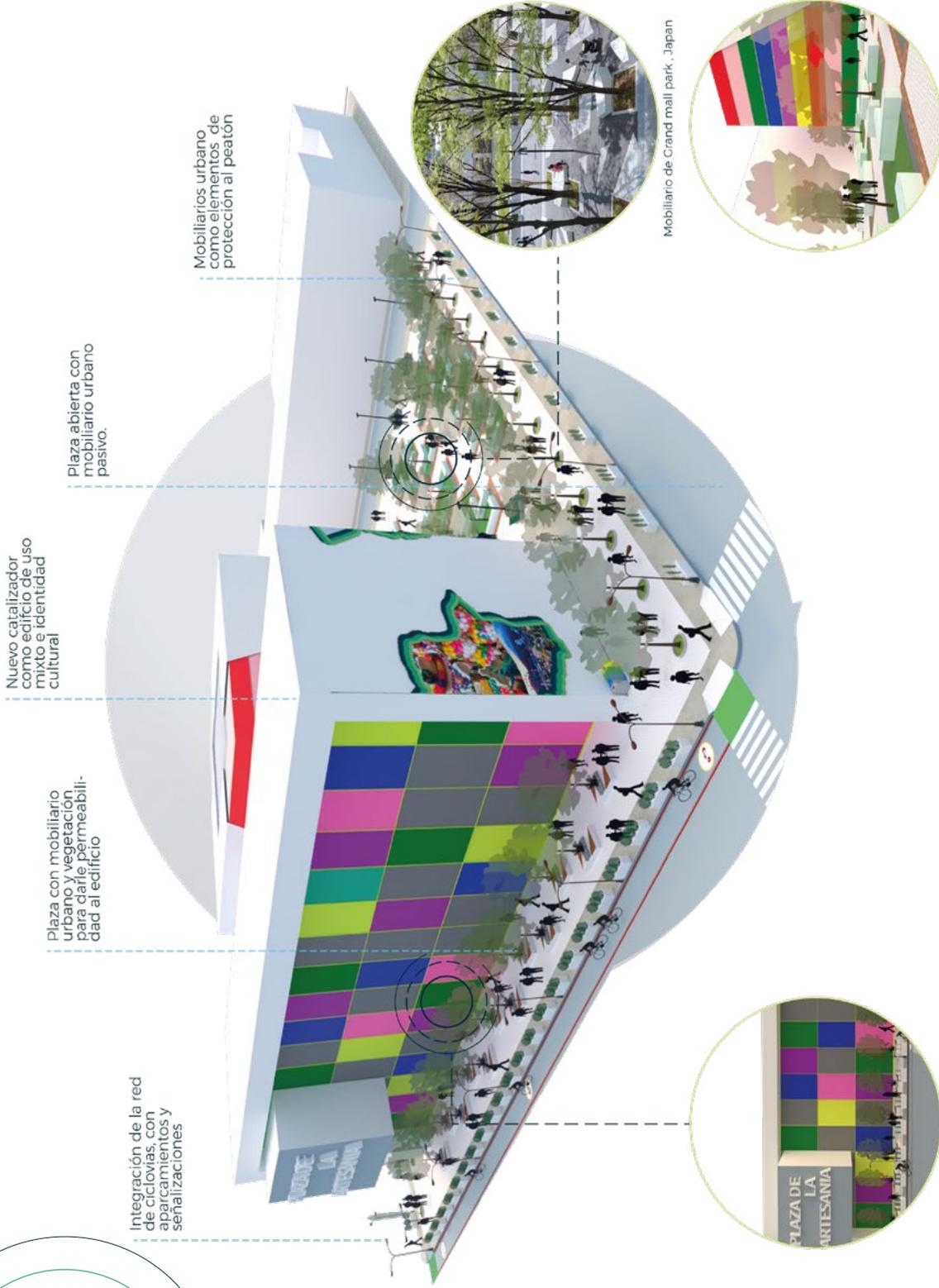
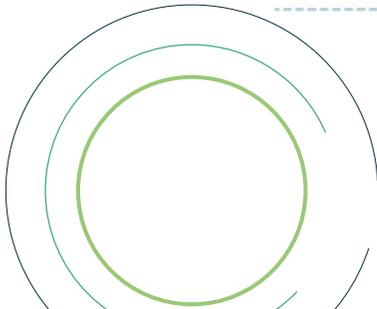
### Propuesta:

- Regenerar el área y planificar un nuevo equipamiento de programa mixto que unifique el comercio, cultura y deporte.
- Buscar que cumplan con altos estándares de confortabilidad y sostenibilidad ambiental, con espacios abiertos que se incorporen al entorno y dotar de vistas hacia la ciudad.
- Proponer sea un elemento catalizador que atraiga tanto a los comerciantes y personas en general para liberar el espacio público mal ocupado.
- Que se pueda proyectar hacia el exterior y tener un espacio permeable.
- La activación de las calles adyacentes dará oportunidad de tener nuevos

usos temporales, mejorando la accesibilidad y seguridad de esa parte de la ciudad.

- Concebir espacios internos con flexibilidad para adaptarse a necesidad y actividad diferentes.
- Proponer un entorno dentro de la misma manzana para favorecer el uso del espacio que funcione como parqueos activos y colaborativos para tener un área útil durante el mayor número de horas posible.
- Que pueda incorporarse actividades urbanas como, gastronomía, educación, deporte, emprendimiento, cultura y patrimonio.





Integración de la red de ciclovías, con aparcamientos y señalizaciones

Plaza con mobiliario urbano y vegetación para darle permeabilidad al edificio

Nuevo catalizador como edificio de uso mixto e identidad cultural

Plaza abierta con mobiliario urbano pasivo.

Mobiliarios urbano como elementos de protección al peatón

Mobiliario de Grand mall park, Japan

utilización de colores para darle identidad

Transformación a equipamiento mixto





**06 CONCLUSIONES/  
RECOMENDACIONES**



---

## 6.1 Conclusiones

1. Se ejecutó un diagnóstico urbano/arquitectónico con el que se determinó que, una de las diferentes formas de generar intervenciones urbanas en las ciudades es recopilando datos, como: identificación de problemas, potencialidades y estrategias de solución para el reordenamiento de espacios públicos y de recreación del área urbana del municipio de Esquipulas, Chiquimula.
2. Se realizó un proceso de diagnóstico urbano-arquitectónico, donde se identificó el espacio público como elemento integrador de una ciudad, el cual es necesario sea de calidad, confortable y seguro. Con esta síntesis y el análisis de contexto se estructuró una propuesta con lineamientos enfocados a regenerar y activar el espacio urbano, más conectado, más innovador y verde, que mejore la calidad de vida de las personas, ya que, en Esquipulas el espacio público actual es considerado obsoleto, la ciudad ha crecido en gran número alejándose del centro urbano, aumentando la necesidad de utilizar un medio de transporte para circular; más una mala o casi nula planificación urbana.

- 
3. La intervención reactivará toda el área de estudio beneficiando el sector económico y turístico en donde el 80% de la población sea beneficiada por lo que, al crear una red de mejoras al espacio público, se abrirán más oportunidades de convivencia y de devolverles la importancia al espacio público.
  4. Se identificaron espacios públicos dañados principalmente en la 11 calle, donde se plantea la reubicación de las estaciones de buses, ordenar el área de parqueos en la calle, liberar y mejorar las banquetas, esto con la intervención de zonas estanciales seguras y accesibles, como resultado de la jerarquización de la movilidad actual lo que permita eliminar el congestionamiento causado por el transporte público y las calles se vuelvan más amigables y de interacción entre las personas.
  5. Las intervenciones de nuevos catalizadores o corredores verdes completarían este tipo de intervención dentro del espacio público (calle) con la inserción de elementos positivos a lo largo de la 6ª avenida; mobiliario urbano funcional, estético y las nuevas formas de movilidad urbana. La línea verde incrementara el potencial de la ciudad, permitiendo que cada zona sea permeable integrando lo construido público y privado, generando conexión física y visual al incorporar la vegetación y crear zonas de arboledas para mejorar el paisaje, regular el confort climático y el goce de las nuevas formas de movilidad con mayor convivencia y mejoras a la calidad de vida
  6. Para generar una nueva imagen urbana la metodología participativa ayudaría en este caso a reducir tiempos de ejecución, involucrarse activamente a la comunidad, grupos e instituciones, fomentando el sentido de participación ciudadana, como también el de alianzas para lograr los objetivos planteados y pueda este estudio desarrollarse al resto de la ciudad, replicando los lineamientos, conceptos de intervención y formas de regeneración urbana. “Si planificas ciudades para carros y tráfico obtienes carros y tráfico, si planificas para personas y lugares obtienes personas y lugares.”, Fred Kent.

---

## 6.2 Recomendaciones

- A nivel de diseño urbano, y como diferentes organismos o grupos a favor del espacio público, se recomienda manejar la metodología de manera clara y puntual, organizando las herramientas para la gestión y la futura proyección, para no realizar propuestas superficiales, donde únicamente se restaure estéticamente, sin solucionar el problema real de la ciudad.
- Se recomienda una implementación del plan, con agentes locales, colectivos de personas, dependencias municipales, COCODE, directivas de diferentes sectores, y organizaciones privadas, para fortalecer la investigación y análisis de contexto y empezar a generar aceptación de la intervención conociendo las verdaderas necesidades urbanas.
- A nivel de delimitación del área, se recomienda focalizar puntos que a manera de acupuntura, pueda expandirse las acciones y lineamientos para una transformación urbana integral, desarrollado por etapas, según capacidad económica y etapas anuales importantes.

- 
- Se recomienda, que las propuesta se orienten a tener un espacio integral, con cualidades de confort e imagen; permeabilidad, actividades y sociabilidad, accesibilidad y bioseguridad. De acuerdo a las propias mezclas de elementos de la ciudad, económico, político, turismo, y calidad ambiental.
  - Se recomienda comunicación sobre la aprobación y objetivos de la propuesta con el ente impulsador, Municipalidades u organizaciones, para la facilitación de materiales, antecedentes de territorio, acceso a información y/o herramientas que faciliten el desarrollo y fortalezcan teóricamente el proyecto.
  - Se recomienda buscar la opción de integrar grupos multidisciplinarios para dar repuestas con diferentes puntos de interés y visiones que generen un Plan regulador urbano para un mejor desarrollo urbano de las ciudades.



## 07 ANEXOS/BIBLIOGRFÍA



## 7.1 Anexos

### 7.1.1 Honorarios de arquitectura

Los honorarios se dividen en un 65% para gasto administrativo los cuales incluyen:

- Investigación
- Planificación
- Estudios y cálculos

El 35% restante representa el valor total del diseño realizado y el cual corresponde al costo del trabajo realizado en el planteamiento de anteproyecto arquitectónico, teniendo como resultado la cantidad monetaria que cuenta como devolución de parte de la Facultad de Arquitectura a la sociedad guatemalteca gracias al proyecto planificado

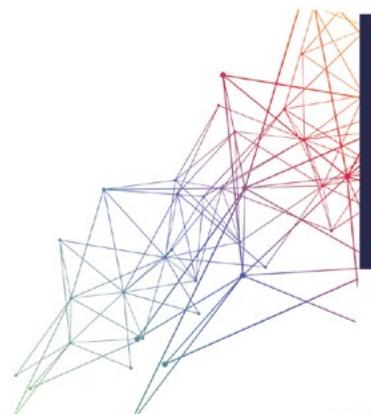
<b>Proyecto ejecutivo:</b>	65%	Q. 18,005,000.00
<b>Anteproyecto:</b>	35%	Q. 9,695,000.00

## 7.1.2 Participación ciudadana:

Tratando de involucrar a la comunidad en el proyecto, ya que son los verdaderos protagonistas de la ciudad para tener un acercamiento con la realidad y como es para cada uno la ciudad cada día.

Se organizó entonces un Workshop llamado; **Esquipulas CS3**, juntamente con los Arquitectos asesores, pretendiendo fortalecer la investigación y partir de las necesidades puntuales de la ciudad definidas dentro del tema de espacios públicos.

Se planificó unas series de puntos o actividades a tratar que nos dieran resultados concretos, y generar interés a los agentes en las mejoras de su espacio vital, como ciudadanos, trabajadores, u usuarios del espacio público.



# Workshop “Esquipulas CS3”



Desde este punto de la investigación se tenía claro que el estudio de la ciudad es un tema amplio donde para realizar un estudio completo se tendría que convocar a un grupo multidisciplinario, proceso que no es válido para este tipo de proyectos dentro del marco metodológico de la Universidad. Por lo que de los resultados obtenidos como complemento del análisis de contexto, también se obtuvo un listado jerarquizando los espacios más vulnerables y que están siendo obsoletos por la sociedad, por el deterioro, falta de mobiliario entre otros. Fue como se planteó estratégicamente el de intervenir la ciudad desde un polígono o área e intervención.

Los datos finales fundamentan la propuesta con lineamientos y estrategias de soluciones necesarias para la regeneración de la ciudad.



Agentes involucrados: Dirección departamental de INGUAT, Dependencias municipales de la Municipalidad de Esquipulas, Vecinos, Policía Municipal de tránsito, agentes municipales de Turismo

## Cartografía de percepción:

Se estudió la ciudad desde sus potencialidades sus desventajas, y como se viven los espacios públicos, identificarlos y trazar un recorrido de acuerdo a la frecuencia de uso e importancia dentro de la ciudad



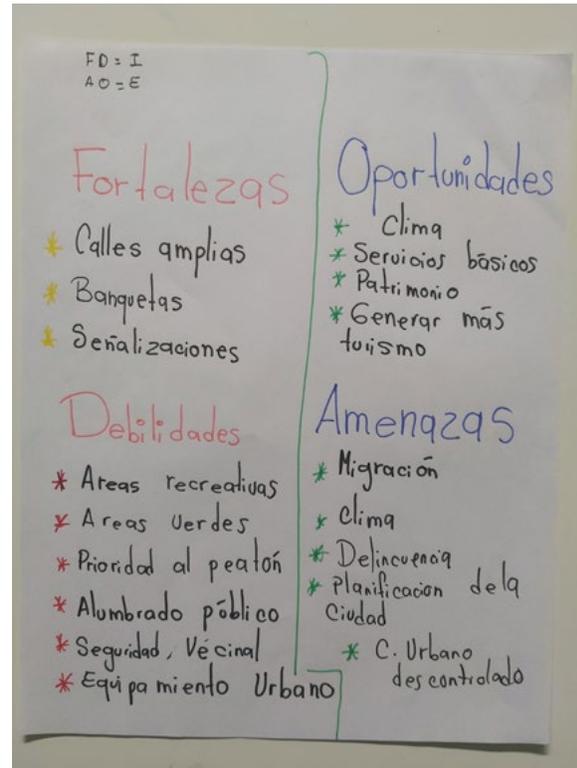
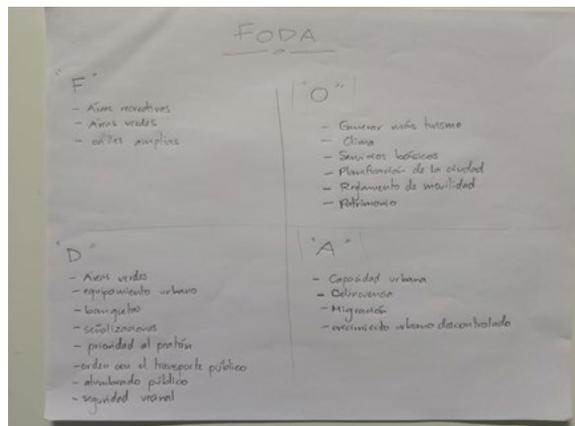
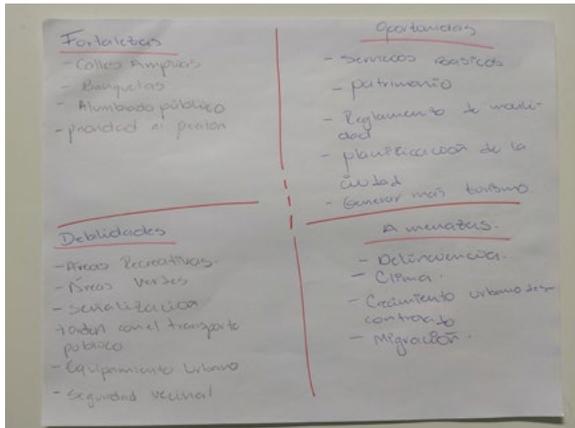
## Visualización de escenarios:

Se discutió sobre cómo y dónde la ciudad podría mejorar, en cuanto a la imagen urbana, el paisaje, el ambiente, mejores condiciones de espacios públicos. Que podrían ayudar a generar líneas de acción sobre donde inducir el proyecto.



## FODA Inducido:

Las fortalezas, oportunidades, debilidades y amenazas de una ciudad, giran en cuanto a cómo sintetizar la información y dar un plan de mitigación o estrategias para la realización de propuestas que se adapten y funcionen en el entorno de la ciudad.



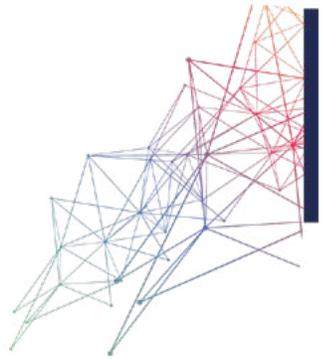
**Mesa redonda:** Agentes involucrados: Dirección departamental de INGUAT, Dependencias municipales de la Municipalidad de Esquipulas, Vecinos, Policía Municipal de Tránsito, agentes municipales de turismo

En este punto, se analizaron preguntas en base a los espacios públicos de la ciudad, identificarlos y ordenarlos según la presencia que tienen en la ciudad o viceversa y cómo sería el espacio ideal.



Para finalizar, se reconoció a cada uno de los agentes involucrados por su valiosa participación y apoyo en el proyecto.





# Workshop “Esquipulas CS3”

La unidad de investigación y graduación de la facultad de arquitectura de la Universidad de San Carlos de Guatemala junto con la Municipalidad de Esquipulas, tiene el agrado de invitarle a participar del **Workshop “Esquipulas CS3”**

Esta actividad tiene como objetivo analizar la movilidad, el espacio público e imagen urbana del espacio plaza monumento a la Paz y su entorno, Ciudad de Esquipulas, Chiquimula.

El workshop tendrá lugar en el Salón Luna, Hotel Payaki, el día viernes 06 de marzo, de 8:30 am 1:30 pm.

Se adjunta programa con el detalle de las actividades. Solicitamos deleguen a una persona y que confirme su asistencia con sus datos al correo [201232242@farusac.edu.gt](mailto:201232242@farusac.edu.gt)

Daniel Andrés González  
Sustentador Proyecto de graduación  
[201232242@farusac.edu.gt](mailto:201232242@farusac.edu.gt)

Arq. Alba Luz Fernandez  
Asesora Proyecto de graduación  
[alba.fernandez@farusac.edu.gt](mailto:alba.fernandez@farusac.edu.gt)

Arq. Maria Isabel Cifuentes  
Coordinadora area investigación y graduación  
[isabel.cifuentes@farusac.edu.gt](mailto:isabel.cifuentes@farusac.edu.gt)

Arq. Hernán Arnoldo Búcaro  
Asesor Proyecto de graduación  
[herman.bucaro@farusac.edu.gt](mailto:herman.bucaro@farusac.edu.gt)



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



FACULTAD DE  
ARQUITECTURA  
UNIVERSIDAD DE SAN CARLOS DE GUATEMALA



Modelo de invitación que fue enviada para la participación del worshop



## 7.2 Bibliografía

### Referencias

- Castro, Alejandra. Territorialización Esquipulas 2017. Censo 2017, Esquipulas. Departamento municipal de planificación, 2017.
- Balbo, Marcello, Ricardo Jordán , y Daniela Simioni. *La ciudad inclusiva*. Santiago de Chile: CEPAL, 2003.
- Bazant, Jan. *Manual de criterios de diseño urbano*. México: Trillas, 1985.
- Cano, Agustín, Fernando Vánoli, y Tomas Spina. «Barrios.» *Enredados de Papel*, 2011.
- Castro, Luis. «Hacia un sistema demovilidad urbana integral y sustentable en la zona metropolitana del valle de México.» Tesis de maestría, México, 2014.
- Dextre, Juan C., y Paul Avellaneda. *Movilidad en zonas urbanas*. Perú: Pontificia Universidad Católica del Perú, 2014.
- Ducci, María E. *Conceptos Basicos de Urbanismo*. México: Editorial Trillas, 1989.
- Gil, Beatriz, y Morella Briceño. «Intervención sobre la imagen urbana en centros tradicionales.» *Fermetum*, 2005: 367-397.
- Instituto sindical de trabajo, ambiente y salud. «Glosario de movilidad sostenible.» Barcelona, 2009.
- Jacobs, Jane. *Muerte y vida de las grandes ciudades*. España, 1961.
- Lynch, Kevin. *The image of the city*. Traducido por Enrique Revol. massachusetts, 1960.
- Morales, Tannia L. Cabrera. «Los monumentos Coloniales de Esquipulas, un estudio Arquehistórico.» *Estudios*, s.f.: 24-25.
- Nicolas Rodriguez. *Esquipulas.com*. s.f. <http://www.esquipulas.com.gt/turismo.htm> (último acceso: 11 de Noviembre de 2019).
- Palenzuela, Salvador Rueda. *Libro verde de sostenibilidad urbana y local en la era de la información*. Madrid: Ministerio de agricultura, alimentación y medio ambiente, 2012.
- Sanz, Alfonso. Ciudades para un futuro más sostenible. 1997. <http://habitat.aq.upm.es/cs/p3/a013.html> (último acceso: 05 de 01 de 2020).
- Schjrtman, Mario, Jorge Calvillo, y Mario Peniche. *Principios del diseño urbano/ ambiental*. México: Arbol editorial, 1997.
- Vanoli, Fernando. Barrios Enredados, 2011.



Guatemala, 22 de julio de 2021

Señor Decano  
MSc. Arq. Edgar Armando López Pazos  
Facultad de Arquitectura  
Universidad de San Carlos de Guatemala

Estimado Sr. Decano:

Reciba un cordial saludo. Atentamente, hago de su conocimiento que con base en el requerimiento del estudiante de la licenciatura en Arquitectura de la Facultad de Arquitectura: Daniel Andrés González Blanco con registro académico 201232242, realicé la Revisión de Estilo de su proyecto de graduación titulado: *Lineamientos para un plan de regeneración urbana del sistema de espacios públicos del área urbana de la ciudad de Esquipulas, Chiquimula*, previamente a su impresión.

Y, habiéndosele efectuado el 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 que exige la Universidad de San Carlos de Guatemala.

Agradeciendo su atención a la presente, me suscribo atentamente,



Lcdo. Alan Gabriel Mogollón Ortiz  
Colegiado 31632

Lic. Alan Gabriel Mogollón Ortiz  
LICENCIADO EN LETRAS  
Col. 31632





**“Lineamientos para un plan de regeneración urbana del sistema de espacios públicos del área urbana de la ciudad de Esquipulas, Chiquimula”**

Proyecto de Graduación desarrollado por:

---

Daniel Andrés González Blanco

Asesorado por:

---

Arq. María Isabel Cifuentes Soberanis

---

Arq. Alba Luz Fernandez Sierra

---

Arq. Herman Arnoldo Búcaro Méndez

Imprímase:

**“ID Y ENSEÑAD A TODOS”**

  
  
DECANO  
MSc. Arq. Edgar Armando López Pazos  
Decano







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

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

