CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA -CAE-



Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica -ANADIE-

Contenido

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO –CAE- 3
a. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO –CAE- 3
b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO –CAE- 3
c. COMPONENTES DEL PROYECTO 4
d. ÁREA DE OCUPACIÓN DEL PROYECTO DENTRO DEL PREDIO DE FEGUA 5
e. BENEFICIOS DEL PROYECTO –CAE- 6
2. AVANCES DEL PROYECTO CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA 7
i. ETAPA B: ANADIE CONTRATA Y FORMULA LOS ESTUDIOS DE ESTRUCTURACIÓN: 7
a. ESTUDIOS DE VIABILIDAD DEL PROYECTO: 7
b. PROCESO DE PRECALIFICACIÓN DE INVERSIONISTAS: 8
c. ESTUDIOS DE ESTRUCTURACIÓN: 8
d. ESTUDIO DE IMPACTO PRESUPUESTARIO. 8
e. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL –SEGEPLAN- 8
f. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL –MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES- 8
ii. ETAPA B: ANADIE Y LA ICE GESTIONAN AUTORIZACIONES Y REALIZAN ACERCAMIENTO A LAS COMUNIDADES 9
a. PLAN DE MECANISMOS DE ACERCAMIENTO, INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN A LAS COMUNIDADES DEL PROYECTO CAE –PLAN ACERCA- 9
b. AUTORIZACIONES LOCALES: MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA. 9
c. AUTORIZACIONES LOCALES: INSTITUTO DE ANTROPOLOGIA E HISTORIA DE GUATEMALA –IDAEH- 9
CRITERIOS DE ZONIFICACIÓN 10

1. DESCRIPCIÓN DEL PROYECTO –CAE-

El Gobierno de la República de Guatemala consciente de la falta de infraestructura pública para el funcionamiento de la administración pública centralizada y descentralizada, ha iniciado la implementación de un nuevo esquema de contratación para el desarrollo de proyectos de infraestructura y prestación de servicios, como estrategia de país para mejorar la competitividad, bajo el esquema de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, Decreto 16-2010 del Congreso de la República y su Reglamento.

Bajo este contexto se impulsa el Proyecto Centro Administrativo del Estado en la Ciudad de Guatemala, cuyo objetivo general es mejorar las condiciones de trabajo de la administración pública, por medio de la construcción de edificios con capacidad para albergar entre 10 mil y 12 mil funcionarios y empleados públicos, con el propósito de prestar un mejor servicio a la ciudadanía en general, optimizando así la utilización de los recursos del erario nacional.

El proyecto se realizará en el predio que ocupa la Antigua Estación Central del Ferrocarril, un predio que contiene inmuebles con valor patrimonial, cultural e histórico para la ciudadanía en general, devolviéndole así a la Ciudad de Guatemala y al país, un espacio público de alta calidad, con bienes muebles e inmuebles con carácter patrimonial, restaurados, renovados y puestos en valor, fortaleciendo así la identidad de los guatemaltecos.

Este proyecto también pretende aportar a la solución de los grandes problemas que afectan la ciudad de Guatemala y el área metropolitana, tales como el congestionamiento vial, movilidad urbana, cantidad y calidad de viajes, calidad de vida de los trabajadores, eficacia en la utilización del tiempo de los usuarios, entre otros.

El proyecto, para ser impulsado bajo la modalidad de Alianza para el Desarrollo de Infraestructura Económica, ha sido priorizado por el Consejo Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –CONADIE-. Esto previa solicitud a la Agencia Nacional de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica –ANADIE- por el Ministerio de Finanzas Públicas –MINFIN-, que funge como Institución Contratante del Estado –ICE-.

Es por ello que, a través de la construcción y puesta en funcionamiento del Proyecto Centro Administrativo del Estado en la Ciudad de Guatemala, se impulsa un nuevo modelo de Gobierno, con una infraestructura moderna y eficiente, de beneficio nacional, poniendo así en valor el patrimonio industrial arquitectónico de la ciudad y perfilando la nueva arquitectura que se integre al conjunto del Centro Cívico.

a. OBJETIVO GENERAL DEL PROYECTO –CAE-

Mejorar el estándar y nivel de servicio de las instalaciones públicas de una parte de la administración central del Ejecutivo, propiciando la optimización de los recursos económicos que se gastan en espacios de trabajo y para atención a la ciudadanía-

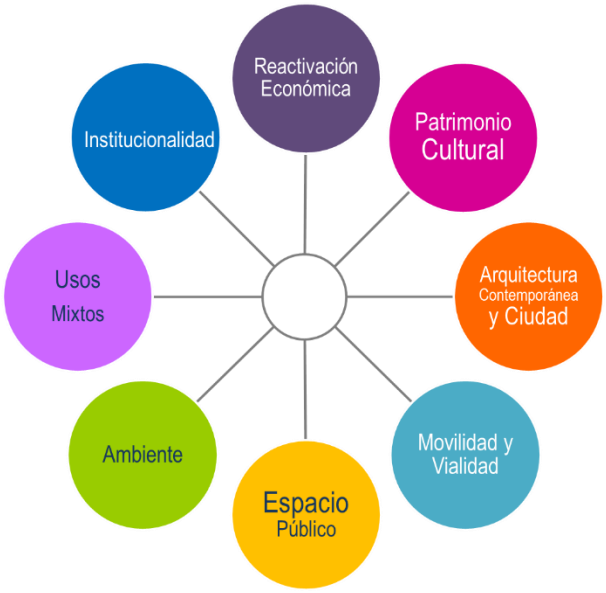
b. OBJETIVOS ESPECÍFICOS DEL PROYECTO –CAE-

- **Serviciabilidad.** Mejorar sustancialmente, la calidad de los servicios públicos para la ciudadanía (facilitación de trámites, espacios seguros).
- **Optimizar recursos.** Optimizar los recursos que actualmente el Estado invierte en alquileres, remodelaciones, telecomunicaciones, mantenimiento y seguridad, entre otros.

- **Infraestructura.** Construcción y equipamiento de un complejo de oficinas, para reubicar servicios públicos que actualmente se no cuentan con las calidades necesarios.

c. COMPONENTES DEL PROYECTO

El Proyecto Centro Administrativo del Estado en la Ciudad de Guatemala, se aborda desde una perspectiva de proyecto de alcance de ciudad y país, por ello, considera los distintos componentes que se describen a continuación, garantizan un desarrollo integral en el territorio.



i. **Patrimonio cultural** -Dignificación de nuestro patrimonio industrial-
   - Rehabilitar y poner en valor, los edificios patrimoniales del predio de FEGUA.
   - Incorporar nuevos usos, compatibles con los edificios patrimoniales. (Nueva estación central y área comercial)
   - Ampliación del actual museo del Ferrocarril

ii. **Arquitectura contemporánea y ciudad** -Un nuevo y renovado paisaje urbano para la Ciudad-
   - Promover un conjunto arquitectónico con identidad de los guatemaltecos.
   - Promover una arquitectura representativa del Estado de Guatemala.
   - Integrar la arquitectura y función urbana- social y económica del CAE a la planificación y visión de la Ciudad.
   - Reordenar los edificios dispersos del Estado, en el primer Centro Administrativo del País.

iii. **Movilidad urbana y vialidad** -Un sistema de transporte eficiente para todos-
   - Integrar el Metro Riel como una solución de movilidad a nivel metropolitano.
   - Recuperar la función original de transporte, del predio de FEGUA.
   - Ampliar la actual estación de transmetro y articularla al Metro Riel.
   - Integrarse al sistema de ciclovías de la Ciudad.
   - Integrar soluciones viales a nivel ciudad.

iv. **Espacio público** -Nuevos espacios públicos, en el Corazón de Ciudad-
   - Abrir a la Ciudad los nuevos espacios públicos de FEGUA.
   - Integrar y conectar peatonalmente el CAE con su entorno urbano-patrimonial inmediato
   - Promover un sistema de espacios públicos con accesibilidad universal.

v. **Ambiente** -Espacios ambientalmente amigables con la ciudad-
   - Crear condiciones climáticas-confortables dentro y fuera de los edificios.
   - Desarrollar edificios inteligentes, coherentes con la reducción del impacto del cambio climático.
   - Desarrollar una estrategia de sostenibilidad, complementada con una certificación LEED obligatoria.

vi. **Usos Mixtos -Usos mixtos, compatibles y complementarios dentro del mismo proyecto-**
   - Evitar desplazamientos para desarrollar otras funciones complementarias.

- Promover una mezcla de usos, laborales, comerciales, culturales, de movilidad, para hacer una ciudad más integral.
- Hacer del CAE, una integración de actividades necesarias, para una mayor calidad de vida de sus usuarios.

vii. **Institucionalidad** -Un nuevo modelo de eficiencia, en los servicios públicos-
- Ahorrar recursos que el Estado asigna actualmente para el funcionamiento de una parte del Ejecutivo
- Prestar mejores servicios públicos a la ciudadanía en general.
- Dignificar las condiciones de trabajo de los funcionarios públicos.

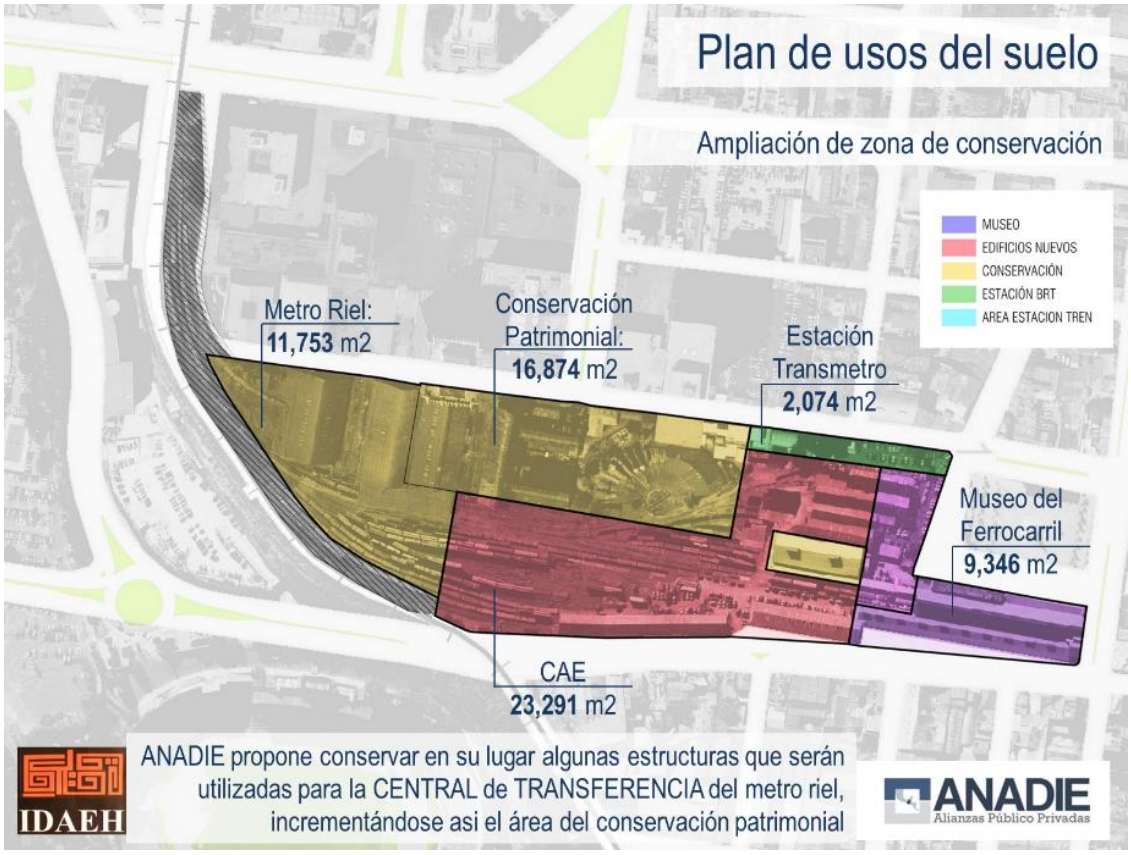
viii. **Reactivación económica** -Nuevas oportunidades de desarrollo económico local-
- Generar empleos directos e indirectos
- Incentivar nuevas actividades económicas, complementarias a las funciones urbanas del sector.
- Promover un desarrollo económico local, mejorando el comercio barrial.
- Incorporar actividades de comercio popular.

d. ÁREA DE OCUPACIÓN DEL PROYECTO DENTRO DEL PREDIO DE FEGUA

De los 65,297.11 mt^2 de área que tiene el predio, no todo se va utilizar para realizar las edificaciones públicas. Como resultado de las reuniones de trabajo con la mesa técnica interinstitucional con el Instituto de Antropología e Historia –IDAEH-, se concluyó que la zonificación óptima para el desarrollo del proyecto se presenta en la siguiente tabla de zonificación

Zonificación del predio

No	Destino	Mt^2	%
1	Construcción de edificios	23,291	36%
2	Conservación	16,879	26%
3	Metro Riel	11,753	18%
4	Museo del Ferrocarril	9,346	14%
5	Ampliación de estación de Transmetro	2,074	3%
6	Circulación peatonal	1,954	3%
Total		**65,297**	**100%**



e. BENEFICIOS DEL PROYECTO –CAE-

Con la ejecución del presente proyecto se ha identificado varios grupos de usuarios directos, el Estado mismo, instituciones del Ejecutivo que actualmente se encuentran disgregadas en la ciudad capital de Guatemala, los empleados públicos que laboran en ellas y que se trasladen al Centro Administrativo y el público en general que utilizara las áreas destinadas a la atención al público para trámites.

Actores	Beneficios	Medición
Estado	Optimización de los recursos financieros que actualmente se derogan para rubros de funcionamiento tales como: arrendamientos, seguridad, comunicaciones y servicios en general.	Canalización por partidas presupuestarias centralizadas y directas para pago de servicios.
	Al finalizar la vigencia del contrato de Alianza Publico Privada, contar con infraestructura propia	Mecanismos que establece la ley para el control de la ejecución del contrato.
Instituciones	Concentración de dependencias con tareas homogéneas, equivalentes y complementarias	Calidad en la medición de los procesos internos de las instituciones
	Optimización de tiempos y esfuerzos en la prestación de servicios al público.	Menor consumo de tiempo y recursos en general asignados para la atención al público en general.
Funcionarios públicos	Mejores condiciones físicas y operativas para el desempeño de sus labores.	Áreas de trabajo equipadas, ventiladas, iluminadas y con adecuado confort térmico, así como alta calidad

		de servicios comunicaciones, agua potable.
	Accesos a estacionamientos amplios, modernos y seguros.	Más de 4,000 espacios en los sótanos de los edificios.
	Acceso a transporte publico multimodal.	Implementación de accesos adecuados hacía las estaciones de servicio público de transporte, BRT – Tren.
	Servicios de apoyo al trabajo como restaurantes, librerías, comercios, cuidado de niños, etc., de una manera conveniente y accesible.	Áreas necesarias para la colocación de comercios que apoyen a los empleados y al público en general.
Público en general	Realización de diversos trámites relacionados con el Estado en un solo lugar.	Áreas para la ubicación de ventanillas únicas o especiales con comodidades y servicios para las diferentes gestiones.
	Acceso a transporte publico multimodal.	Implementación de accesos adecuados hacía las estaciones de servicio público de transporte, BRT – Tren.
	Mejora en la circulación vehicular en el entorno inmediato.	Implementación de medidas para conseguir el menor tiempo de acceso desde y hacia el Centro Administrativo, estudiadas con Municipalidad de Guatemala.

i. Otros aspectos de demanda

Es importante remarcar que, durante la licitación del proyecto, se le solicita a la empresa del Participante Privado realizar las consideraciones de espacios asociados a la atención de necesidades de funcionarios y visitantes tales como salas de espera, áreas comunes, áreas peatonales y áreas de atención y servicios, tales como servicios de comida, servicios anexos a las oficinas que habrá en el Centro Administrativo del Estado, y otros relacionados a la ocupación del complejo de edificios.

2. AVANCES DEL PROYECTO CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA

El Proyecto CAE actualmente se encuentra en el desarrollo de actividades relativas a la ETAPA DE ESTRUCTURACIÓN Y AUTORIZACIONES PREVIAS, dentro de ellas se encuentra:

i. ETAPA B: ANADIE CONTRATA Y FORMULA LOS ESTUDIOS DE ESTRUCTURACIÓN:

a. ESTUDIOS DE VIABILIDAD DEL PROYECTO:

El artículo 37, inciso a) de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, establece que deben elaborarse estudios de pre-inversión.

Estos estudios técnicos se desarrollaron para determinar la factibilidad del proyecto. Esta consultoría fue finalizada en 2015."

b. PROCESO DE PRECALIFICACIÓN DE INVERSIONISTAS:

La Licitación del proyecto inició con una fase de precalificación de inversionistas, la cual arrancó en diciembre del 2014 y culminó en agosto del 2015 con la aprobación de lo actuado por la Comisión de Evaluación, y declarando las Manifestaciones Hábil y por lo tanto quedando como precalificados 6 empresas para el Proyecto.

El listado de las 6 empresas inversionistas precalificadas y sus nacionalidades se muestra en la Tabla siguiente:

Empresas inversionistas precalificados

EMPRESA		PAÍS	OBSERVACIONES
1	ORTIZ CONSTRUCCIONES Y PROYECTOS S.A.	España	Experiencia en proyectos APP, solidez.
2	INSTALACIONES INABENSA S.A.	España	Desarrollo de proyectos en varias partes del mundo.
3	CONSORCIO CAE GUATEMALA	Guatemala-México	Experiencia en proyectos APP, conocimiento del medio
4	CONSTRUCTORA Y EDIFICADORA GIA+A S.A. de CV	México	Grupo desarrollador de proyectos APP, solidez.
5	SHIKUN & BINUI LTD (SBI INTERNATIONAL HOLDING)	Suiza	Desarrollo de proyectos en Israel y otros lugares del mundo.

c. ESTUDIOS DE ESTRUCTURACIÓN:

Se concluyo con la consultoría "SERVICIOS PARA LA PREPARACION DE ESTUDIOS DE ESTRUCTURACION INTEGRAL, LEGAL Y FINANCIERA DE LA INICIATIVA DE ALIANZA PARA EL DESARROLLO DE INFRAESTRUCTURA ECONOMICA, PROYECTO "CENTRO ADMINISTRATIVO DEL ESTADO EN LA CIUDAD DE GUATEMALA".

d. ESTUDIO DE IMPACTO PRESUPUESTARIO.

El artículo 37, inciso b) de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, establece que debe elaborarse el **ESTUDIO DE IMPACTO PRESUPUESTARIO**. Este estudio se formulará por la Comisión Técnica del Ministerio de Finanzas.

e. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL –SEGEPLAN-

El artículo 37, inciso c) de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, establece que debe elaborarse el **ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL**

Este estudio esta formulado y ha sido entregado a la SEGEPLAN en dos versiones.

f. ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL –MINISTERIO DE AMBIENTE Y RECURSOS NATURALES-

El artículo 37, inciso c) de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, establece que debe elaborarse el **ESTUDIO DE IMPACTO SOCIAL Y AMBIENTAL**

Este estudio esta formulado y entregado al Ministerio de Ambiente y Recursos Naturales, ya fue aprobado en diciembre de 2016.

ii. ETAPA B: ANADIE Y LA ICE GESTIONAN AUTORIZACIONES Y REALIZAN ACERCAMIENTO A LAS COMUNIDADES

a. PLAN DE MECANISMOS DE ACERCAMIENTO, INFORMACIÓN Y COMUNICACIÓN A LAS COMUNIDADES DEL PROYECTO CAE –PLAN ACERCA-

El artículo 38 de la Ley de Alianzas para el Desarrollo de Infraestructura Económica, establece que deben establecerse y ejecutar mecanismos debidamente documentados de acercamiento, información y comunicación con las comunidades que se vayan a ejecutar el o los proyectos.

Las fases I y II del PLAN ACERCA fueron formuladas y desarrolladas durante los meses de octubre a diciembre de 2016 y aprobados por el CONADIE.

b. AUTORIZACIONES LOCALES: MUNICIPALIDAD DE GUATEMALA.

Desde el año 2014, se ha estado trabajando con la Municipalidad de Guatemala en los temas de arquitectura y urbanismo, como producto de ello, la Municipalidad formulo un documento conteniendo los criterios y parámetros de diseño urbano y arquitectónico, los cuales fueron integrados como uno de los anexos de las Bases de Licitación.

En octubre de 2016, se hizo entrega a dicha institución del PLAN DE GESTIÓN del CAE, el cual contiene además del documento que fue generado por ellos, otros componentes del proyecto, para determinar y lograr una figura de pre aprobación.

c. AUTORIZACIONES LOCALES: INSTITUTO DE ANTROPOLOGIA E HISTORIA DE GUATEMALA –IDAEH-

Desde el año 2014, se ha estado trabajando con el IDAEH en los temas de manejo del patrimonio industrial del predio de FEGUA, como producto de ello, el IDAEH formuló un documento conteniendo los lineamientos para el manejo de bienes patrimoniales del predio de FEGUA, los cuales fueron integrados como uno de los anexos de las Bases de Licitación.

En octubre de 2016, se hizo entrega a dicha institución del PLAN DE GESTIÓN del CAE, el cual contiene además del documento que fue generado por ellos, otros componentes del proyecto, para determinar y lograr su aprobación.

El proyecto se realizará en el Predio1 de la Empresa Ferrocarriles de Guatemala –FEGUA- el que contiene bienes muebles e inmuebles declarados como Patrimonio Histórico y Cultural de la Nación (Acuerdo Ministerial 122-2005, de fecha 9 de marzo de 2005).

Octubre de 2017, la ANADIE determinó la contratación de un Proyecto de Investigación Arqueológica en dos fases:

[1] Predio donde se encuentran localizados los bienes declarados como Patrimonio Histórico y Cultural de los Antiguos Edificios de los Patios y Talleres de la Estación Central del Ferrocarril.

Se ubica en la zona 1, en el sentido Norte-Sur, entre la 18 calle y el derecho de vía del ferrocarril en la zona 1; en el sentido Oriente – Poniente, entre la 9na avenida y 10ª avenida de la zona 1, de la ciudad de Guatemala, en donde se desarrollará el proyecto CAE, incluye el sector de conservación patrimonial y el sector liberada para la construcción del CAE. El área total es de 65,297.11 mt2.

FASE I. FORMULACIÓN DE LA PROPUESTA DE INVESTIGACIÓN ARQUEOLOGICA, DENOMINADA: PROYECTO DE RESCATE ARQUEOLOGICO, PREDIO DE FEGUA, ZONA 1.

FASE II. ESTUDIO DE RESCATE ARQUEOLOGICO, PREDIO DE FEGUA, ZONA 1.

En septiembre de 2018, la ANADIE realizó la contratación de la segunda fase denominada: ESTUDIO DEL PROYECTO DE RESCATE ARQUEOLOGICO, PREDIO DE FEGUA, ZONA 1.

Dentro de la propuesta de Investigación Arqueológica, el Consultor contratado presentó una propuesta de cantidad de unidades de excavación, esta cantidad fue definida en función de la experiencia de proyectos de rescate arqueológico, la cual fue evaluada por el Consejo Técnico de Arqueología del IDAEH.

En diciembre de 2018, la empresa contratada presentó los resultados del ESTUDIO DEL PROYECTO DE RESCATE ARQUEOLOGICO, PREDIO DE FEGUA, ZONA 1.

El Estudio de Rescate Arqueológico en el predio de FEGUA, se contrató para cumplir con lo definido por el IDAEH y establecer de forma definitiva, si en el subsuelo del predio de FEGUA, hay o no rasgos culturales relevantes, para que el IDAEH determine y autorice su liberación y así continuar gestionando las autorizaciones previas a iniciar el régimen de Licitación del proyecto CAE.

El proyecto se desarrolló según lo establecido en el Proyecto de Rescate Arqueológico presentado y aprobado por el IDAEH a través del Convenio Arqueológico 30-2018, así mismo se tuvo el acampamiento de personal técnico del IDAEH durante las fases de trabajo de campo, gabinete y laboratorio, según consta en el Informe Final entregado al IDAEH en el mes de febrero de 2019.

Lo anterior expuesto, genera que la nueva propuesta de emplazamiento de edificios, que deberá considera una mayor transparencia entre los edificios, menor densidad de los mismos y mayor espacio público, y una puesta en valor de los vestigios arqueológicos identificados recientemente en el estudio arqueológico, además de la puesta en valor de los edificios antiguos existentes.

CRITERIOS DE ZONIFICACIÓN

Con base a la legislación y a la importancia patrimonial del predio, los criterios de zonificación surgen de las áreas que presenta evidencia arquitectónica antigua sobre superficie y en el subsuelo, por lo que para fines de esta consultoría se han construido tres categorías:

a. Áreas con edificaciones antiguas.
b. Áreas con presencia del antiguo sistema hidráulico antiguo ubicado debajo de la superficie actual (subsuelo).
c. Áreas sin evidencia arquitectónica antigua.

A. ÁREAS CON EDIFICACIONES ANTIGUAS:

Conformadas por los edificios de ladrillo que corresponden a la primera y segunda historia constructiva de la Antigua Estación del Ferrocarril, con algunas intervenciones posteriores, que fueron realizadas para responder a las necesidades de dicha empresa en su momento y consecuentemente para prolongar su uso, a través, de refuerzos como

contrafuertes, e implementación de nuevas cubiertas con materiales distintos a los de la obra primigenia.

En esta área se incluyen aquellos elementos arquitectónicos, como, cimientos arranques de muro y pilares, todos construidos con ladrillo, que corresponden a la primera etapa constructiva de los edificios de la Antigua Estación Central del Ferrocarril, pero que fueron descubiertos en distintas unidades de excavación arqueológica, por lo que no es posible verlo sobre superficie, por lo que para la identificación, se han marcado las unidades de excavación que presenta este tipo de evidencia arqueológica, ver (ANEXO III), en el cual se ha marcado esta área de color turquesa.

El uso de estas áreas está en función del patrimonio, por lo que, en cualquier intención de realizar cualquier proyecto, es eminente la restauración del edificio, dotándolo de un uso que no compita con la propia edificación, haciendo un uso digno del edificio, valiéndose para su intervención y habilitación de los métodos y técnicas de la disciplina de la Restauración, está a la vez, apoyada en la arqueología de la arquitectura.

B. ÁREAS CON PRESENCIA DEL ANTIGUO SISTEMA HIDRÁULICO ANTIGUO UBICADO DEBAJO DE LA SUPERFICIE ACTUAL (SUBSUELO):

El cual fue confirmado en diez excavaciones efectuadas en el proyecto arqueológico de 2018, están totalmente relacionadas a la primera historia de este sistema y dos más, que corresponden a una según fase constructiva, es decir una segunda historia, así como, aquellas proyecciones de este mismo sistema que se considera puedan existir aún este sistema, fundamentado en un plano antiguo.

El uso en estas áreas también está determinado por la protección del sistema hidráulico, con acciones que van desde la restauración y puesta en valor, a través:

1) De la exposición in situ, por medio de una ventana arqueológica, de aquellos segmentos que estén más superficiales
2) Reubicación de algunos segmentos que se encuentra muy profundos, para ser exhibidos museográficamente en áreas estratégicas del mismo predio, para que sea parte de la memoria colectiva de la sociedad de este patrimonio.
3) Restaurarlo, pero sin ser expuesto, dejándolo protegido, delimitando un área de protección adecuada para su conservación.

C. ÁREAS SIN EVIDENCIA ARQUITECTÓNICA ANTIGUA:

Son aquellas áreas, que no presenta evidencia arquitectónica in situ, es decir sobre superficie, y que a través de los resultados del estudio arqueológico de 2018 confirma la ausencia de patrimonio arquitectónico en el subsuelo, que correspondan a procesos constructivos de la Antigua Estación del Ferrocarril Central o a otra evidencia arqueológica de cualquier otro asentamiento más antiguo en el referido predio.

Son principalmente áreas que develan procesos de rellenos para nivelación del mismo predio y en otros casos suelos estériles sin presencia de ningún tipo de arquitectura antigua.

El uso de esta área, si bien, son sectores sin presencia de evidencia arqueológica tanto sobre superficie, como en el subsuelo, por ser parte de un lugar que reúne valor histórico, arquitectónico, arqueológico y patrimonio, debe tener un tratamiento especial, con una propuesta de integración arquitectónica, intrínsecamente ligada a un Proyecto de Restauración que sustente adecuadamente un uso.

Todo ello a través de una puesta en valor de ese patrimonio, que permita recuperar la memoria, a través, del contexto físico, social y cultural que ayuda a comprender el sentido de pertenencia y de identidad de una comunidad, y que pueda ser de disfrute para la mayoría de la sociedad, rescatándolo del estado de abandono en que se encuentra, a través, del mismo uso y los programas de mantenimiento que se generan a través, de éste.

Durante el 2020, el IDAEH determino que se requieren nuevos estudios para determinar a detalle el manejo de los bienes inmuebles y vestigios arqueológicos dentro del predio, lo que se esta evaluando actualmente.