Desarrollo Territorial y Proyectos de Infraestructura en el Valle De Los Altos

Luis Fernando Castillo

Subdirector de Investigación y Proyección

lfcastillo@url.edu.gt

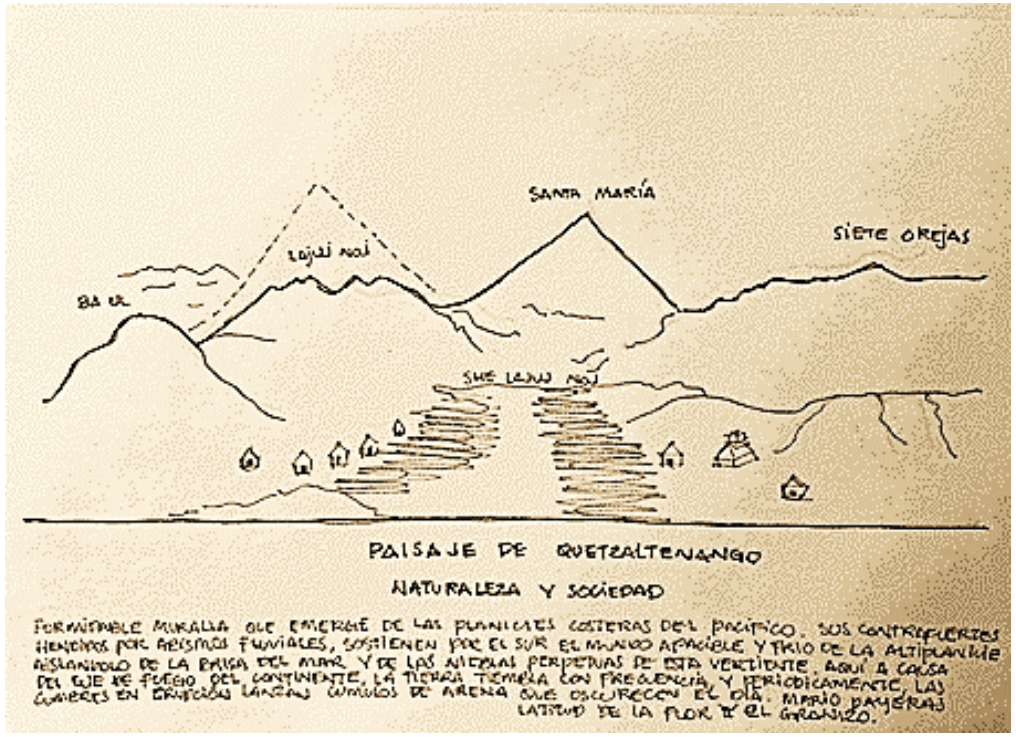
Investigación y Proyección

Campus San Alberto Hurtado, S.J. de Quetzaltenango

Universidad Rafael Landívar

Identidad Jesuita en Guatemala

Más de **500 años**…
Culajá, Xelajujnoj, Quetzaltenango





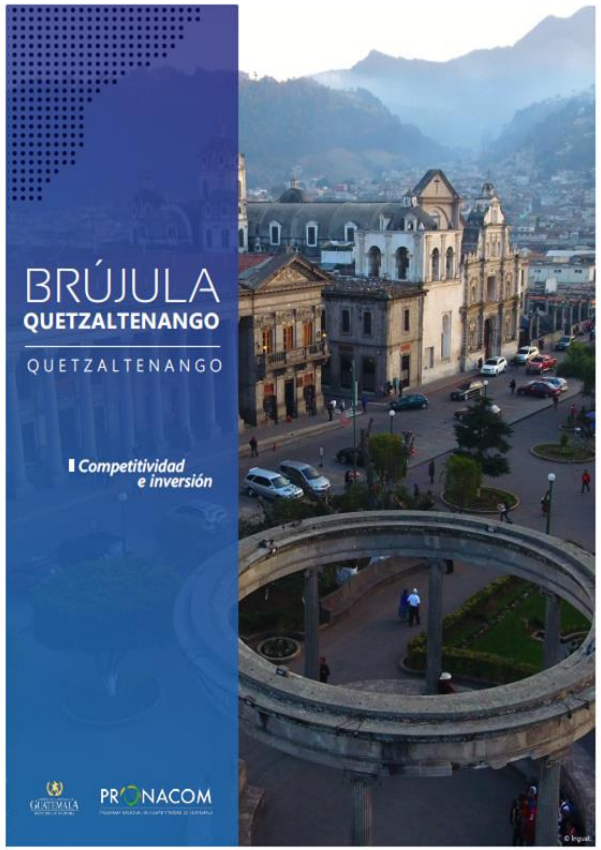
El proyecto de paisaje es sin duda, un proceso,
Pero un proceso concreto en el cual podemos intervenir

Intervenir en el proyecto territorial a partir del saber compartido, en un trabajo sistémico y en red



El paisaje como una oportunidad para un proyecto de Regeneración del Territorio

Reforzar el binomio Naturaleza-Cultura
Regenerar los paisajes entorno al agua



ASPECTOS DESTACABLES QUETZALTENANGO

01 2da. ciudad más importante de Guatemala.

02 PIB del municipio de Quetzaltenango se estima en USD 2,384 millones.

03 Flujos de actividad comercial altos por la cercanía a la frontera con México.

04 Sede del Aeropuerto de Los Altos, habilitado para vuelos internos.

05 Recientemente, fue incluido en el Programa de Pueblos Pintorescos del INGUAT.

06 Presencia de los principales centros de estudios superiores.

FODA (actividades productivas)

Amenazas

- La falta de credibilidad en las autoridades locales respecto al apoyo en el desarrollo económico local.
- Poca inversión del Estado en infraestructura crítica y productiva.
- Presión demográfica alta.
- Capacidad para atender la alta presión demográfica.

Fortalezas

- Preparación educativa más alta de la región de occidente.
- Cercanía a mercado del sur de México.
- Ubicación estratégica dentro del Altiplano, que permite conectar con otros departamentos.
- Dos accesos principales, uno desde el occidente y otro desde el sur.
- Tradición comercial y de negocios en el municipio.
- Presencia de empresas internacionales del sector de alimentos, servicios BPO y sucursales de compañías que operan en la Ciudad de Guatemala.

Debilidades

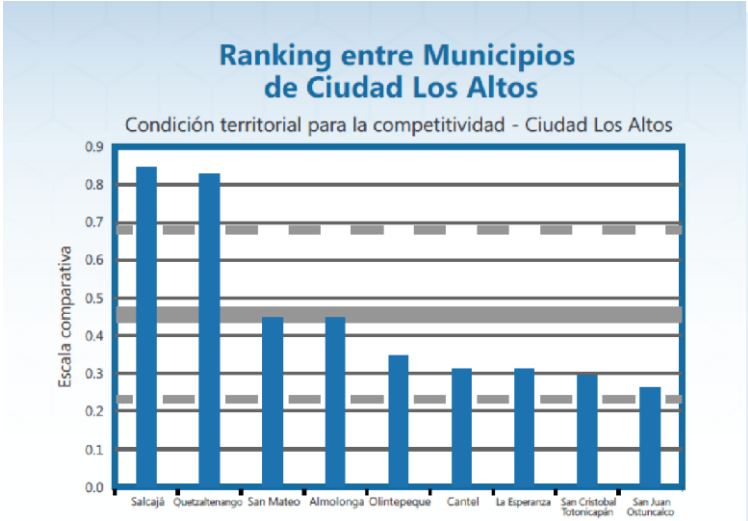
- Falta de visión a largo plazo en los temas de comercio, inversión y turismo.
- Falta de consensos ente sector público y privado.
- Movilidad urbana deficiente.
- Servicio eléctrico deficiente.
- Barreras comerciales con el sur de México y contrabando.

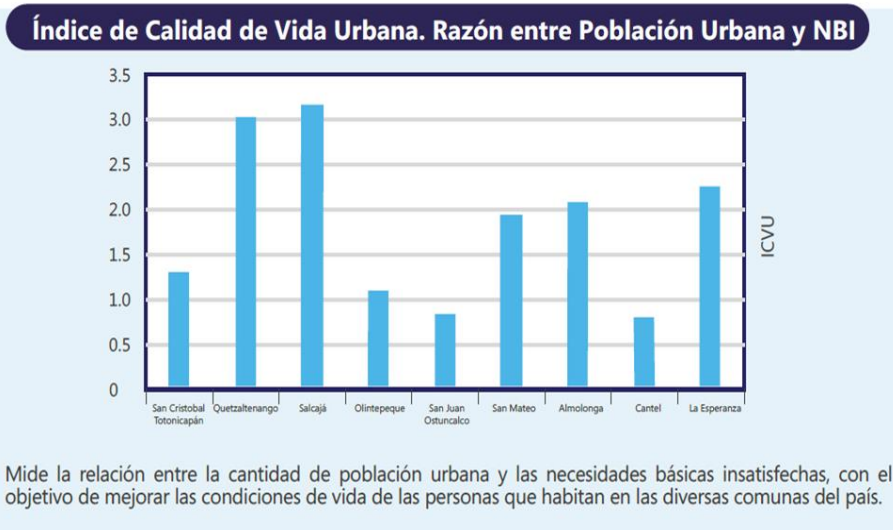
Oportunidades

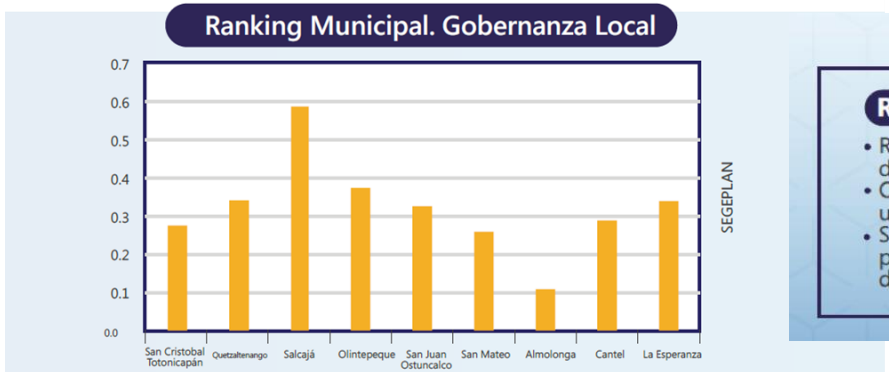
- Mayor vinculación entre la oferta educativa que ofrecen la academia con las demandas del sector productivo, a nivel técnico y profesional.
- Creación parque industrial para satisfacer mercados de occidente y sur de México.
- Implementación del Plan de Desarrollo Turístico del Municipio de Quetzaltenango 2019- 2023 y posicionamiento del municipio como un pueblo pintoresco de Guatemala.
- Mayor aprovechamiento de alianzas estratégicas con entidades de cooperación internacional (i.e. Proyecto CEO, USAID).
- Ampliar red de distribución eléctrica a través de una distribuidora privada.
- Facilitación de trámites aduanales y mejoramiento de las condiciones de infraestructura y seguridad en la frontera con el sur de México.

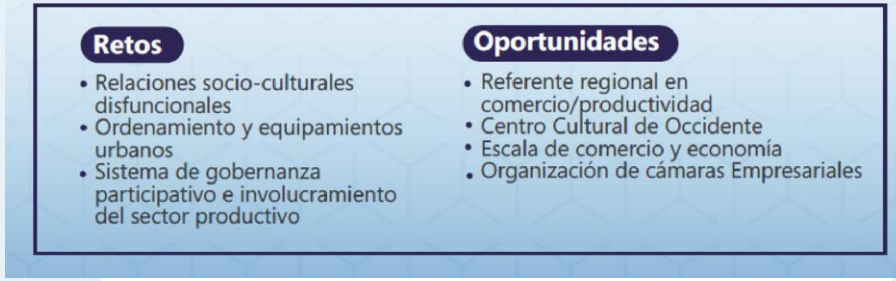
Valle De Los Altos

PIB (per cápita): US$ 4,492.14
ICL (ranking): 69
ISEM: 6.17
Población urbana: 72.60%
NBI: 49.60
Ranking Municipal: 0.322





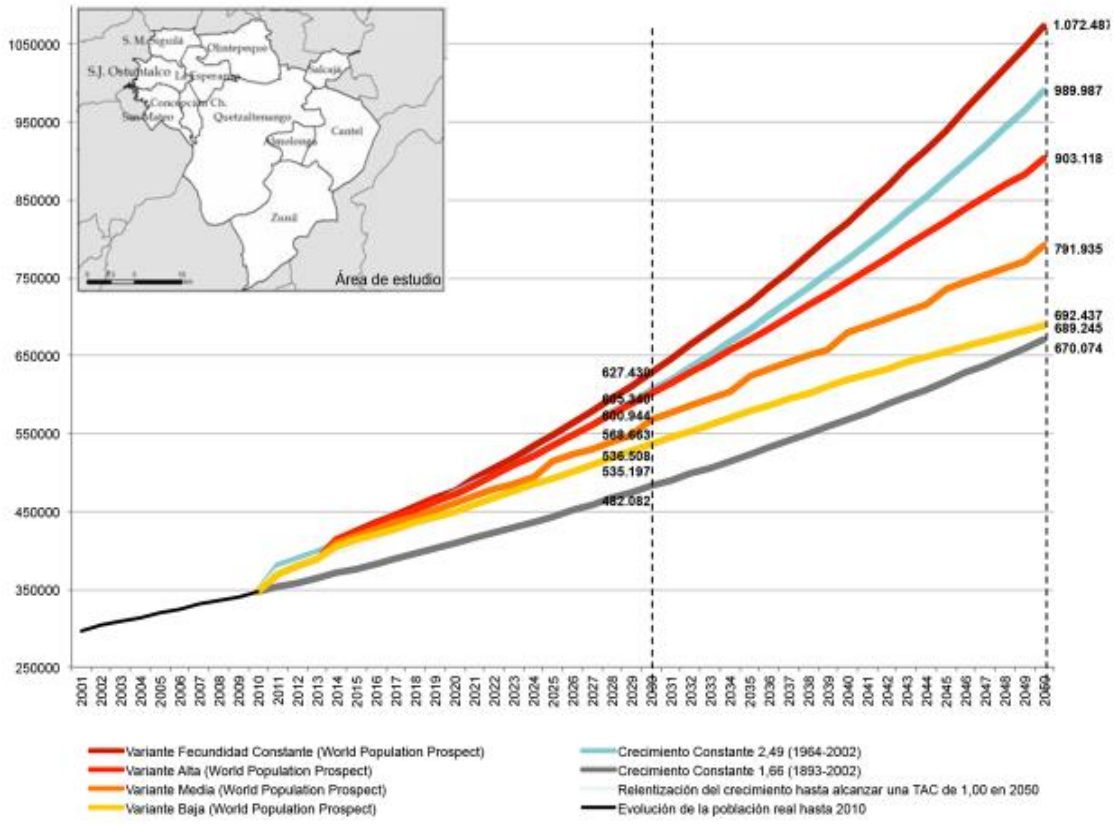


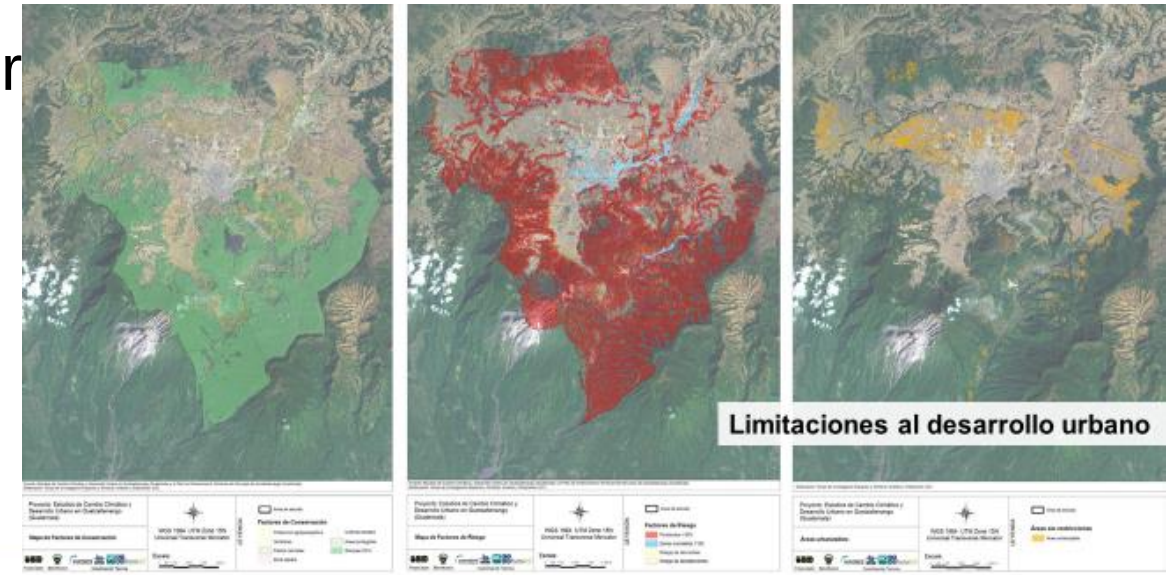


Crecimiento de la Metrópoli De Los Altos

¿**Cuánto** va a crecer? ¿**Dónde** va a crecer? ¿**Cómo** va a

ecer



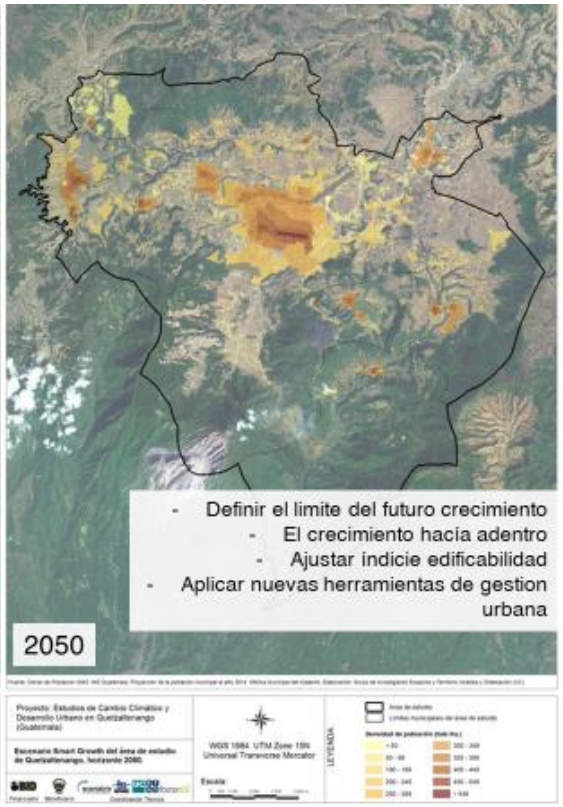


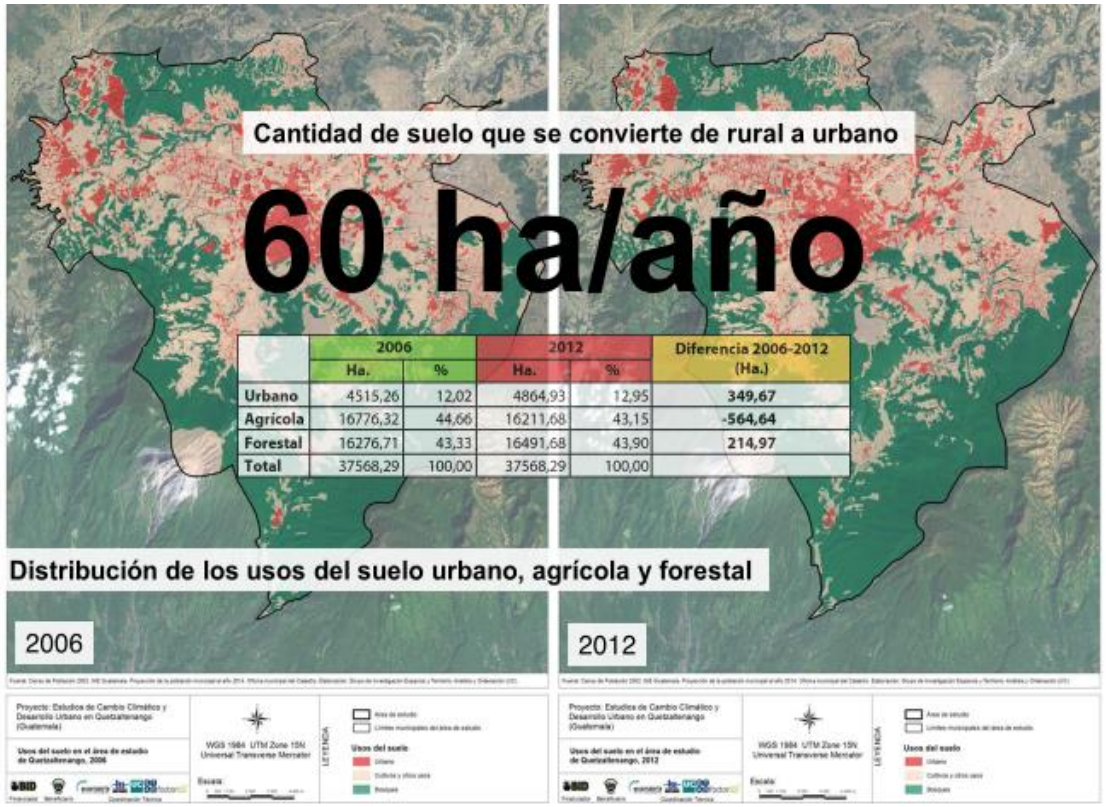
Áreas no urbanizables
- Pendientes > 30 %
- Zonas inundables T100
- Riesgo derumbes
- Riesgo deslizamientos

Áreas no urbanizables
- Protección Ambiental
- Culturas Agrológicos
- Bosques

Áreas urbanizables

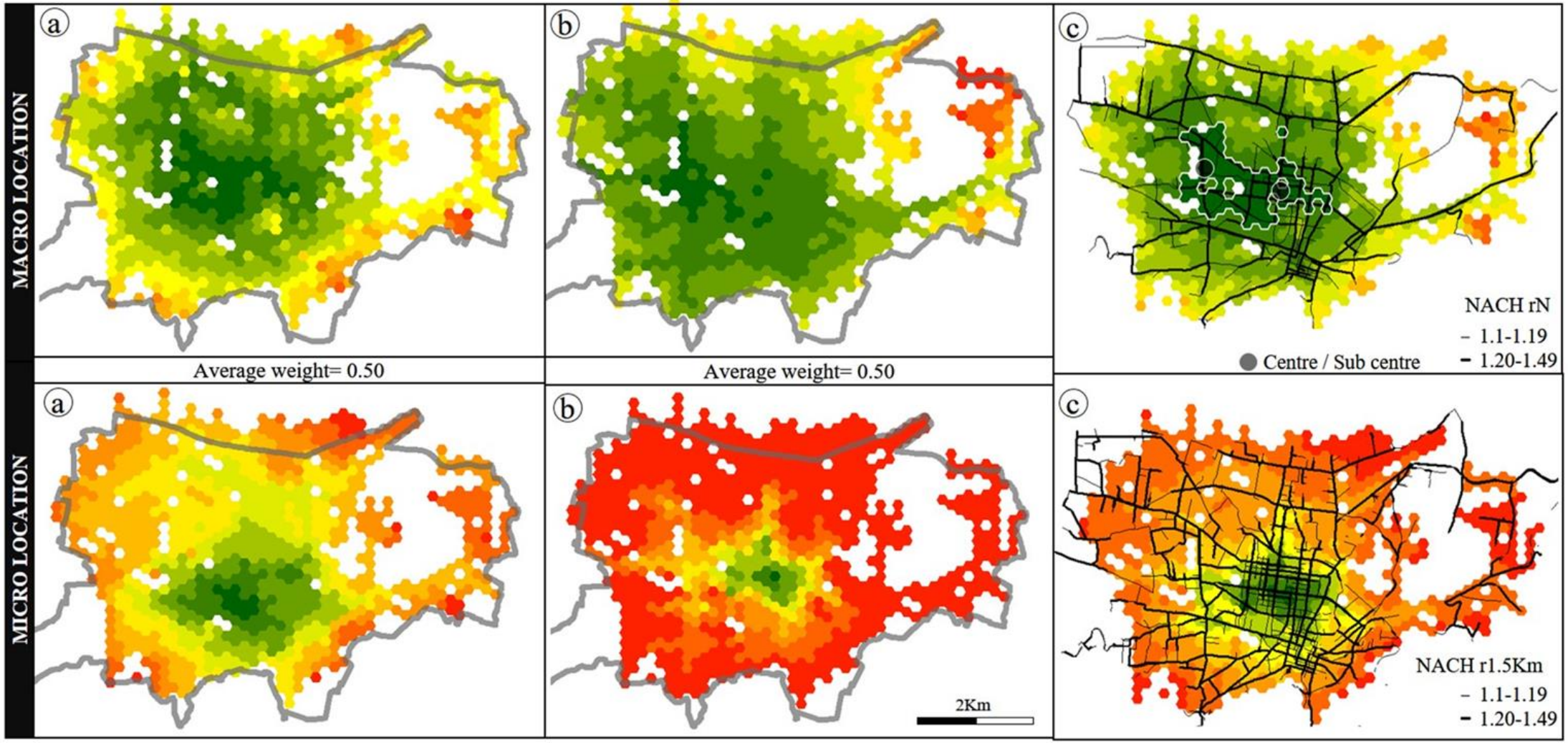






	2006		2012		Diferencia 2006-2012
	Ha.	%	Ha.	%	(Ha.)
Urbano	4515,26	12,02	4864,93	12,95	**349,67**
Agrícola	16776,32	44,66	16211,68	43,15	**-564,64**
Forestal	16276,71	43,33	16491,68	43,90	**214,97**
Total	37568,29	100,00	37568,29	100,00	

¿Cómo está creciendo la Metrópoli De Los Altos?


MACRO LOCATION
a
b
c
Average weight= 0.50
Average weight= 0.50
NACH rN
1.1-1.19
1.20-1.49
Centre / Sub centre
MICRO LOCATION
a
b
c
2Km
NACH r1.5Km
1.1-1.19
1.20-1.49

LOS GRANDES VALORES DE QUETZALTENANGO

Quetzaltenango se destaca, de forma además notable, en diversos temas de las dimensiones de medio ambiente y cambio climático, y la de desarrollo urbano sostenible.

A continuación presentamos una síntesis de los mismos.



SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

BALANCE HÍDRICO
17 años
cantidad remanente de años de balance hídrico positivo.

CALIDAD DEL AGUA
99%
de las muestras cumplen con las normas nacionales de calidad.

RESIDUOS SÓLIDOS
90%
de la población con recolección regular.

ENERGÍA
64%
provienen de fuentes renovables.

EMISIONES DE GASES DE EFECTO INVERNADERO
2.11
tonelada de emisión de CO2 per cápita.

AIRE
18
(índice de calidad del aire bueno).

VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES
EXISTEN
mapas de riesgo detallados y planes de contingencia nacional.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

VIVIENDA
93%
de los hogares cumplen con los estándares de habitabilidad.

CAPITAL VERDE
293
hectáreas de capital verde por cada 100.000 habitantes.

TRANSPORTE PÚBLICO
55%
utilizo local urbano y/o extraurbano.

MOTORIZACIÓN
0.03
automóviles per cápita.

INTEGRACIÓN SOCIO-ESPACIAL
1%
de las viviendas registradas en zonas en asentamientos informales.

EMPLEO
2.3%
tasa de desempleo (promedio anual).

EDUCACIÓN
100.000
estudiantes en una ciudad de 145.000 habitantes.

SALUD
236
camas por cada 100.000 habitantes.

LO QUE PUEDE MEJORAR EN QUETZALTENANGO

Nada es fácil ni barato.

Hay diversos temas dentro de las tres dimensiones de análisis en los que Quetzaltenango podría mejorar.

En algunos de ellos, como se verá, se requerirá de esfuerzos administrativos o de capital no tan significativos, lo que quiere decir que alcanzar valores positivos como los descritos en la sección anterior no estaría más allá del alcance de su economía, su sociedad y su gobierno.



COBERTURA DE AGUA POTABLE
85%
de hogares urbanos con conexiones a la red de agua.

CONSUMO DE AGUA
230
litros/persona/día (46% son pérdidas).

EFICIENCIA ENERGÉTICA
140.15
millones de dólares de PIB (intensidad energética de la economía).

RUIDO
70%
de la población desconoce la existencia de normas regulatorias.

GESTIÓN DEL RIESGO
<30%
de los proyectos e instrumentos de planificación para la gestión de riesgos han sido completados.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

VIVIENDA
13%
de déficit de vivienda cuantitativo.

ESPACIOS DE RECREACIÓN
9.1
hectáreas por cada 100.000 habitantes.

CALIDAD DE LA EDUCACIÓN
18
alumnos de educación primaria por docente.

SEGURIDAD PÚBLICA
23.57
homicidios por cada 100.000 habitantes.

SEGURIDAD DE INGRESOS
0.42
coeficiente GINI (coeficiente de acceso a la tierra).

SEGURIDAD VIAL
18
víctimas mortales por accidentes de tráfico por cada 100.000 habitantes.

TRANSPORTE
NO
se ha avanzado en la implementación del plan de movilidad sostenible.

SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBIERNO

PRESTACIÓN DE SERVICIOS
54%
de los costos de prestación de

RENDICIÓN DE CUENTAS
1 vez al año
al gobierno le rinde

GESTIÓN PÚBLICA MODERNA
NO
existe ni metodología ni cultura de

LOS TEMAS CRÍTICOS DE QUETZALTENANGO

Toda ciudad está confrontada a numerosos y complejos temas cuya dinámica, interacción, agentes y conflictos se constituyen en obstáculo para un desarrollo económico, social, cultural y ambiental que podría, porque así se ha demostrado en muchas ciudades, traer bienestar a todos y cada uno de sus ciudadanos. La experiencia en la ICES nos ha enseñado además que a pesar de que los temas puedan tener un mismo nombre (agua, ingresos, transporte), la problemática que cada uno estudia, y entre ellos como conjunto, es siempre específica a cada ciudad. Se pueden compartir lecciones de otros lugares y aprender de ellos, pero, por lo mismo, al final del día las soluciones que logran vencer los obstáculos son aquellas que surgen de los aportes específicos de cada lugar. Desde la ICES aspiramos a ofrecer una visión objetiva, desinteresada y realista de esto. Veamos los temas que consideramos críticos en Quetzaltenango.



SOSTENIBILIDAD AMBIENTAL Y CAMBIO CLIMÁTICO

SERVICIO DE AGUA
66%
de agua no contabilizada.

SANEAMIENTO Y DRENAJE
40%
de aguas residuales tratadas conforme a normas nacionales.

GESTIÓN DE RESIDUOS SÓLIDOS
15%
de residuos son separados y clasificados para reciclado.

MITIGACIÓN DEL CAMBIO CLIMÁTICO
0.88
kg de GEI por cada US del PIB.

VULNERABILIDAD ANTE DESASTRES NATURALES
>20%
de las infraestructuras críticas para la ciudad están en situación de riesgo.

DESARROLLO URBANO SOSTENIBLE

DENSIDAD
4025
habitantes / km² (poco compacta).

PLANIFICACIÓN
20%
aumento del área urbana en los últimos 10 años.

MOVILIDAD Y TRANSPORTE
Mal llegado a un punto crítico.

RED VIAL
Se desconoce su longitud.

INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE
Desequilibrios, vacíos y precariedad.

FLOTA DE TRANSPORTE
16
años de antigüedad promedio.

CONGESTIÓN
<15
km / hora de velocidad promedio en hora pico.

IMPACTO DEL COSTO DEL TRANSPORTE
Ausencia de información en la reconstrucción.

SALUD
66
años de esperanza de vida promedio al nacer.

SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBIERNO

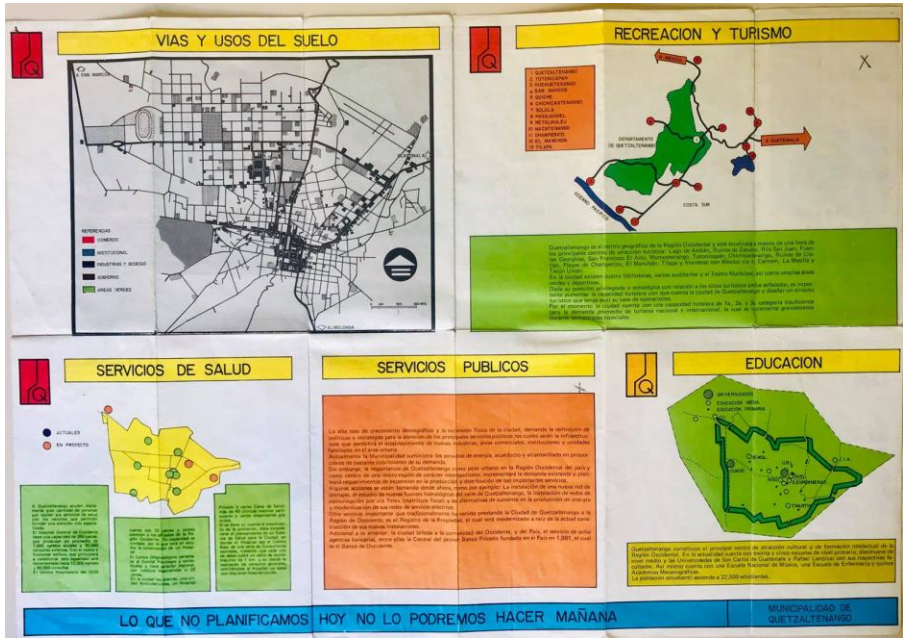
GESTIÓN PÚBLICA PARTICIPATIVA
No hay un mecanismo mediante el cual la ciudadanía pueda participar activamente en el diseño presupuestario.

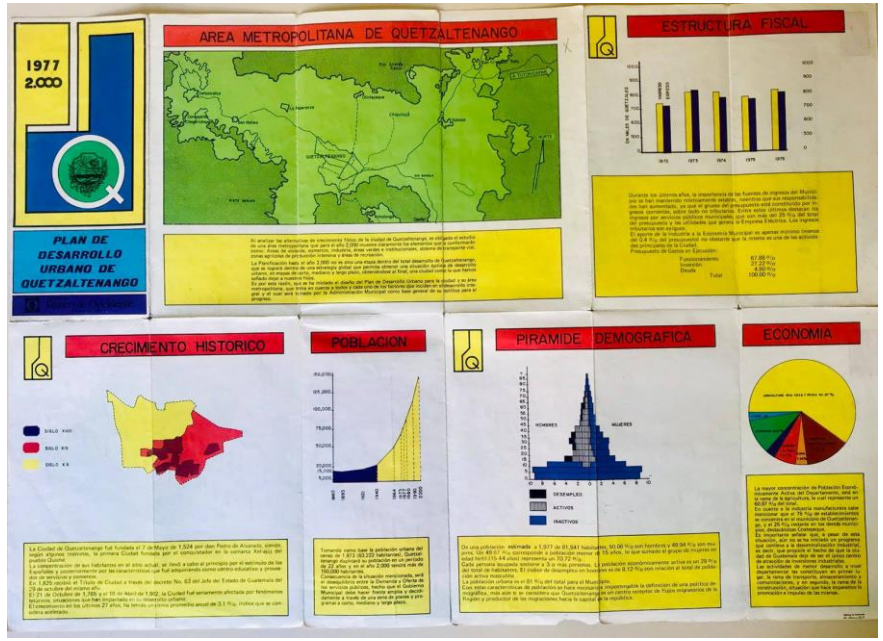
GESTIÓN PÚBLICA MODERNA
8%
del personal está sujeto a indicadores de desempeño.

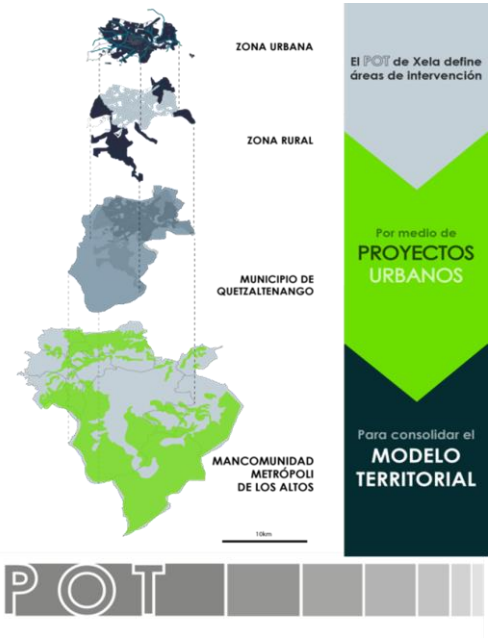
TRANSPARENCIA
NO
existe un índice de transparencia.

IMPUESTOS Y AUTONOMÍA FINANCIERA
44.5%
de los ingresos totales del municipio provienen de ingresos propios.

GESTIÓN DEL GASTO Y DEUDA
Los pasivos contingentes explícitos en los próximos años son de
156%
sobre los ingresos propios.

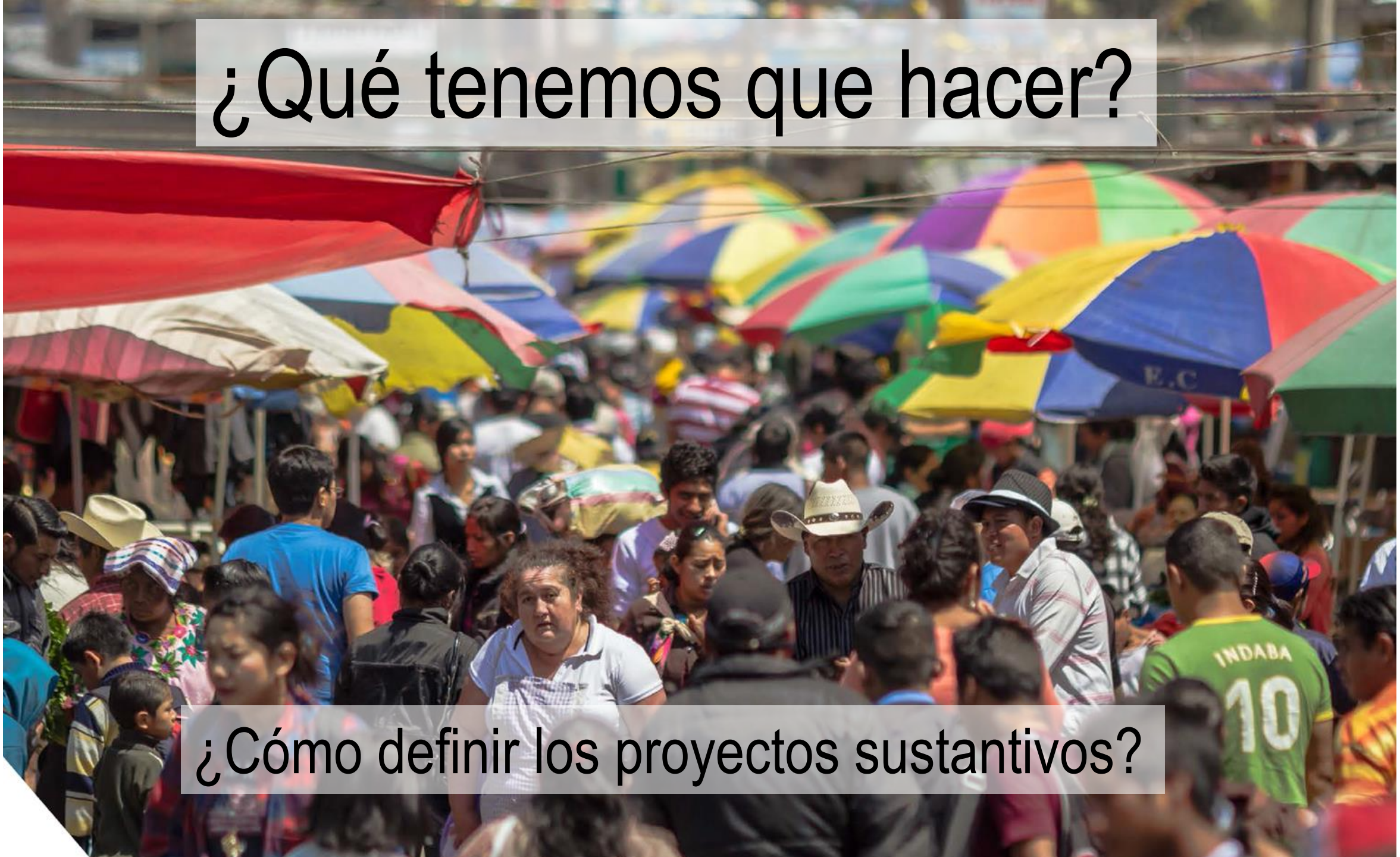






Más de 40 años intentando Regular y Ordenar el Territorio

¿Qué tenemos que hacer?



¿Cómo definir los proyectos sustantivos?



OCHO

LAS CUENTAS CLARAS

PLAN DE ACCIÓN EN SOSTENIBILIDAD FISCAL Y GOBIERNO

Como se expresó en el capítulo anterior, la sostenibilidad de Quetzaltenango debe comenzar por establecer ese buen gobierno a través del cual surja una relación positiva, colaborativa y transparente entre ciudadanos y gobernantes. Esto enviará un mensaje contundente de 'sostenibilidad política y administrativa' local, el cual brindará la confianza necesaria para que nuevos o mayores recursos sean invertidos en el territorio municipal, revitalizando o renovando la competitividad de la ciudad.

Por lo expuesto en el diagnóstico, el primer paso para establecer ese buen gobierno es organizar fiscal y financieramente la ciudad. Esto incluye temas como la valoración de la base económica de la ciudad, la tasación de contribuciones, arbitrios, y demás, la gestión de cobros y de pagos, el flujo de información al interior de la municipalidad y entre esta y las demás instituciones gubernamentales, hasta la definición y ejecución de planes y programas de inversión en un proceso 'real' de diseño del presupuesto.



NUEVE

EL AGUA VIVA

PLAN DE ACCIÓN EN ACUEDUCTOS Y ALCANTARILLADOS

Como se expresó en el capítulo anterior, la sostenibilidad de Quetzaltenango tiene que pasar obligatoriamente por darle solución a los problemas físicos, técnicos y de pobre cultura ciudadana que contribuyen a la difícil situación causada por las inundaciones. Esto contribuiría a disminuir las enormes pérdidas de recursos valiosísimos como el agua lluvia, que podría estar siendo cultivada y procesada para fines ecológicos de la ciudad, reduciendo la demanda de agua potable que hay que extraer de los acuíferos; o los recursos económicos que tienen que ser invertidos cada vez que hay que hacer una limpieza; o el tiempo perdido de negocios que se ven obligados a cerrar, perdiendo días enteros de ingresos cuando no productos perecederos u otros muebles o enseres que pueden resultar averiados ¡Esto no solo nos haría más productivos y competitivos sino que nos daría un histórico respiro!
Como lo señalábamos, son muchos millones de Quetzales que podrían estar siendo invertidos en parques, puestos de salud, bibliotecas, mejores vías, eventos culturales y demás que harían de Quetzaltenango una ciudad mucho más atractiva y por tanto competitiva.

Por lo tanto, en las páginas que siguen se presenta el análisis y recomendaciones realizados acerca de este tema vital para el futuro de Quetzaltenango.



DIEZ

LA CIUDAD LIMPIA

PLAN DE ACCIÓN EN RESIDUOS SÓLIDOS

Como se expresó en el capítulo noveno, la sostenibilidad de Quetzaltenango tiene que pasar por una transformación profunda en el tema de las basuras y demás desechos; desde la forma en que los mismos se producen en el hogar, empresa, hospital y mercado, hasta la forma y condiciones finales en que se dispone de ellos. Una ciudad limpia es reflejo de muchas cosas adicionales al hecho de verse bonita, de las que citamos solamente tres:

- Es una ciudad que gana dinero por que aprovecha las oportunidades económicas que está demostrado que puede conllevar una buena gestión de sus residuos. Y si una ciudad gana dinero por ello, los costos que tendrán que pagar los usuarios para mantener el servicio serán menores.

- Es una ciudad donde los corredores y desfogues naturales y artificiales de agua, que ya no se ven obstaculizados o incluso taponados por las basuras, funcionan a la perfección y por consiguiente las aguas lluvias y aguas servidas que aún corren de forma superficial fluyen sin dificultad y por consiguiente disminuyen las inundaciones. Y,

- Es una ciudad refleja una sociedad higiénica, que no solo equivale a educación y cultura, sino una sociedad con una mejor salud, pues menos gente se ven afectada e incluso su vida se salva pues se han evitado las innumerables enfermedades o contagios que son tan amigas de las basuras.

En este capítulo resumimos lo que desde la ICES creemos que debería ser una gestión integral de residuos, con indicadores de desempeño y condiciones de sustentabilidad, que dé respuesta a las presiones sobre el medio ambiente, la salud y el bienestar de su población y se traduzca, dentro del contexto de la Iniciativa, en la instalación de la infraestructura y la correcta prestación de un servicio identificado como prioritario. (Figura 10.1)



ONCE

EL TERRITORIO EN ORDEN

PLAN DE ACCIÓN EN ORDENAMIENTO TERRITORIAL Y MOVILIDAD

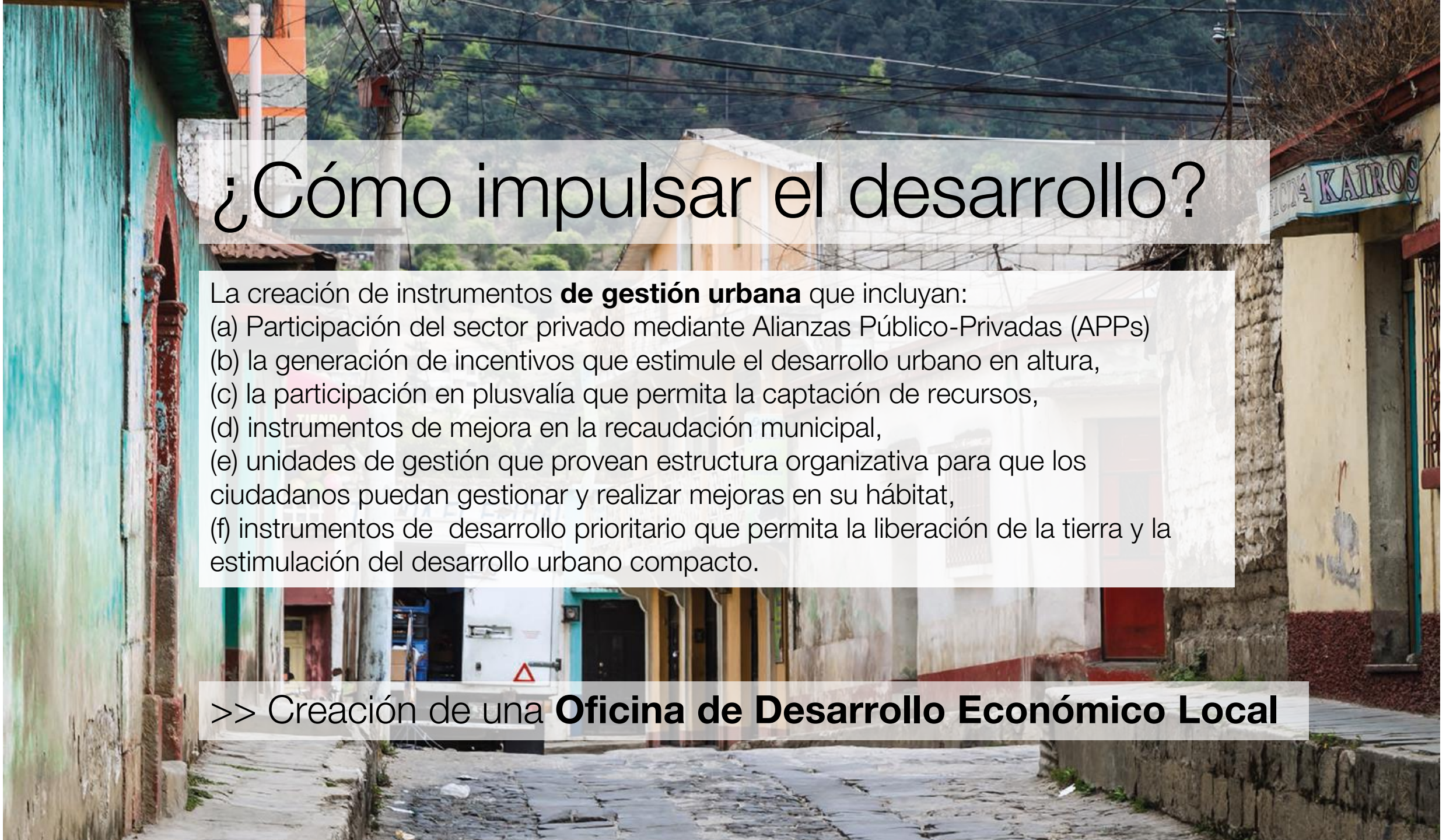
Este plan de acción se apoya, entre otras, en los resultados del estudio de crecimiento urbano que aparece reseñado en el Capítulo 5 de este mismo documento.

El ordenamiento territorial y el uso de suelo en Quetzaltenango

Contexto general de planeación

En Quetzaltenango existen tres centralidades urbanas: La primera, en el Centro Histórico, en donde se encuentran la mayoría de oficinas de administración pública (la Municipalidad, Gobernación, Segundo Registro de la Propiedad Inmueble, Superintendencia de Administración Tributaria, entre otras); por otro lado locales dedicados al comercio (principalmente comercio tradicional en el que la mayoría de propietarios son quetzaltecos) dos mercados; múltiples restaurantes, cafeterías y bares; además locales destinados a servicios educativos, religiosos, financieros, turísticos y de salud. La segunda centralidad se encuentra en La Democracia, con gran cantidad de comercios privados, un mercado municipal, pequeñas e improvisadas terminales de transporte de municipios cercanos y servicios (de salud, educación y financieros). Y la centralidad más reciente se organiza a raíz del establecimiento de centros comerciales en Minerva y Avenida las Américas, en donde se encuentran principalmente comercios y restaurantes de cadenas nacionales e internacionales, oficinas de profesionales. Los equipamientos principales de esta centralidad son el mercado municipal, la terminal de buses extraurbanos y un centro de mayoreo improvisado.

En 1983 se publicó el Reglamento del Plan Regulador de Desarrollo Urbano y Rural del Área Metropolitana del Valle de Quetzaltenango, que tenía como fin orientar y controlar el desarrollo urbano y rural a fin de garantizar la calidad de vida de sus habitantes. También pretendía determinar las especificaciones y requisitos técnicos de los asentamientos urbanos y/o rurales, así como determinar el uso del suelo dentro de la jurisdicción del área metropolitana del valle de



¿Cómo impulsar el desarrollo?

La creación de instrumentos **de gestión urbana** que incluyan:
(a) Participación del sector privado mediante Alianzas Público-Privadas (APPs)
(b) la generación de incentivos que estimule el desarrollo urbano en altura,
(c) la participación en plusvalía que permita la captación de recursos,
(d) instrumentos de mejora en la recaudación municipal,
(e) unidades de gestión que provean estructura organizativa para que los ciudadanos puedan gestionar y realizar mejoras en su hábitat,
(f) instrumentos de desarrollo prioritario que permita la liberación de la tierra y la estimulación del desarrollo urbano compacto.

>> Creación de una **Oficina de Desarrollo Económico Local**

¿QUÉ NOS TRAERÍA REALIZAR LAS ACCIONES Y CUÁNTO NOS COSTARÍA?

COSTO TOTAL DEL PLAN DE ACCIÓN

Como se puede apreciar en la Tabla 12.10, implementar este plan de acción tendría un costo total aproximado de 278.8 millones de dólares estadounidenses, compuestos por 4.8 millones por concepto de estudios técnicos, de factibilidad, económicos y demás; y 274 millones por equivalentes a las obras de infraestructura, equipamiento y demás necesarias para los distintos proyectos previstos.

No.	Plan de acción	Pre-inversión	Inversión en millones de US$
1	Las Cuentas Claras	$ 290	$ 1,590
2	El Agua Viva	$ 1,860	$ 21,300
3	La Ciudad Limpia	$ 1,770	$ 178,400
4	El Territorio en Orden	$ 877	$ 72,760
5	Subtotales	$ 4,797	$ 274,050
	Total	**$**	**278,847**

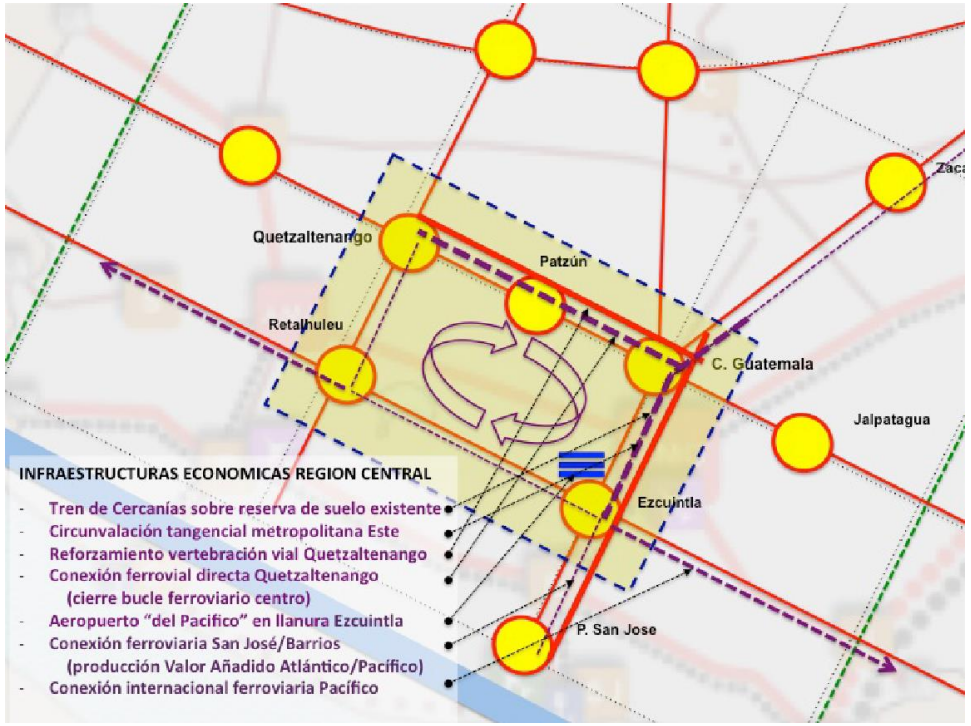
TABLA 12.10. COSTO APROXIMADO DE PLANES DE ACCIÓN, EN MILES DE DÓLARES ESTADOUNIDENSES, DE LOS ESTUDIOS DE PRE-INVERSIÓN Y OBRAS O PROYECTOS DE INVERSIÓN PREVISTOS EN EL PLAN DE ACCIÓN

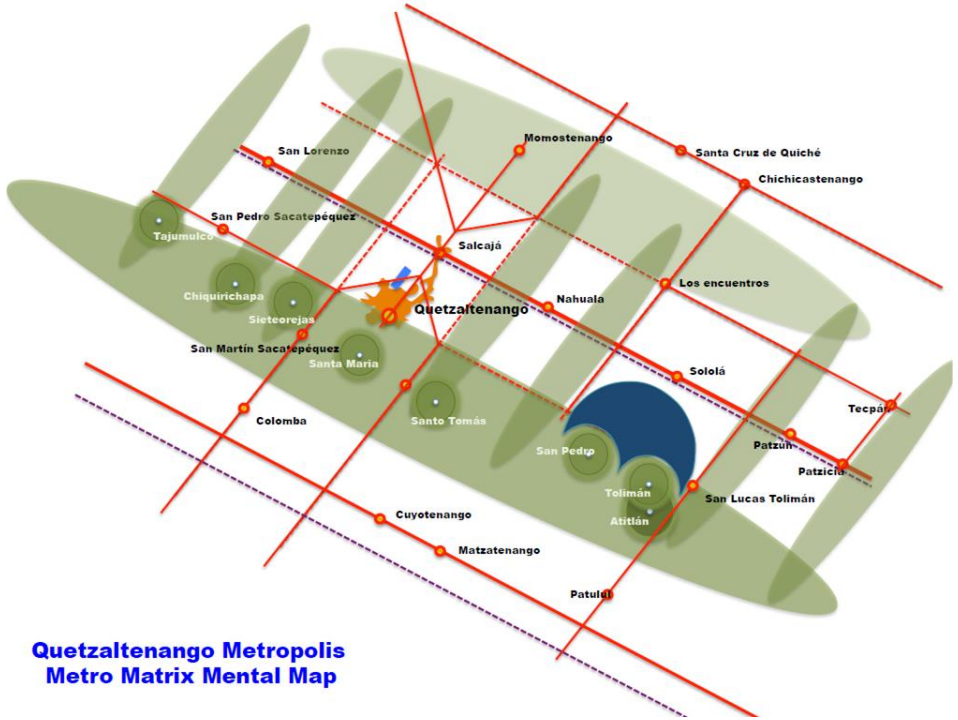
Proyectos Metropolitanos

- Transporte
- Medio ambiente
- Vivienda
- Actividades productivas (economía)
- Equipamientos sociales



Transporte como proyecto vertebrador metropolitano





Metrópolis de Guatemala. Metro Matrix, Modelos Urbanos LAC. Pedro Ortiz, 2014.

La Región Central de Guatemala alberga el 80% de la población urbana (12 de 15 millones), el mayor potencial de desarrollo económico y eficiencia de equidad para la provisión de servicios urbanos y sociales y la sostenibilidad ambiental como medio para prevenir la expansión descontrolada sobre valiosos ecosistemas nacionales.

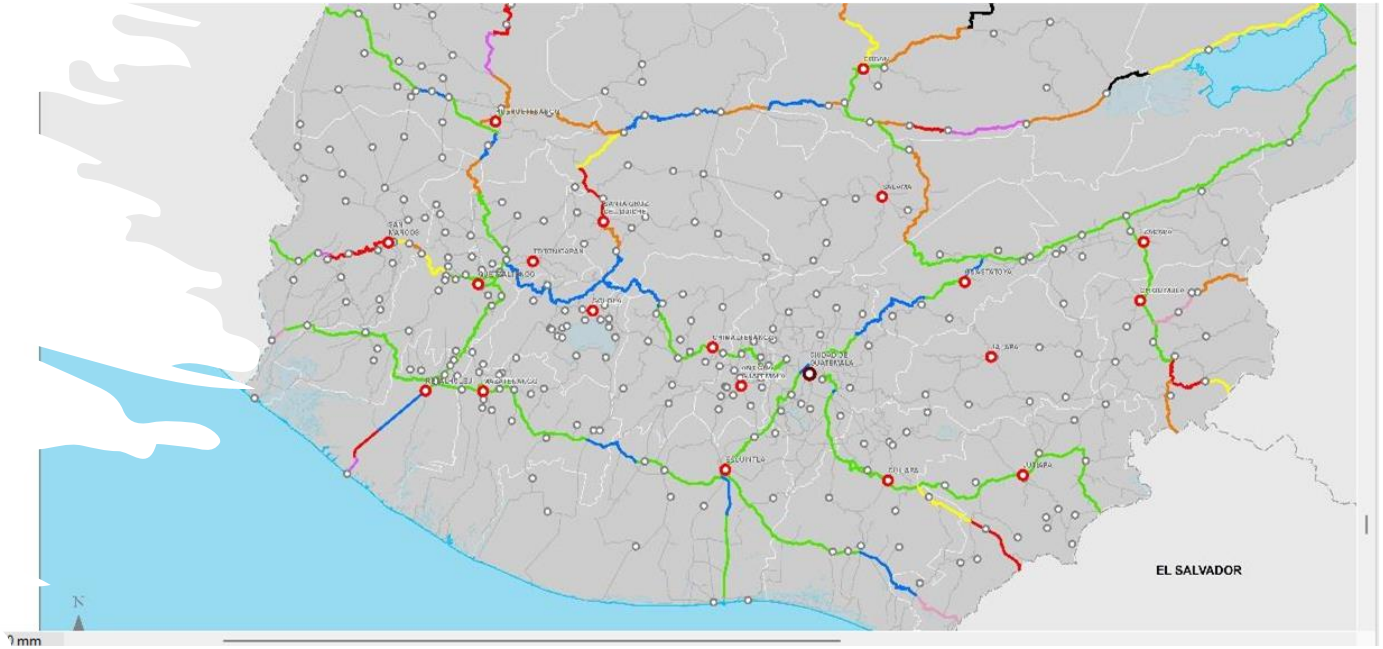
La región tiene una escala metropolitana. 110 km por 40 km

Estas son las inversiones prioritarias en infraestructura que Guatemala necesita para que su Región Central dé un salto adelante en su desarrollo económico

Plan de desarrollo vial 2018-2032.

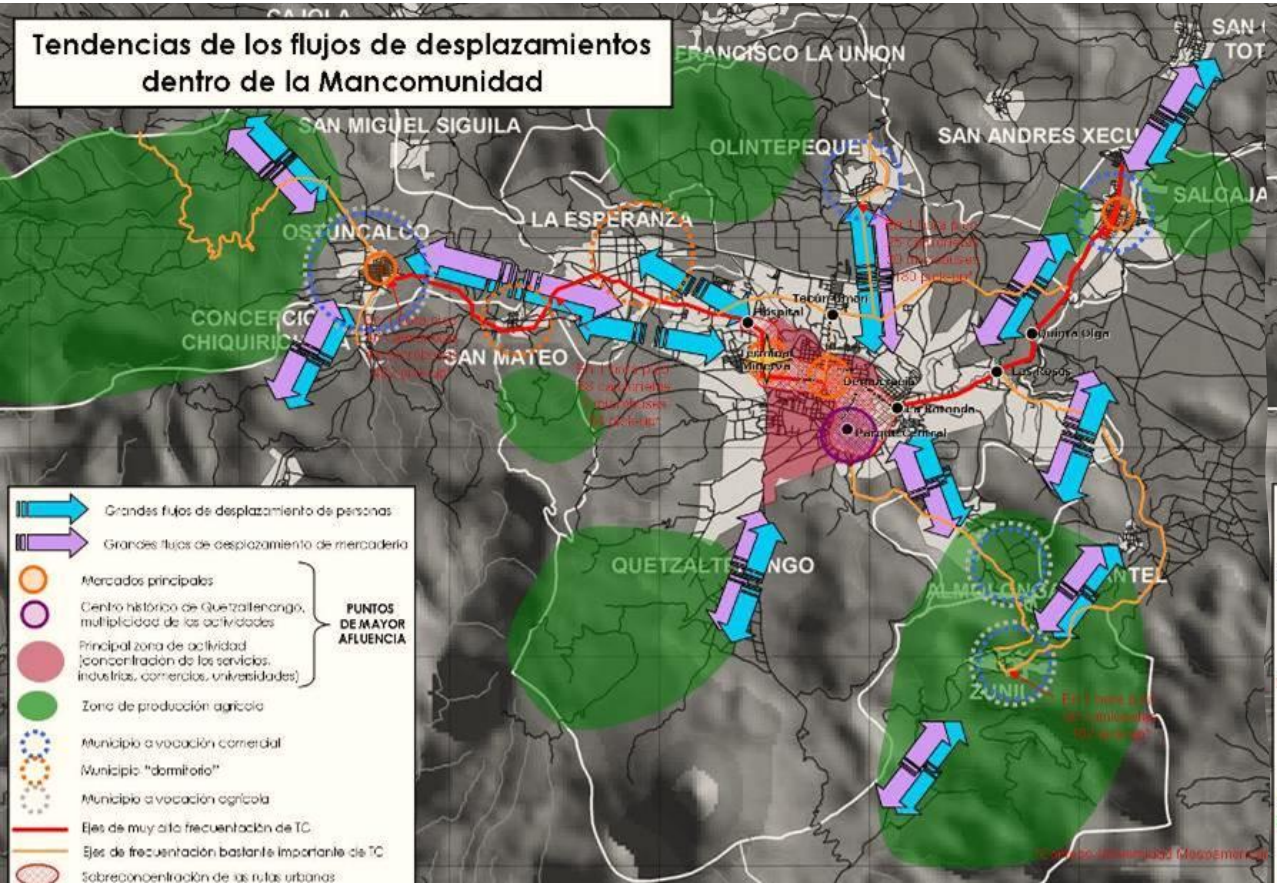
PRONACOM, BID, MINISTERIO DE COMUNICACIONES, INFRAESTRUCTURA Y VIVIENDA

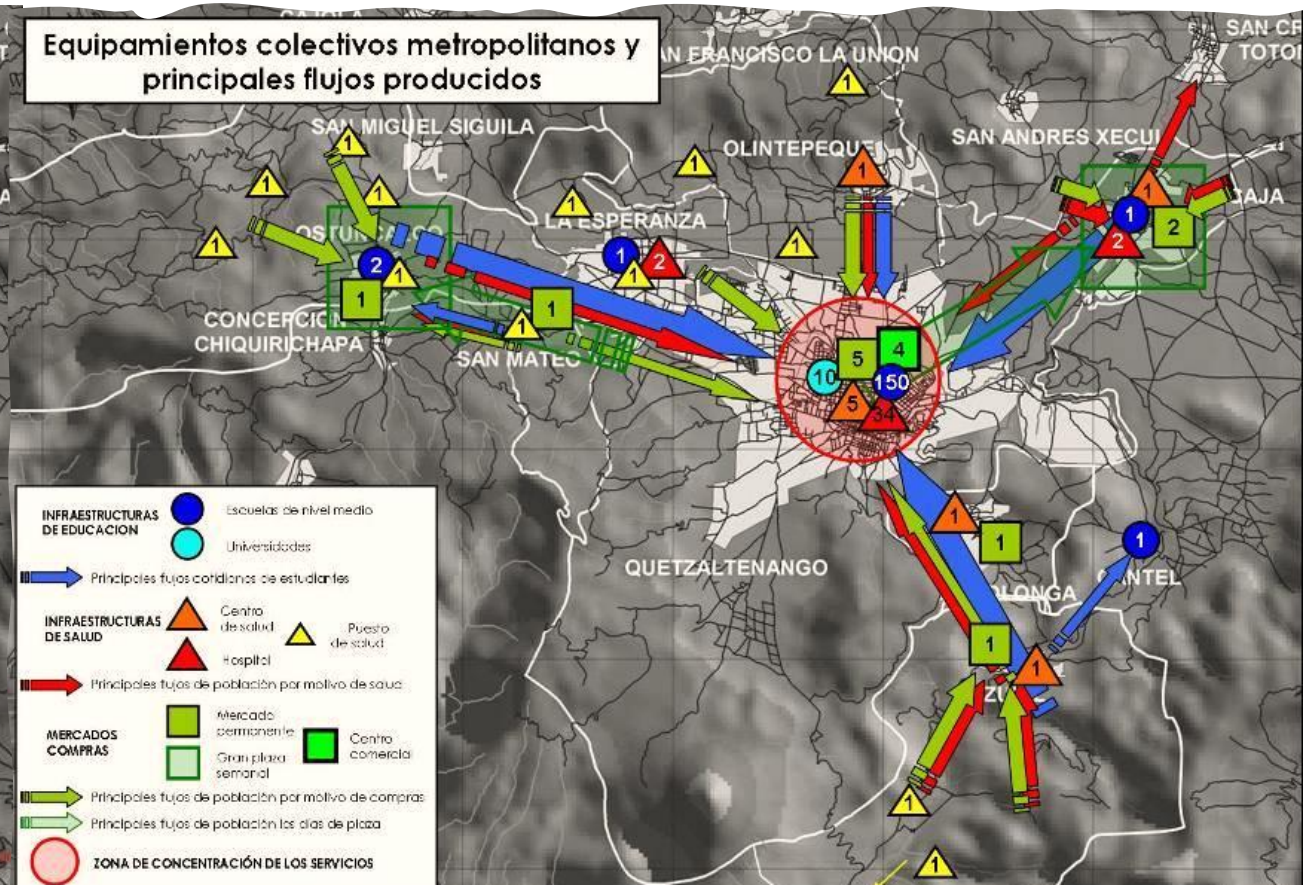
- Mejora de Corredores Logísticos
- Vías de alta capacidad
- Ampliación de Sección
- Carreteras de Interés Turístico
- Caminos Rurales

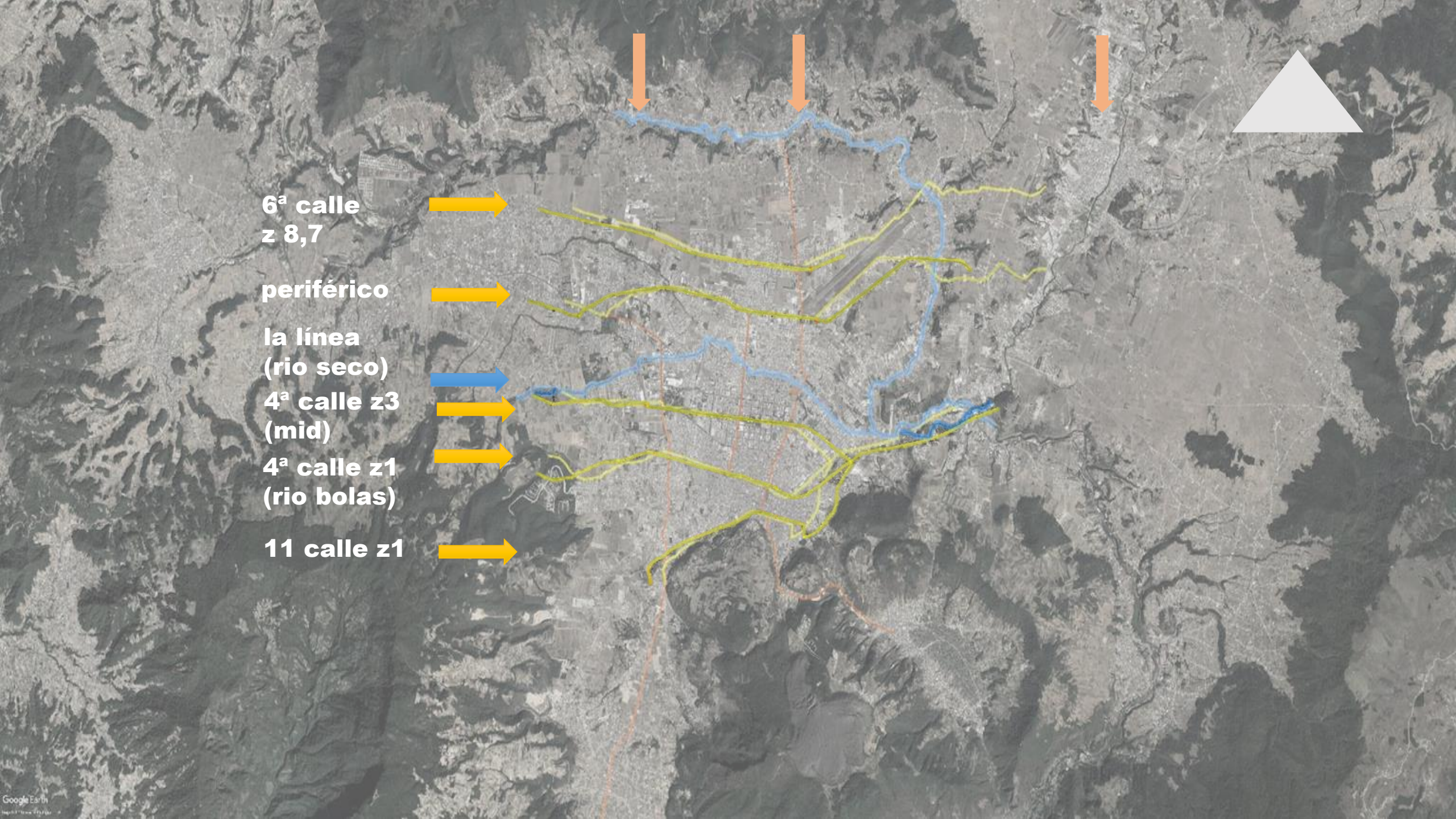




•Fuente: Diagnóstico, escenarios y recomendaciones para la construcción de una red mancomunada de transportes colectivos. 2006






6ª calle
z 8,7
periférico
la línea
(rio seco)
4ª calle z3
(mid)
4ª calle z1
(rio bolas)
11 calle z1




Samsung UHD TV
Descubre el Verdadero Detalle
HOTEL S&J BELLA LUNA


BOVEDA MARROQUIN
XELA
GUATE

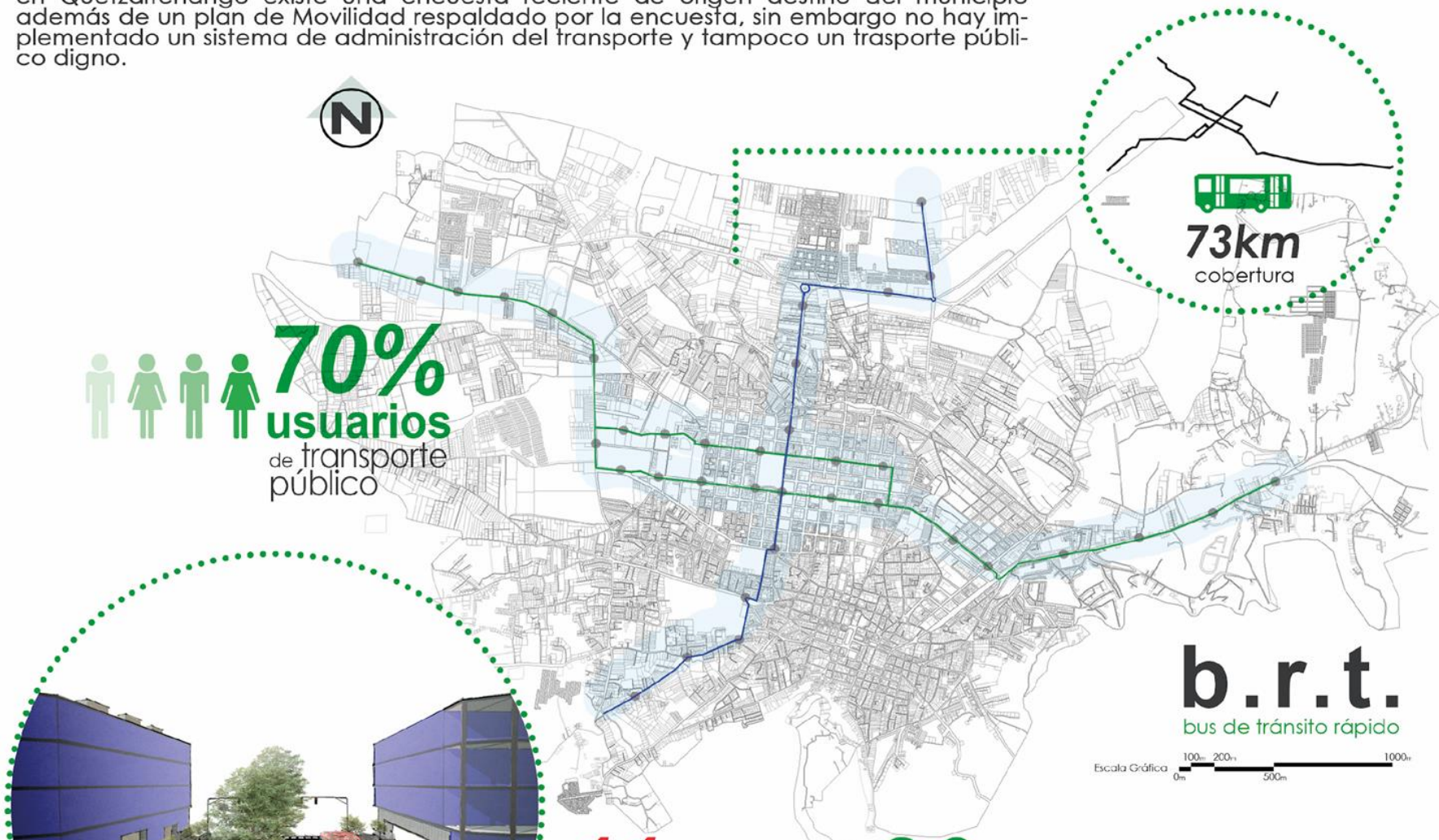






del Problema del Transporte a la Movilidad Sostenible

en Quetzaltenango existe una encuesta reciente de origen destino del municipio además de un plan de Movilidad respaldado por la encuesta, sin embargo no hay implementado un sistema de administración del transporte y tampoco un trasporte público digno.



11 km/h
transporte público actual

30 km/h
bus de tránsito rápido

velocidad promedio de viaje en horas pico en la vía pública principal

0 km de vías exclusivas para transporte público

la flota de transporte público debe garantizar la seguridad, comodidad y niveles bajos de emisión

90%

residuos sólidos municipales

son desechados en vertederos a cielo abierto, cuerpos de agua o quemados

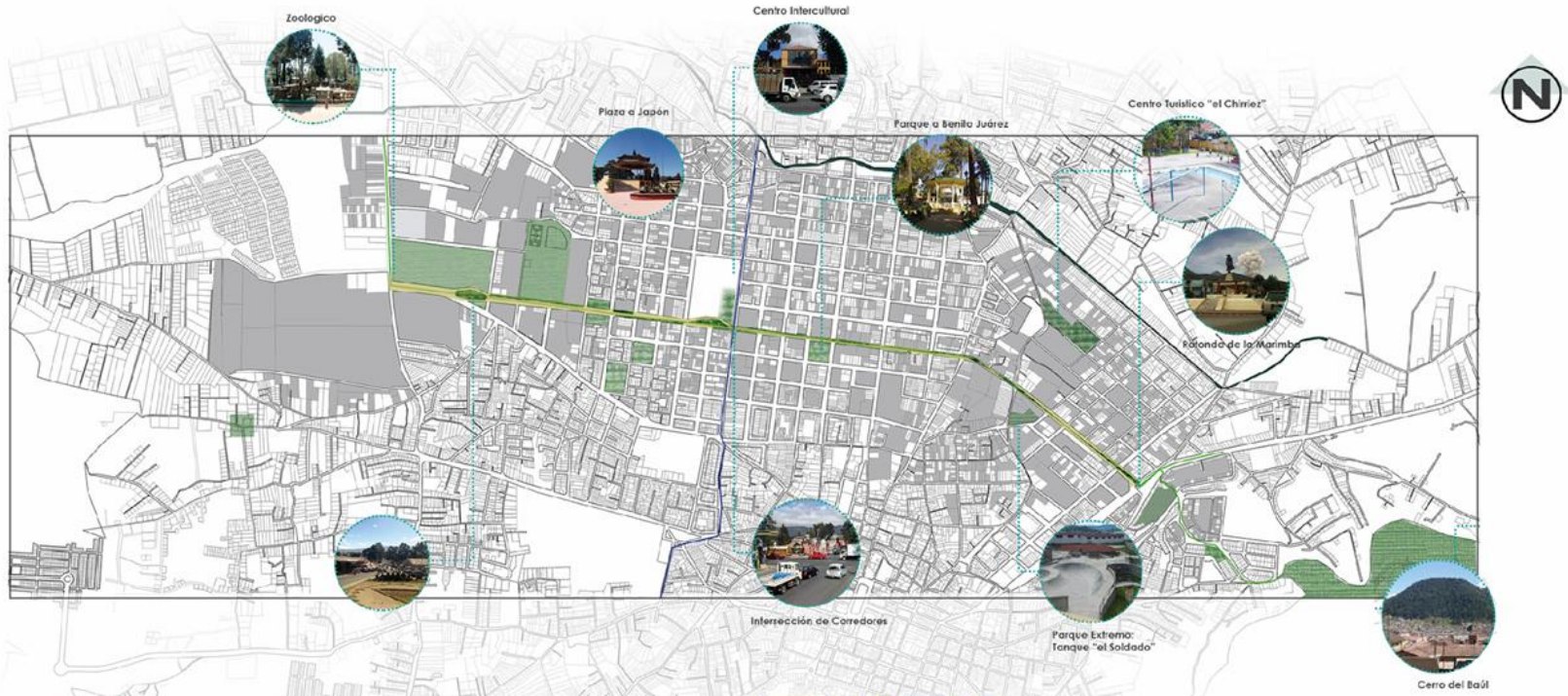
40%

de aguas residuales

son tratadas de conformidad con reglas nacionales

mientras

la calidad del agua potable cumple con el **98%**

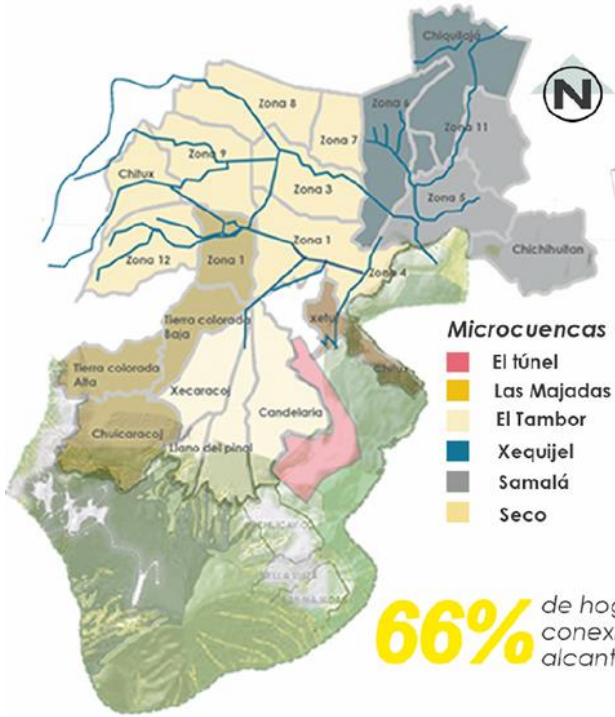


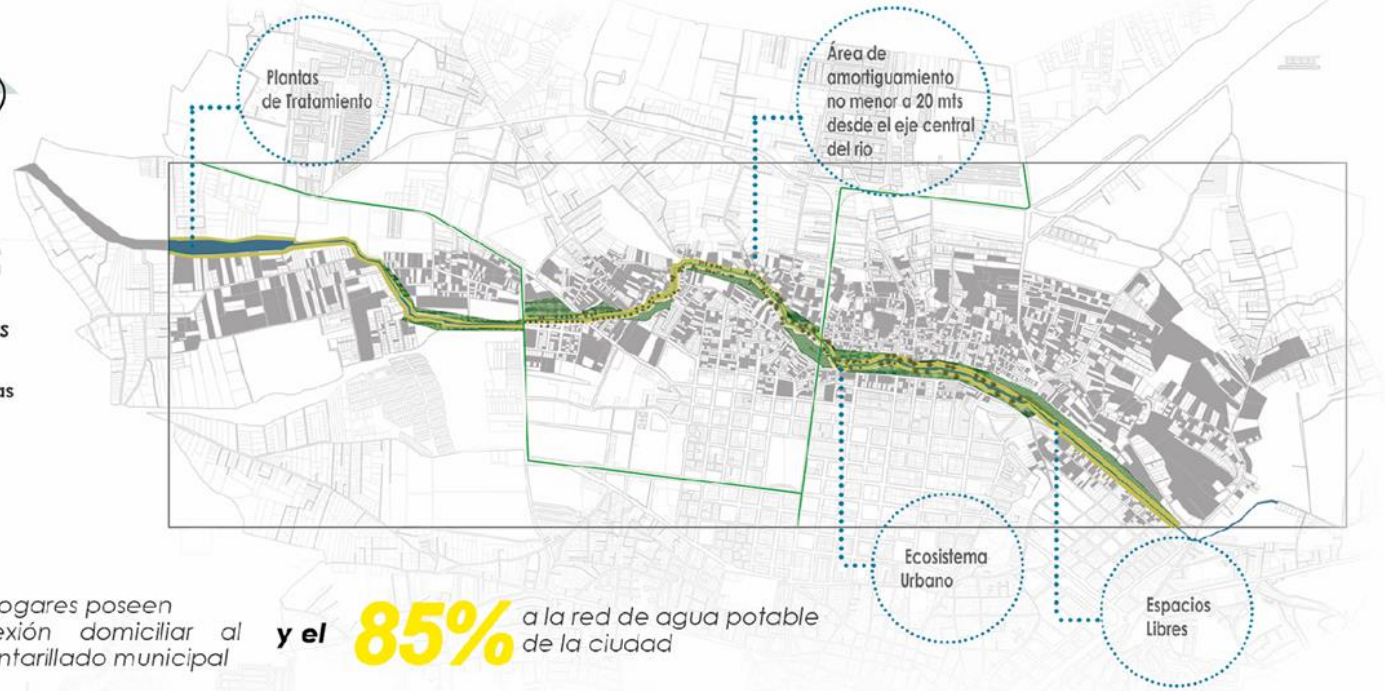
espacios de recreación en la ciudad **7 has. / 100mil habitantes**



vertebrando la ciudad: recuperar y crear el paisaje

La gestión del agua ha condicionado el crecimiento de la ciudad, su movilidad y el sistema de gestión de residuos; lo cual condiciona el "día a día" de los quetezaltecos con las inundaciones de aguas pluviales y servidas.



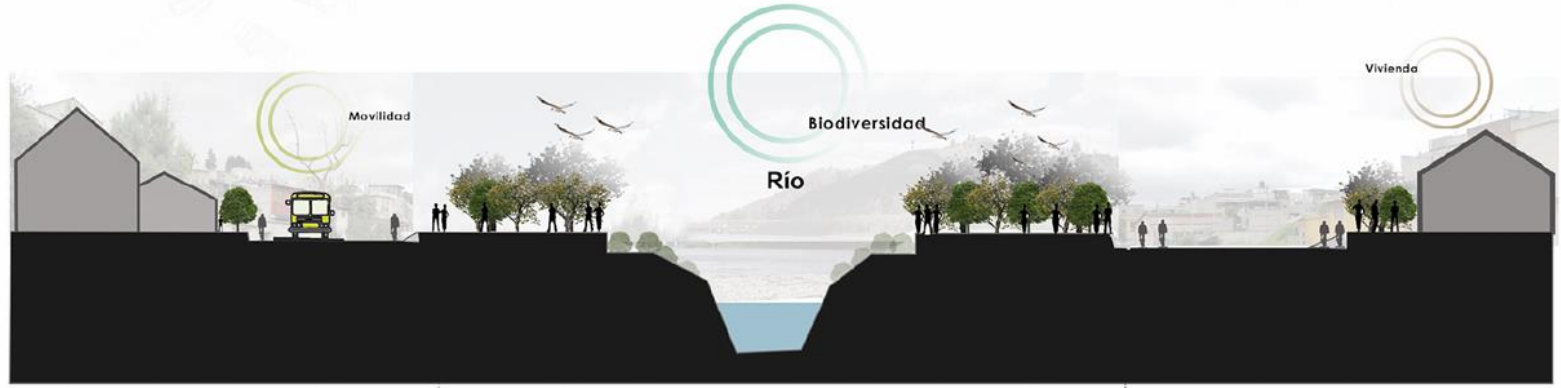


66% *de hogares poseen conexión domiciliar al alcantarillado municipal* ***y el*** **85%** *a la red de agua potable de la ciudad*

viviendas afectadas por inundaciones *en los últimos 10 años*

10% ***área rural***

25% ***área urbana***



área de Amortiguamiento

Movilidad en el Valle de los Altos

Reparto Modal



67% 12% 10% 6% 5%

Tiempo de Viaje



15 minutos 2013

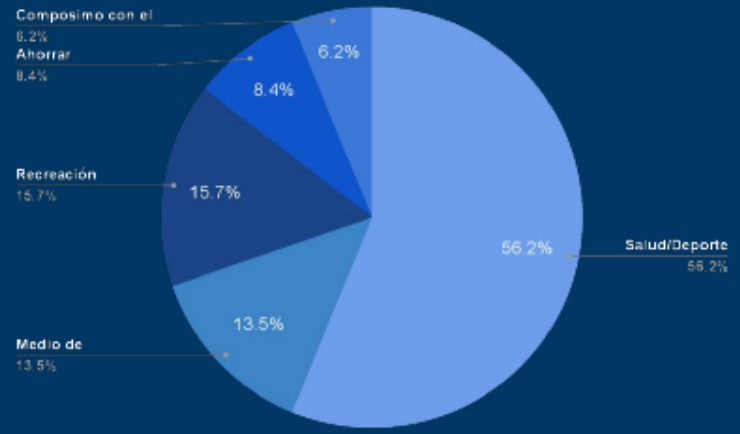
30 minutos 2016

45minutos 2022

Motivo del Viaje



Motivación para usar Bici



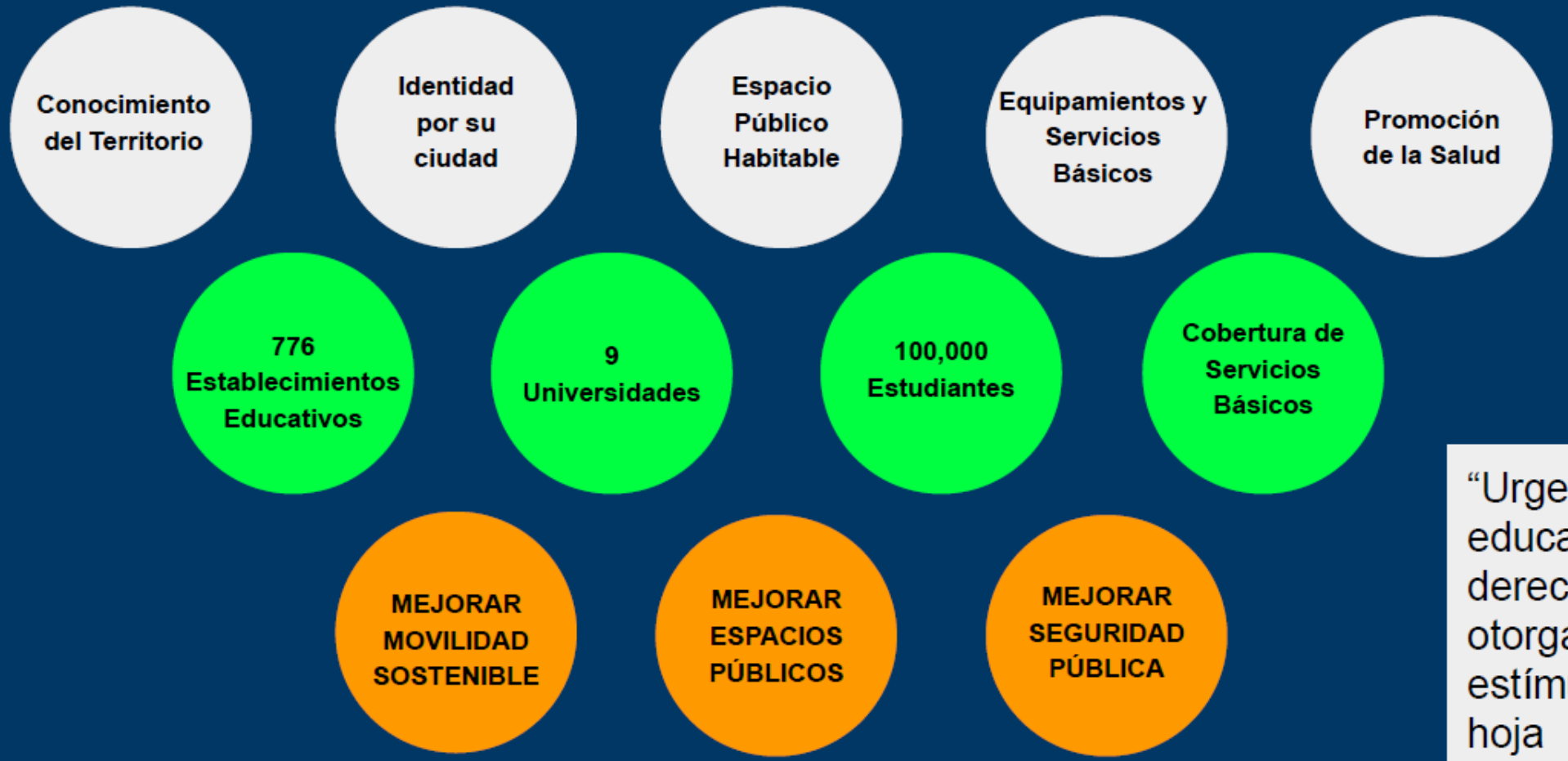
En 10 años los quetzaltecos cambiamos nuestro modo de transportarnos, hoy utilizamos el vehículo privado como principal medio de transporte, las distancias que recorremos ligeramente aumentaron, la mayoría necesita 45 minutos para llegar de un destino a otro. Los principales motivos de viaje son para trabajar y para ir a estudiar. Existe un incremento en el uso de la bicicleta para hacer deporte, por salud y por recreación

BiciRuta 502

Fuente: 2013 Plan de Movilidad Sostenible. 2016 Habitante Colectivo. 2018 Metro y Medio. 2023 BiciRuta 502 Valle de los Altos

MODELO DE CIUDAD EDUCADORA

En la ciudad educadora, la educación trasciende los muros de las aulas para impregnar toda la ciudad. Se vive en un proceso permanente que tiene como finalidad la construcción de comunidad y de una ciudadanía libre, responsable y solidaria



"Urge más que nunca la educación en valores y derechos humanos, que otorgan sentido, ofrecen estímulo, dibujan una hoja de ruta democrática"

BiciRuta 502

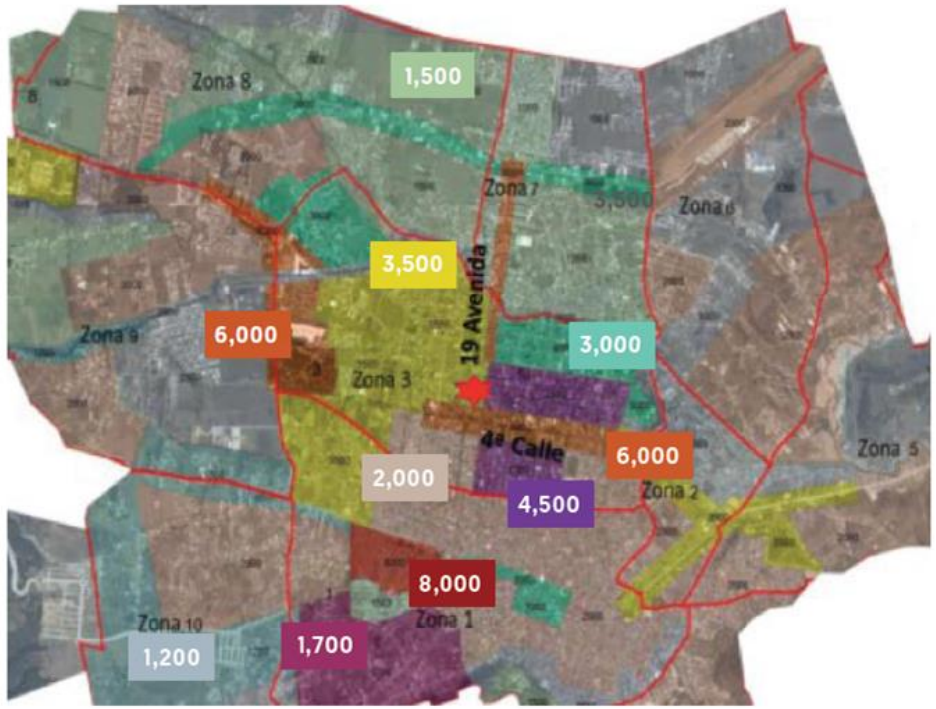

SEGUNDA FASE
BICIRUTA
502
VALLE DE LOS ALTOS
San Juan Ostuncalco
La Esperanza
Olintepeque
San Cristóbal Totonicapán
Salcajá
Quetzaltenango
Totonicapán
Cerro El Baúl
Almolonga
Llano del Pinal
Zunill
REU
Movilidad 1
Turística 2
Ruta Escénica 3

El potencial de la captura de plusvalías

para la financiación de proyectos urbanos:
consideraciones metodológicas y casos prácticos



Áreas homogéneas en términos del valor del suelo por m²



Mapa 9
Quetzaltenango - Áreas homogéneas en términos del valor del suelo por m², en Q$ por zonas (2014)

- Centro Intercultural
- *Zone boundaries*
- Q$ 8,000
- Q$ 6,000
- Q$ 4,500
- Q$ 3,500
- Q$ 3,000
- Q$ 2,000
- Q$ 1,700
- Q$ 1,500
- Q$ 1,200

Fuente: Montes, M. et al. (2014)

Nota: Tasa de cambio al momento de realizar los cálculos US$1 = $7,80 quetzales

Ubicación del Centro Intercultural



Mapa 8
Ubicación del Centro Intercultural

CENTRALIDADES

- Centro Intercultural
- Metropolitana
- Barrial / Vecinal
- Potencial
- Predia con potencial
- BRT

Fuente: Mapa Síntesis, Atlas gráfico, POT (2014)

Número total de propiedades	8.251	100,0%
Propiedades sin registro de construcciones	3.892	47,2%
Propiedades sin registro de superficie	665	8,1%

Cuadro 25
Quetzaltenango - Total de propiedades en la zona 3 (2013)

Fuente: Tabulación hecha por los autores con los datos catastrales.

Nota: Incluye propiedades que pueden estar exentas, tales como iglesias, zonas verdes, etc.

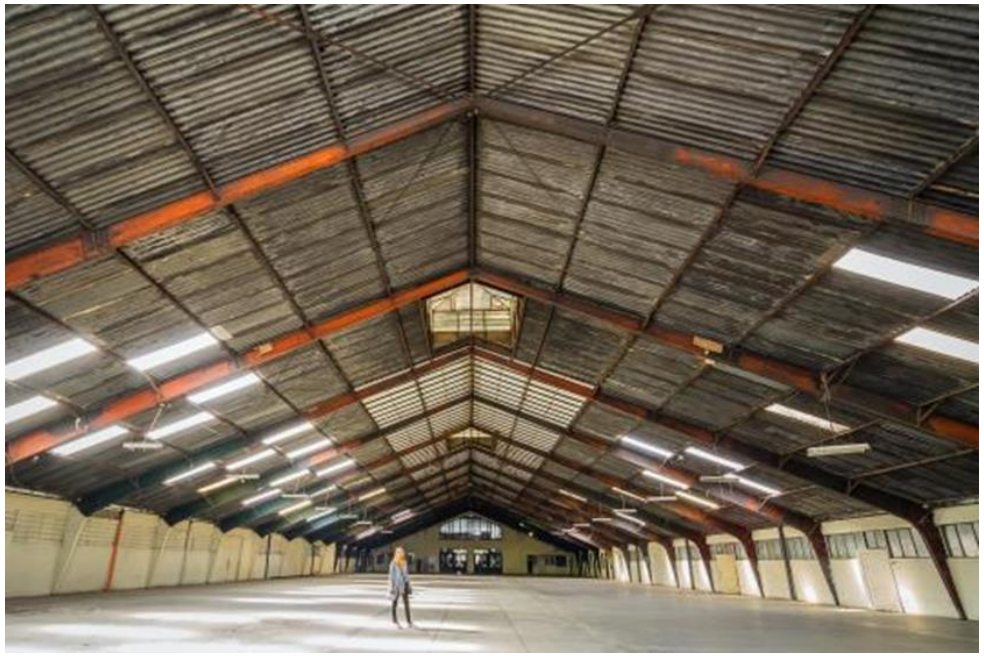
INICIATIVA CIUDADES EMERGENTES Y SOSTENIBLES
QUETZALTENANGO // MARCO CHAVEZ, JOHANNA ETTL, VICTORIA TIU

LA
ESTACIÓN CENTRAL

LABORATORIO DE DISEÑO URBANO
INFORME FINAL
Mejoramiento Centro-Intercultural -
Creación de una Centralidad en
Quetzaltenango



Quetzaltenango, Guatemala SEPTIEMBRE 2014 - ENERO 2015



Propuesta de Sub-Proyectos



Sub-Proyecto 1
Edificios Patrimoniales
Arte y Cultural

Sub-Proyecto 2
Tecnologia y Conocimiento

Sub-Proyecto 3
Gimnasio Vertical

Sub-Proyecto 4
Vivienda, Comercio y
Servicios Corporativos

Sub-Proyecto 5
Espacio Publico,
Plazas y Jardines

Axonometrica de Propuesta Urbana
La Estación Central





… “Quetzaltenango. Su importancia como segunda ciudad del país reside en la prestación de servicios tanto públicos como privados y que se consolida como un centro de atracción regional. De igual importancia son las relaciones económicas que se tienen con algunas ciudades del sureste de México, principalmente con la ciudad de Tapachula. Los sectores comercial, de construcción y educativo siguen en crecimiento, dando como resultado un proceso de conurbación y aglomeración urbana de esa ciudad con los municipios de Salcajá, Olintepeque, La Esperanza y San Mateo, asumiendo, a la vez, la categoría de ciudad intermedia.

Este proceso tiene como resultado una franja enorme de territorio caracterizado como periurbano. La característica principal de ese territorio es la complejidad de sus dinámicas, interacciones y tendencias actuales. Las puntas de lanza de este proceso de crecimiento urbano acelerado son los proyectos inmobiliarios y los centros comerciales.

Por un lado, esto conlleva una ampliación de la frontera agrícola y, por otra, una transformación del uso de suelo agrícola, en detrimento de la producción de alimentos locales para el mismo abastecimiento de la ciudad y, ahora, del área metropolitana. Estas dos puntas de lanza provocan una serie de trasformaciones”…

Rolando Alonzo, Flacso Quetzlatenango

Referencias:

- Diagnóstico, escenarios y recomendaciones para la construcción de una red mancomunada de transportes colectivos. Mancomunidad Metrópoli de los Altos, 2006.
- Plan de Acción Xelajú Sostenible, Iniciativa de Ciudades Emergentes y Sostenibles, Banco Interamericano de Desarrollo, 2014.
- Metrópolis de Guatemala. Metro Matrix, Modelos Urbanos LAC. Pedro Ortiz, 2014.
- El Potencial de Captura de Plusvalías, Caso Centro Intercultural de Quetzaltenango, BID, 2016.
- Plan de Ordenamiento Territorial del Municipio de Quetzaltenango, Municipalidad de Quetzaltenango, 2017.
- Brújula Quetzaltenango, Competitividad e Inversión. PRONACOM, 2019.
- Dinámicas e Interacciones Urbanas y Rurales en el Territorio de Los Altos, FLACSO Quetzaltenango, 2019

Investigación y Proyección

Luis Fernando Castillo
Subdirector de Investigación y Proyección
lfcastillo@url.edu.gt

Campus San Alberto Hurtado, S.J.
de Quetzaltenango

Universidad Rafael Landívar
Identidad Jesuita en Guatemala