

PRISMA

PROGRAMA SALVADOREÑO DE INVESTIGACIÓN SOBRE DESARROLLO Y MEDIO AMBIENTE

La Evolución de la Red Urbana y el Desarrollo Sostenible en El Salvador

1996

Introducción

En este trabajo se analiza la relación entre las características del proceso de urbanización experimentado en El Salvador, durante la segunda mitad del presente siglo, y su relación con el desarrollo sostenible del país, con el objetivo de contribuir a la elaboración de un marco de políticas que promueva un estilo de desarrollo urbano que contribuya a la construcción de una opción de sostenibilidad.

El trabajo consta de cuatro capítulos. En el primero, se sintetizan aspectos conceptuales y metodológicos de la relación entre urbanización y sostenibilidad, a partir de diversos documentos elaborados por el Banco Mundial y el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, agregándoles un primer intento de construir un enfoque propio para abordar esta problemática.

En el segundo capítulo se analizan los cambios experimentados por la red urbana del país entre 1950 y 1996, tomando la población como indicador de base. Se discuten los cambios ocurridos en la jerarquía urbana, en la infraestructura y red vial, y en la economía regional y las funciones urbanas durante el período analizado, a fin de identificar los subsistemas urbanos que se han configurado en el territorio nacional. Particular atención se ha dedicado a plantear el proceso de constitución de la Región Metropolitana de San Salvador.

En el tercer capítulo se examinan las características de las formas actuales de gestión del desarrollo urbano, enfatizando la precariedad del marco institucional y las contradicciones de la normatividad existente, así como las propuestas de gestión formuladas en los dos Planes de Desarrollo Metropolitano de San Salvador en 1969 y 1996: METROPLAN Y PLAMADUR, respectivamente. Para ello se ha tomado el caso de la gestión de la tierra urbana como ejemplo.

El cuarto y último capítulo plantea una serie de hipótesis alrededor de: los límites de la concentración urbana y su relación con los siguientes aspectos: la capacidad de soporte del medio natural y edificado; la acentuación de los desequilibrios regionales y el papel de la inversión pública y privada; el papel de los centros urbanos en el desarrollo sostenible; y el agotamiento de las formas actuales de gestión del desarrollo urbano, cuestión clave para la problemática que nos ocupa.

Metodológicamente se ha tratado de leer el proceso de urbanización durante las últimas cuatro décadas y media, teniendo al medio ambiente como eje de análisis aunque los indicadores principales utilizados sean la población y las actividades económicas.

Consideramos que este trabajo puede contribuir a explicar los procesos de estructuración interna de las principales ciudades del país, especialmente de la Región Metropolitana, sus consecuencias para el desarrollo sostenible. Asimismo, puede aportar a la definición de un marco para la formulación de una política urbana actualmente inexistente, sin la cual la formulación de planes de desarrollo como los que se están elaborando para San Salvador y las cuatro principales ciudades secundarias del país, presenta limitaciones extremas.

Dado que la mayoría de ciudades en El Salvador son pequeñas concentraciones poblacionales a pesar de su carácter urbano, hemos optado por utilizar la denominación de subsistemas de centros urbanos. La reducida extensión territorial del país hace que estos sistemas estén estrechamente vinculados entre ellos, haciéndose difusos sus límites en algunos momentos. Por otra parte, la importancia de una aglomeración urbana como la Región Metropolitana de San Salvador, sólo puede entenderse a plenitud en el marco de sus funciones a nivel de la región centroamericana.

1. Urbanización y desarrollo sostenible: Aspectos conceptuales y metodológicos

1.1 La discusión conceptual y metodológica actual

Hace diez años, el documento *Our Common Future* (Brundtland y otros, 1987), planteó que el crecimiento urbano era uno de los fenómenos más importantes a considerar para impulsar un desarrollo sostenible.¹ Frente a la mayor concentración de la población en grandes ciudades, el incremento de la pobreza urbana, etc., la Comisión Brundtland recomendaba: formular estrategias urbanas a nivel nacional; reforzar los gobiernos locales; desconcentrar y descentralizar; integrar los planes de desarrollo urbanos y rurales, etc. Además, sugería a los gobiernos del Tercer Mundo que dedicaran mayores recursos, tanto institucionales como financieros, para proporcionar vivienda y servicios a la población urbana pobre.

Se han hecho varias críticas al planteamiento del Informe Brundtland, especialmente el hecho de que no aborda los límites de la capacidad de soporte de los recursos naturales. Para el caso de las ciudades podría agregarse la necesidad de tomar en consideración la capacidad de soporte del medio físico construido por el ser humano. Volveremos sobre este punto más adelante.

Por su parte, el Fondo Mundial para la Naturaleza (WWF) sostiene que el desarrollo sostenible tiene por eje el mejoramiento de la calidad de vida humana, manteniéndose dentro de los límites que impone la capacidad de carga de los ecosistemas (Stedman y Reed, 1996). Esta concepción,² relaciona entre sí tres componentes básicos: el social, el

ambiental y el económico. El primero implica la equidad y el derecho a la participación social y política. El segundo, el reconocimiento a los límites y la irreversibilidad de muchos cambios ambientales. El tercero, criticando el predominio absoluto de las mediciones económicas del desarrollo, exige diferenciar el capital construido por el ser humano, del capital humano y del capital natural. A esta última trilogía podría agregarse el capital social (Coleman, 1988). Retomando estas ideas podemos decir que:

En el ámbito de las ciudades, el desarrollo sostenible supone desarrollar el capital humano equitativamente, potenciando el desarrollo del capital social y el capital construido por el ser humano, mientras se preserva el capital natural.

A principios de los noventa, el Banco Mundial publicó su agenda urbana para esta década (Banco Mundial, 1991). Partía, en primer lugar, de que los problemas urbanos debían verse con una perspectiva más amplia que fuera más allá de la vivienda y la infraestructura residencial, argumentando que el énfasis debía colocarse en incrementar la productividad urbana reduciendo los obstáculos que ésta enfrenta. En segundo lugar, consideraba indispensable enfrentar el problema de la pobreza urbana. En tercer lugar, proponía que se dedicaran mayores esfuerzos a revertir el deterioro del medio ambiente urbano, cuestión que había recibido poca atención habida cuenta de los graves problemas ambientales prevalecientes a nivel mundial. Finalmente, consideraba que debían llenarse los vacíos en el conocimiento de la realidad urbana.

El planteamiento del Banco Mundial ha recibido varias críticas, especialmente su polémica noción de “productividad urbana” (Burgess y otros, 1994). No es el objetivo de este trabajo su discusión, pero rescatamos la importancia asignada a la problemática del medio ambiente para el desarrollo urbano.

Recuadro 1
La agenda urbana del Banco Mundial

¹ Aunque importante, esta llamada de atención sobre la relación entre el fenómeno urbano y el desarrollo sostenible no fue tomada con la importancia debida, tal como se manifestará en el lugar secundario que le fue asignado cinco años más tarde en la Conferencia de Río de Janeiro, motivando parcialmente el desarrollo de un marco analítico para estudiar la relación entre la urbanización y el desarrollo sostenible.

² Esta concepción se basa en que el ser humano ocupa el lugar central, y en el respeto a la capacidad de la naturaleza.

Según el Banco Mundial, para crear métodos sostenibles de ordenación del medio ambiente urbano se requiere lo siguiente.

- Crear conciencia mundial de la crisis ambiental urbana, a fin de obtener el apoyo político necesario para la adopción de medidas;
- Mejorar la base de información y la comprensión de la dinámica del deterioro ambiental en las zonas urbanas;
- Elaborar estrategias ambientales específicas para las distintas ciudades, que respondan a las circunstancias propias de cada una;
- Identificar programas de acción curativa para las ciudades a fin de eliminar las consecuencias ambientales más graves de las políticas gubernamentales y las actividades privadas pasadas;
- Formular políticas e incentivos eficaces en los planos nacional y urbano a fin de evitar el ulterior deterioro del medio ambiente.

Fuente: Banco Mundial (1991).

Casi simultáneamente al Banco Mundial, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) lanzó su programa de cooperación para el desarrollo urbano (UNDP, 1991), donde proponía un enfoque multidimensional para enfrentar la problemática del medio ambiente urbano, lo que requiere: estimular la cooperación entre los diferentes actores, públicos y privados; mejorar la regulación; trabajar a nivel local y promover la participación de las comunidades urbanas de base; y desarrollar estrategias de largo plazo.

Más específicamente, el PNUD sugería involucrar a los gobiernos municipales en prácticas sostenibles de manejo de desechos sólidos y transporte público, incorporar la planificación ambiental en su trabajo institucional, asegurar el soporte financiero para estas prácticas, etc. Nuevamente estamos en presencia de la adopción, en la agenda de trabajo de otra importante agencia de cooperación, de la problemática ambiental urbana.

La virtud de estas posiciones consiste en que ha ido impulsando, poco a poco, el desarrollo de metodologías para el análisis y la formulación de políticas de la problemática que nos ocupa. Analizaremos algunos de los esfuerzos hechos en esta área a continuación.

En un reciente trabajo, uno de los funcionarios de alto nivel del Banco Mundial (Serageldin, 1995), trata de avanzar en la operacionalización del concepto de desarrollo sostenible. En un primer momento se critica la visión economicista prevaleciente en el Banco que reduce la dimensión económica al crecimiento y la eficiencia, la dimensión ecológica al manejo de los recursos naturales, y la dimensión social a la reducción de la pobreza. Se plantea entonces, la necesidad de incorporar en la primera la cuestión de la equidad; en la segunda la capacidad de soporte, la biodiversidad y otras cuestiones globales; y en la tercera dimensión el empoderamiento, la participación, la movilidad y la cohesión social, la identidad cultural y el desarrollo institucional (ver Gráfico 1).

Se trata, evidentemente, de una sensible ampliación del marco analítico dominante en el Banco Mundial y coincide con esfuerzos que ha hecho el PNUD para medir el desarrollo humano, y más recientemente en Centroamérica, con los esfuerzos por medir el grado de exclusión social (FLACSO / PRODERE / PNUD, 1995).

El Banco Mundial, está tratando también de desarrollar la concepción de la “sostenibilidad como oportunidad”, la cual se basa en la diferenciación de los tipos de capital y la proporción en que una opción de desarrollo sostenible debe heredar éstos a las generaciones futuras.³ El cálculo del capital humano, y sobre todo del capital social, constituye un gran desafío que se comienza a enfrentar. Un reciente trabajo del Banco Mundial sobre pobreza urbana constituye un buen ejemplo al incorporar criterios para medir la vulnerabilidad urbana y el capital social (Moser, 1996).

³ Se plantean cuatro tipos: el capital hecho por el ser humano; el capital natural, el capital humano y el capital social, y se postula que las mayores inversiones deben ser hechas en las dos últimas formas de capital, pero preservando el segundo. Si para medir el primero existen metodologías surgidas de los análisis económicos nacionales e internacionales, para los últimos tres la situación no es fácil. Se sugiere que el capital natural puede ser calculado basándose en los recursos siguientes: tierra, agua, bosques y recursos del subsuelo.

Gráfico 1



Visión economista del desarrollo



Visión del desarrollo sostenible

Respecto a las ciudades se han realizado ya algunos trabajos sobre el medio ambiente urbano y su relación con la sostenibilidad del desarrollo. Uno de ellos, explora las dimensiones de la sostenibilidad y sugiere que el desarrollo urbano sostenible puede ser alcanzado a través de la reestructuración de la economía y los sistemas sociales a niveles internacional, nacional, regional y local. Metodológicamente lo interesante es la vía propuesta: *la identificación de los “puntos de presión ambiental”* en las

ciudades, entre los que identifican los siguientes: las oportunidades de trabajo, la pobreza, la salud, la oferta de alimentos, la vivienda, la energía, el agua potable, la tierra urbana, los desechos sólidos, etc. (Stren, White and Whitney, 1992).

De singular importancia son los trabajos publicados en la revista *Environment and Urbanization* (IIED, varios años), que recoge los resultados de investigaciones y acciones ejecutadas en torno a esta pro-

blemática, especialmente en países en desarrollo, y diferentes análisis críticos a las opciones de crecimiento impulsadas por los organismos de cooperación externa.⁴

Pero desde la perspectiva de los organismos de cooperación, la propuesta más elaborada es la del Programa de Gestión Urbana (PGU), que desarrollan conjuntamente El Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, el Centro de las Naciones Unidas para los Asentamientos Humanos y el Banco Mundial. (Bartone y otros, 1994).

El punto de partida en el planteamiento del PGU es la identificación de la llamada “agenda café” (brown agenda), constituida por un conjunto de problemas que inciden decisivamente en la pobreza, la salud y la productividad urbanas, y que acompañan a los problemas de la “agenda verde” (green agenda): la disminución de los recursos acuíferos, energéticos, forestales, la degradación de la tierra, la ocupación de zonas de riesgo, etc. (Ver Recuadro 2). Además, se señalan cinco factores que determinan la variabilidad de los problemas ambientales urbanos:

- las características únicas de cada área urbana;
- el tamaño de la población y las tasas de crecimiento;
- el nivel de ingresos y el desarrollo económico;
- las distintas dimensiones espaciales de los problemas ambientales urbanos;
- el rol de los actores locales.

Ante estos factores, una estrategia ambiental urbana debe enfrentar tres fuentes de tensión que generan falsas dicotomías: los enfoques integrales frente a los sectoriales; los análisis de situación versus los análisis de procesos; y los enfoques descentralizados frente a los centralizados. Su solución permitiría manejar los “trade-offs” económicos y políticos,

⁴ Mucho de este trabajo ha fundamentado el documento principal presentado por la ONU en la conferencia de Estambul (UNCHS/HABITAT, 1996), donde la cuestión del medio ambiente urbano ocupa un lugar importante.

como las economías de escala y el incremento de los costos ambientales; la asignación de subsidios; el paso de una política “verde” hacia una política de “justicia ambiental”; las limitaciones presupuestarias; etc.

Recuadro 2
Programa de Gestión Urbana:
Áreas de problemas ambientales urbanos

- oferta y contaminación del agua
- manejo de desechos sólidos
- saneamiento
- transporte urbano
- espacios verdes y abiertos
- conservación de la herencia cultural
- oferta y uso de energía
- gestión de los mercados urbanos
- contaminación industrial
- uso de la tierra

El PGU destaca la importancia de la dimensión espacial de los problemas ambientales urbanos definiendo cinco escalas: el hogar, la comunidad, la metropolitana, la regional y la continental - planetaria, lo que permite, a nivel específico de la ciudad construir una tipología de ciudades según el nivel nacional de ingresos, y relacionarla con los diversos problemas ambientales urbanos (en una lógica similar a la utilizada por el Banco Mundial al analizar la cuestión de la productividad urbana), establecer las vinculaciones políticas y señalar las reformas claves a impulsar para la gestión ambiental urbana.

En términos operativos, el PGU presenta una propuesta de la información que es necesario obtener, que incluye los aspectos socioeconómicos y las cuestiones contenidas en las agendas “café” y “verde” agendas, y propone las áreas a estudiar para elaborar un diagnóstico ambiental urbano rápido.

Como vemos, el medio ambiente urbano ha pasado a ocupar el lugar que le corresponde en el desarrollo

urbano considerándose sus múltiples relaciones, superando así la antigua visión que se limitaba a declarar únicamente como áreas de reserva a algunas zonas. Esta visión comienza a ser compartida por los distintos “stakeholders” o portadores de intereses urbanos (Serageldin and Cohen, 1996), quienes reconocen la complejidad del medio ambiente urbano y la necesidad de avanzar en el conocimiento de su relación con el desarrollo sostenible, ya que *las ciudades constituyen el nexo entre las agendas “verde” y “café”*.

Esta complejidad tiene al menos tres aspectos: el interjurisdiccional, derivado de las diferentes escalas territoriales de esta problemática; el sectorial, originado en la división de responsabilidades; y el balance entre la complejidad y la simplicidad en los objetivos y programas ambientales.

Esto conduce a un serie de preguntas aún sin respuesta: ¿Cómo definir el contexto local?, ¿Qué son los umbrales ambientales para las ciudades?, ¿Cuáles son tiempos que requiere la atención de los problemas y necesidades ambientales?, ¿Cómo integrar las cuestiones ambientales urbanas con otras actividades de desarrollo? (Serageldin & Cohen, 1996).

1.2 Elementos para un enfoque teórico metodológico sobre el desarrollo urbano que apoye la sostenibilidad

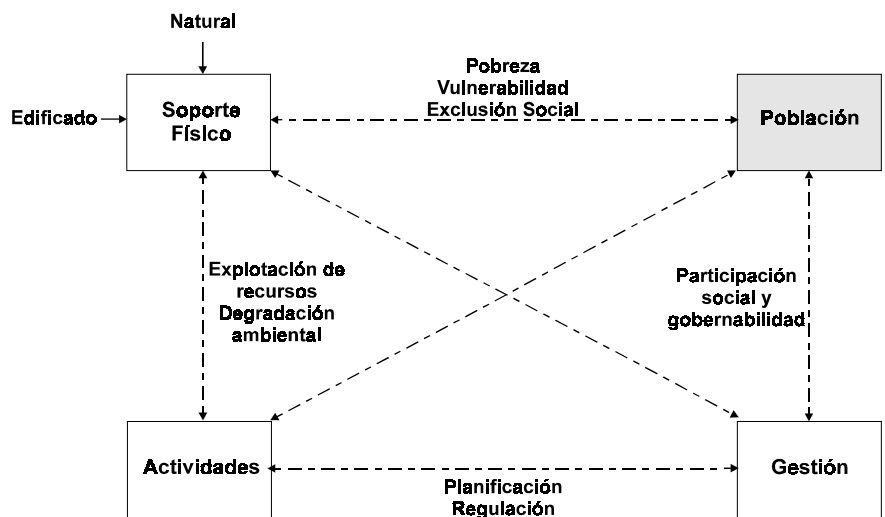
Las siguientes notas tienen por objetivo sistematizar el abordaje metodológico que ha orientado el análisis de la evolución del sistema urbano salvadoreño durante las últimas décadas, y cuyo eje es el análisis de la relación entre los procesos de urbanización y el desarrollo sostenible.

a) El **desarrollo urbano** está determinado por cuatro elementos: la **población**, el **soporte físico**,

co, las **actividades** que se realizan y la **gestión**. Las relaciones entre estos cuatro elementos permiten identificar varios aspectos de esta problemática, entre ellos la explotación de los recursos, la concentración poblacional, la regulación y la participación urbanas, etc. De estos componentes, ocupa el lugar principal la población, sujeto central del desarrollo sostenible. Las relaciones expuestas no tienen un carácter unidireccional y vinculan a los distintos componentes formando una trama compleja. Las indicadas en el Gráfico 2 se han colocado como ejemplo por su carácter estratégico.

b) Cada uno de estos componentes puede ser objeto de múltiples desagregaciones dependiendo

Gráfico 2
Desarrollo Urbano y Sostenibilidad



del análisis que se realice. Así por ejemplo, el soporte físico debe diferenciarse en el soporte físico **natural** y en el soporte físico **edificado**; la gestión puede desagregarse en planificación, normatividad, administración e inversión; etc. Lo importante es definir con precisión el objeto del análisis para hacer las desagregaciones analíticas correspondientes y establecer su sistema de relaciones.

c) En términos de desarrollo urbano sostenible a nivel general es importante identificar los pun-

tos críticos, que podríamos llamar los “puntos de presión ambiental”, y sus “umbrales críticos”, que enfrentan los diferentes componentes. Un planteamiento hipotético de los mismos para el caso del Area Metropolitana de San Salvador aparece en el Cuadro 1. Por ejemplo, los umbrales críticos del punto de presión ambiental “tierra” se puede medir calculándose la accesibilidad a través de dos indicadores: la existencia en los distintos sub-mercados y los precios de la misma. Los umbrales críticos del punto de presión ambiental “legislación” se pueden medir estableciendo los momentos en que el carácter contradictorio u obsoleto de la legislación urbana produce impases que tienen costos económicos y sociales más allá de límites aceptables.

d) Para cada punto de presión ambiental es entonces posible construir indicadores que midan, cuantitativa y cualitativamente, los umbrales críticos, más allá de cuyos niveles el desarrollo urbano carecería de sostenibilidad. Otros ejemplos adicionales a los antes expuestos serían los siguientes: agua (disponibilidad, calidad, formas de uso, costo); infraestructura vial (dotación, calidad, posibilidad de utilización); vi-

vienda (déficit, área, calidad constructiva, ubicación); empleo/ingresos (oferta, tipo, nivel remuneraciones); condiciones de vida (acceso a servicios de salud, nivel de vulnerabilidad social); capital humano (nivel educativo)

e) Especial atención debe darse al aspecto de la gestión. Pensamos que alrededor de sus componentes mencionados anteriormente, debe analizarse la legislación existente, el conjunto de instituciones que tienen incidencia en la gestión urbana y sus múltiples interrelaciones, y los instrumentos regulatorios (que se utilizan en la aplicación de la normatividad urbana que se aplica), y económicos (vinculados al proceso de inversión, pública y privada, en la ciudad).

Este intento por avanzar en la construcción de un enfoque teórico-metodológico que permita operativizar el concepto de desarrollo urbano acorde a una opción de sostenibilidad, sólo puede profundizarse a través de investigaciones de casos específicos en profundidad, lo que desborda el objetivo de este trabajo. Este enfoque preliminar ha orientado, no obstante, el análisis general que se presenta en los apartados siguientes y las hipótesis de trabajo que se sugieren en el último.

Cuadro 1

<i>Componentes</i>	<i>Puntos de Presión Ambiental</i>	<i>Umbrales Críticos</i>
- población	empleo/ingresos condiciones de vida capital humano capital social	pobreza vulnerabilidad social nivel educativo densidad de relaciones sociales
- soporte físico: natural edificado	agua tierra infraestructura vial saneamiento vivienda	disponibilidad accesibilidad dotación eficiencia en el tratamiento déficit
- actividades	industriales comerciales servicios	contaminación congestión desequilibrio
- gestión	legislación institucionalidad	contradicción y obsolescencia debilidad y fragmentación

2. Principales transformaciones en la red urbana salvadoreña entre 1950 y 1996

Como se explicó en la introducción, este trabajo busca fundamentalmente analizar la evolución de la red urbana salvadoreña desde 1950, su vinculación con los cambios económicos en los ámbitos regionales de las distintas ciudades o de los conjuntos de centros urbanos que denominaremos subsistemas de centros urbanos, y su impacto en el desarrollo sostenible del país. Trata, además, con carácter preliminar, de explorar las formas de gestión del desarrollo urbano desde una óptica de sostenibilidad.

Metodológicamente se basa en el análisis de un número reducido de indicadores en el que la población asume el papel de indicador base. Los indicadores adicionales que se han tomado en cuenta corresponden a los siguientes aspectos:

- Infraestructura (inversión en la red vial y en grandes obras de infraestructura)
- Economía regional (cambios en las actividades económicas)
- Funciones urbanas (transformaciones de las funciones de los centros urbanos)

2.1 Jerarquía del sistema de centros urbanos⁵

Históricamente en Centroamérica las tierras altas centrales y las laderas del Pacífico han sido el principal escenario de los asentamientos humanos, dadas sus especiales condiciones para la agricultura, las menores dificultades geográficas para el desarrollo de las comunicaciones y las cualidades climáticas de estas zonas. El Salvador no es la excepción (Cuervo, 1987).

A partir de 1950 se aceleró en el país el proceso de urbanización, lo cual estaba ligado al emergente

proceso de industrialización, propiciado por el modelo de crecimiento basado en industria sustitutiva de importaciones y la creación del Mercado Común Centroamericano. Esta nueva dinámica de la economía salvadoreña no modifica sustancialmente las tendencias de la urbanización prevalecientes desde principios del siglo XX,⁶ caracterizada por un alto nivel de concentración de las actividades económicas en el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), y en las principales ciudades secundarias, generado por el desarrollo del modelo agroexportador.

Al observar la ubicación territorial de los principales centros poblacionales en el país, en términos del número de habitantes urbanos, es fácil distinguir la formación de un sistema longitudinal de centros urbanos que va desde el oriente hasta el occidente, los cuales mantienen una relación directa con las áreas territoriales de mayor desarrollo económico y el sistema de transporte y comunicaciones construido desde finales del siglo XIX: ferrocarriles, puertos, aeropuertos, etc. (Umaña, 1995).

En este sistema longitudinal resalta como el núcleo más importante, como decíamos antes, el AMSS, la cual en la actualidad está formada por trece municipios de dos departamentos (San Salvador y La Libertad), aglutinando en 1992 al 50% de la población urbana y al 29.2% de la población total del país. Esta aglomeración es seguida por las ciudades de Santa Ana y San Miguel, pero que en 1992 apenas concentraban ambas al 10.34% de la población urbana del país, configurando un conjunto jerárquico que ha sufrido pocas variaciones de importancia.

Al observar las modificaciones y los movimientos de los 30 principales centros urbanos a partir de

⁵ Para el análisis de esta jerarquía urbana, hemos tomado las 30 poblaciones cabeceras municipales con mayor número de habitantes urbanos, considerándolas como centros urbanos. El análisis se ha hecho comparando los datos de los censos de 1950, 1971 y 1992.

⁶ Lo que se produce son reacomodos de población en aquellas ciudades que reunían las mejores condiciones para la implantación industrial.

1950, observamos que en lo que a su posición jerárquica respecta, únicamente el AMSS, Santa Ana y San Miguel han mantenido sus lugares. Es de destacar, también, que los 12 principales centros de 1950 se mantienen en 1992, aunque con cambios en sus posiciones. (Ver Cuadro 2).

Hay que resaltar, la rápida expansión del AMSS desde inicios del presente siglo hasta la fecha, tan-

to en términos territoriales como poblacionales (Lungo, 1992), así como el rápido crecimiento poblacional y territorial que viene experimentando la ciudad de San Miguel (Mapa 1), lo cual sugiere que hacia finales de siglo esta será la segunda ciudad en importancia demográfica del país.

Cuadro 2
Centros urbanos más importantes según tamaño de población urbana
1950, 1971 y 1992, en miles de habitantes

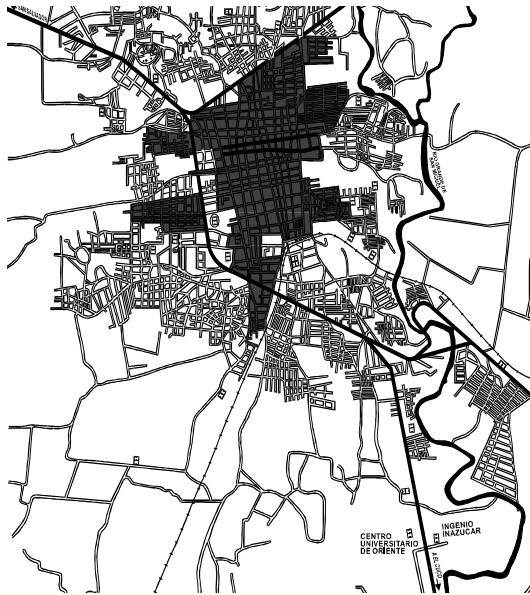
	1950		1971		1992	
1	AMSS (Ver Nota 1)	186.9	AMSS (Ver Nota 2)	500.5	AMSS (Ver Nota 3)	1,292.1
2	Santa Ana	51.7	Santa Ana	98.4	Santa Ana	139.4
3	San Miguel	26.7	San Miguel	61.9	San Miguel	127.7
4	Nueva San Salvador	18.3	Nueva San Salvador	36.4	Sonsonate (Ver Nota 4)	72.1
5	Sonsonate	17.9	Sonsonate	33.3	Usulután (Ver Nota 5)	43.0
6	San Vicente	11.0	San Marcos	23.0	Cojutepeque	38.2
7	Ahuachapán	10.3	Cojutepeque	20.0	Zacatecoluca	31.4
8	Cojutepeque	10.0	Usulután	19.8	San Vicente	29.5
9	Chalchuapa	9.9	Chalchuapa	18.9	Ahuachapán	26.8
10	Usulután	9.5	San Vicente	18.5	Chalchuapa	25.5
11	Zacatecoluca	9.2	La Unión	17.2	Quezaltepeque	22.9
12	La Unión	7.9	Zacatecoluca	16.8	La Unión	21.1
13	Quezaltepeque	6.4	Ahuachapán	16.3	Ilobasco	18.1
14	Santiago de María	6.1	Quezaltepeque	12.6	Acajutla	18.0
15	Izalco	6.0	Acajutla	10.3	Aguilares	17.0
16	Chinameca	5.9	Izalco	8.9	Sensuntepeque	16.0
17	Armenia	5.5	Armenia	8.8	Chalatenango	15.3
18	Atiquizaya	5.3	Santiago de María	8.5	Izalco	15.2
19	Berlín	5.0	La Libertad	8.1	Metapán	15.1
20	Jucuapa	4.4	Metapán	8.0	La Libertad	13.3
21	Chalatenango	4.1	Chalatenango	7.8	San Francisco Gotera	12.7
22	Soyapango	4.1	Sensuntepeque	7.4	Santiago de María	11.9
23	Sensuntepeque	3.8	Atiquizaya	7.3	Armenia	11.9
24	Nahuizalco	3.7	Ilobasco	6.7	Santo Tomás	11.5
25	Ciudad Arce	3.6	Ciudad Arce	6.7	Santa Rosa de Lima	10.5
26	Suchitoto	3.5	Chinameca	6.3	Zaragoza	9.3
27	Santa Elena	3.2	Aguilares	6.2	Berlín	9.0
28	Jiquilisco	3.2	Jucuapa	6.2	Guazapa	8.7
29	Ilobasco	3.1	Nahuizalco	5.9	Jucuapa	8.4
30	Concepción de Ataco	3.1	Chirilagua	5.9	Ciudad Arce	8.0

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población (III, IV y V).

Notas:

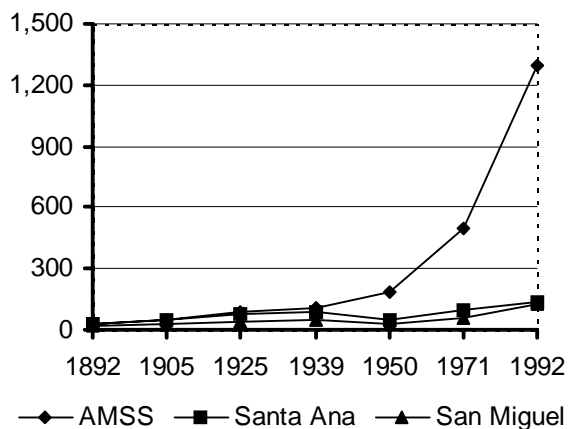
1. En 1950 el AMSS comprende los municipios de San Salvador, Mejicanos, Delgado, Cuscatancingo y Ayutuxtepeque.
2. En 1971 el AMSS incluye también los municipios de Soyapango, e Ilopango.
3. En 1992 el AMSS incluye también los municipios de Nueva San Salvador, Antiguo Cuscatlán, Apopa, Nejapa, San Martín, y San Marcos.
4. En 1992 Sonsonate incluye a los municipios de Nahuilingo, Sonzacate, y San Antonio del Monte.
5. En 1992 Usulután incluye al municipio de Santa María.

Mapa 1
Crecimiento territorial de la Ciudad
de San Miguel: 1971 (zona oscura) y 1995



Es también visible la pérdida de importancia, en términos poblacionales, de la ciudad de Santa Ana, que en el lapso de casi 100 años pasa de ser la primera ciudad del país en términos poblacionales (Barón Castro, 1978), a posiblemente la tercera hacia finales del presente siglo (Gráfico 3), lo cual puede estar asociado al agotamiento del café como eje central de acumulación de capital a nivel nacional.

Gráfico 3
Población Urbana de AMSS,
Santa Ana y San Miguel, 1892 - 1992
 (Miles de Habitantes)



Es útil recordar que el primer banco del país, el cual estaba asociado al desarrollo del cultivo del café, se ubicó en la ciudad de Santa Ana hacia finales del siglo XIX, pero posteriormente fue San Salvador la ciudad que concentró la mayor cantidad de población urbana, así como la actividad económica, además de constituir el centro político-administrativo más importante desde la época colonial.

Con respecto a los 30 centros urbanos más importantes (Cuadro 2), en 1950 resalta lo siguiente:

- La baja diferencia de población, entre el AMSS y la segunda ciudad, Santa Ana, siendo el AMSS sólo 3.6 veces mayor que la última;
- La poca diferencia de población entre los otros núcleos urbanos, donde predominan aquellos menores a los 10,000 habitantes;
- La fuerte representación de centros urbanos del departamento de Usulután (Usulután, Santiago de María, Berlín, Jucuapa, Santa Elena, Jiquilisco), lo cual podría estar asociado al desarrollo del cultivo de café, el algodón y los granos básicos que se da en esa zona en esos años;
- La existencia de una mayor homogeneidad, en términos de distribución de los centros urbanos, a lo largo de la zona central y costera del país, no así en la zona norte, donde únicamente aparecen como centros importantes a Chalatenango, Ilobasco, Suchitoto y Sensuntepeque.

Para 1971 se da la siguiente recomposición:

- Desaparecen de la lista de los 30 centros urbanos más importantes Berlín, Suchitoto, Santa Elena, Jiquilisco y Concepción de Ataco. Estos centros urbanos sufren un estancamiento poblacional en el período 1950-1971. Soyapango desaparece porque se anexa al AMSS.
- Se incorporan a la lista San Marcos, Acajutla, La Libertad, Metapán, Aguilares y Chirilagua. Estos centros muestran tasas de crecimiento muy superiores a las tasas promedio de ese período. (Ver Cuadro 3).

- Cabe resaltar la importancia de San Marcos como centro urbano que luego se anexará al AMSS, así como la expansión de Acajutla, La Libertad, Metapán y Aguilares, lo que responde a inversiones en infraestructura y estableci-

mientos industriales realizadas en ese periodo, por ejemplo, la construcción del puerto en Acajutla y la fábrica de cemento en Metapán, a lo que se suma la mejora en la red vial.

Cuadro 3
Población urbana de los municipios más importantes según el tamaño de la población urbana en 1992 y sus tasas de crecimiento

MUNICIPIOS	Población Urbana (miles de habitantes)			Tasas de Crecimiento	
	1950	1971	1992	1950-1971	1971-1992
1 AMSS	187.9 ¹	500.4 ²	1,292.1 ³	168%	158%
2 Santa Ana	51.7	98.4	139.4	90%	42%
3 San Miguel	26.7	61.9	127.7	132%	106%
4 Sonsonate	18.0	33.3	72.1 ⁴	86%	117%
5 Usulután	9.5	19.8	43.0 ⁵	109%	117%
6 Cojutepeque	10.0	20.0	38.2	100%	91%
7 Zacatecoluca	9.2	16.8	31.4	82%	88%
8 San Vicente	11.0	18.5	29.5	69%	60%
9 Ahuachapán	10.2	16.3	26.8	59%	64%
10 Chalchuapa	9.9	18.9	25.5	91%	35%
11 Quezaltepeque	6.4	12.6	22.9	96%	81%
12 La Unión	7.9	17.2	21.1	118%	23%
13 Ilobasco	3.1	6.7	18.1	114%	169%
14 Acajutla	2.0	10.3	18.0	408%	76%
15 Aguilares	1.6	6.2	17.0	282%	174%
16 Sensuntepeque	3.8	7.4	16.0	96%	116%
17 Chalatenango	4.1	7.8	15.3	89%	96%
18 Izalco	6.0	8.9	15.2	49%	71%
19 Metapán	2.8	8.0	15.1	187%	88%
20 La Libertad	2.8	8.1	13.3	184%	66%
21 San Francisco Gotera	2.9	4.8	12.7	66%	165%
22 Santiago de María	6.1	8.5	11.9	39%	39%
23 Armenia	5.5	8.8	11.9	60%	35%
24 Santo Tomás	1.8	3.6	11.5	101%	221%
25 Santa Rosa de Lima	3.0	5.7	10.5	96%	83%
26 Zaragoza	0.7	1.7	9.3	128%	450%
27 Berlín	5.0	5.5	9.0	12%	62%
28 Guazapa	1.5	2.9	8.7	92%	197%
29 Jucuapa	4.4	6.2	8.4	42%	35%
30 Ciudad Arce	3.6	6.7	8.0	88%	19%

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de los Censos Nacionales de Población (III, iV y V).

Notas:

* **Las negritas** indican un notable aumento en las tasas de crecimiento, y el sombreado una notable reducción en las mismas.

1. En 1950 el AMSS comprende los municipios de San Salvador, Mejicanos, Delgado, Cuscatancingo y Ayutuxtepeque.
2. En 1971 el AMSS incluye también los municipios de Soyapango, e Ilopango.
3. El 1992 el AMSS incluye también de Nueva San Salvador, Antiguo Cuscatlán, Apopa, Nejapa, San Martín, y San Marcos.
4. En 1992 Sonsonate incluye a los municipios de Nahulingo, Sonzacate, y San Antonio del Monte.
5. En 1992 Usulután incluye al municipio de Santa María.

Para 1992 se da una nueva recomposición:

- Desaparecen de la lista de los 30 centros urbanos más importantes Atiquizaya, Chinameca,

Nahuizalco y Chirilagua. Nueva San Salvador y San Marcos desaparecen porque se anexa al AMSS.

- Se incorporan a la lista San Francisco Gotera, Santo Tomás, Santa Rosa de Lima, Zaragoza, Berlín y Guazapa. En el caso de Santo Tomás y Zaragoza podría plantearse que su crecimiento obedece a la expansión del AMSS; el crecimiento de las ciudades restantes podría deberse a procesos de migración inducidos por el conflicto armado de la década de los ochenta.

Llegamos así a la conformación de la actual red urbana del país, cuyos rasgos principales son el extraordinario peso del AMSS y el predominio de poblaciones urbanas menores a los 20,000 habitantes. (Ver Mapa 2)

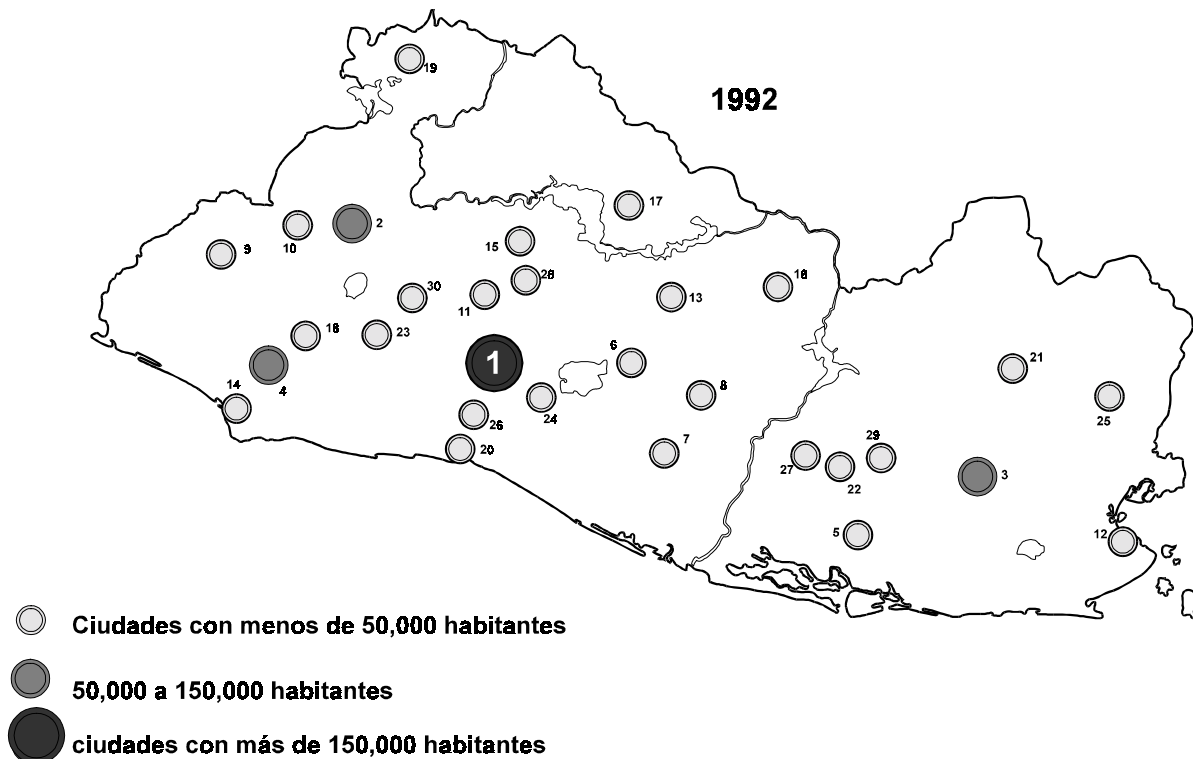
Entre las ciudades que han experimentado un ascenso en su nivel de jerarquía hacia 1992 se destacan: Usulután, Zacatecoluca, Ilobasco, Aguilares, Sensuntepeque y Chalatenango, las cuales en la

mayoría de los casos presentan altas tasas de crecimiento. (Ver Cuadro 3).

Por su parte, las ciudades que han retrocedido en cuanto a su posición son: Ciudad Arce, Berlín, Armenia, Santiago de María y San Vicente, presentando una reducción en sus tasas de crecimiento, exceptuando Berlín que acelera notablemente su crecimiento durante 1971-1992; lo que le permite reincorporarse para 1992 a los 30 centros urbanos con mayor número de población.

Cabe mencionar que los cambios en la jerarquía de los distintos centros urbanos, no han modificado la estabilidad territorial de la población; ésta fundamentalmente se sigue ubicando a lo largo de la zona central y costera del país, y no se aprecia un crecimiento acelerado de las ciudades secundarias. En cuanto a las tasas de crecimiento, entre los centros urbanos que muestran un notable aumento se encuentran: Sonsonate, Ilobasco, San Francisco Gotera, Santo Tomás, Zaragoza, Berlín y Guazapa.

Mapa 2
30 Ciudades más importantes según tamaño de población urbana



En cambio han sufrido una disminución en las tasas de crecimiento mayor que la desaceleración media, aunque no de su crecimiento en sí: Santa Ana, Chalchuapa, La Unión, Acajutla, Aguilares, Metapán, La Libertad y Ciudad Arce.

Observando las tendencias de crecimiento poblacional urbano a nivel municipal se pueden señalar varios fenómenos:

- Santa Ana, está disminuyendo su tasa crecimiento, lo que permite prever que hacia finales de siglo se vea relegada por San Miguel como segunda ciudad del país, como afirmábamos antes.
- Chalchuapa, tiene un relativo estancamiento en el crecimiento de su población urbana, no así en la rural, lo que pudiese ser resultado de los procesos de migración experimentados a lo largo del conflicto armado.
- La Unión muestra una disminución de su población urbana entre 1950 y 1971, lo que está asociado a la pérdida de importancia económica del puerto ubicado en esta ciudad.
- Acajutla, ha estabilizado la tasa de crecimiento de su población urbana, luego de que ésta fuese bastante alta durante el periodo 50-71, debido a la construcción del puerto de Acajutla.
- Ciudad Arce es un caso peculiar, donde la drástica disminución de la tasa de crecimiento de la población urbana creemos que se debe a problemas metodológicos en la captación de la información censal.
- Sonsonate es un caso similar al anterior.
- La Libertad sufre un proceso de pérdida de peso y disminución de la tasa de crecimiento de su población urbana, aunque se encuentra dentro de una zona costera en expansión. Al igual que en Ciudad Arce creemos que ello se debe a problemas metodológicos de medición.
- Ilobasco presenta una explosión de su población urbana durante el período comprendido entre 1971 y 1992, producto, probablemente,

del proceso de migración interna originada por el conflicto armado de la década de los '80.

- San Francisco Gotera tiene un importante crecimiento, atribuible también a los desplazamientos poblacionales a raíz del conflicto armado.
- Santo Tomás y Zaragoza, muestran un crecimiento acelerado, claramente vinculado al proceso de expansión territorial del AMSS.
- Guazapa también tiene un crecimiento vinculado con el proceso de desplazamiento de población a raíz del conflicto armado experimentado en la década de los '80.

Los problemas metodológicos mencionados para los casos de Ciudad Arce y Sonsonate se refieren a las formas de definición y medición de población urbana y rural, así como a los niveles de desagregación de la información presentada en los censos de población y vivienda.

Con respecto a lo primero, en muchos municipios no se contabiliza una cantidad considerable de población con rasgos urbanos, ya sea porque se encuentran en áreas definidas administrativamente como rurales, o porque la infraestructura a la cual tienen acceso no los califica como población urbana, aunque sus relaciones socio-económicas sean prácticamente urbanas. Ejemplo de ello se da en el municipio de Colón, donde la mayor parte de la población de Lourdes (un cantón del municipio), queda contabilizada como población rural por encontrarse fuera de la cabecera municipal. Este problema es posible solucionarlo si la información se reagrupa con otros criterios, y se presentara desagregada al menos a nivel cantonal.

En cuanto a la estructura urbano-rural de los municipios, en general se observa un relativo proceso urbanizador. Un claro ascenso en el predominio de población urbana es visible en los siguientes municipios: San Miguel, Usulután, Zacatecoluca, San Vicente, Chalatenango, San Francisco Gotera, Santo Tomás, Santa Rosa de Lima, Zaragoza y Jucuapa, donde en 1992 más el 50% de la población era ya urbana. Existen otros municipios con

un importante proceso de urbanización como: Ilo- basco, Aguilares y Sensuntepeque. A los caso discutibles de Sonsonate y Ciudad Arce, mencionados antes, habría que agregar el de La Libertad.

2.2 La red vial y las grandes obras de infraestructura

La evolución del sistema vial ha estado determinada por los cambios en la economía, las transformaciones territoriales y la dinámica poblacional. En ese sentido, las expansiones o mejoras de la red vial para el período 1950-1996, coinciden con cambios sustanciales ocurridos en la expansión de las actividades secundarias y/o terciarias, fundamentalmente de carácter urbano.

En este apartado se analiza, para los periodos 1950-71, 1971-91 y 1991-96, la evolución del sistema vial (construcción o expansiones importantes y mejoras significativas) y de las grandes obras de infraestructura nacional (puertos, aeropuertos y puentes primarios). El primer periodo se caracteriza por ser de expansión y modernización de la red vial y la construcción de grandes obras infraestructura; el segundo, básicamente por la mejora y man-

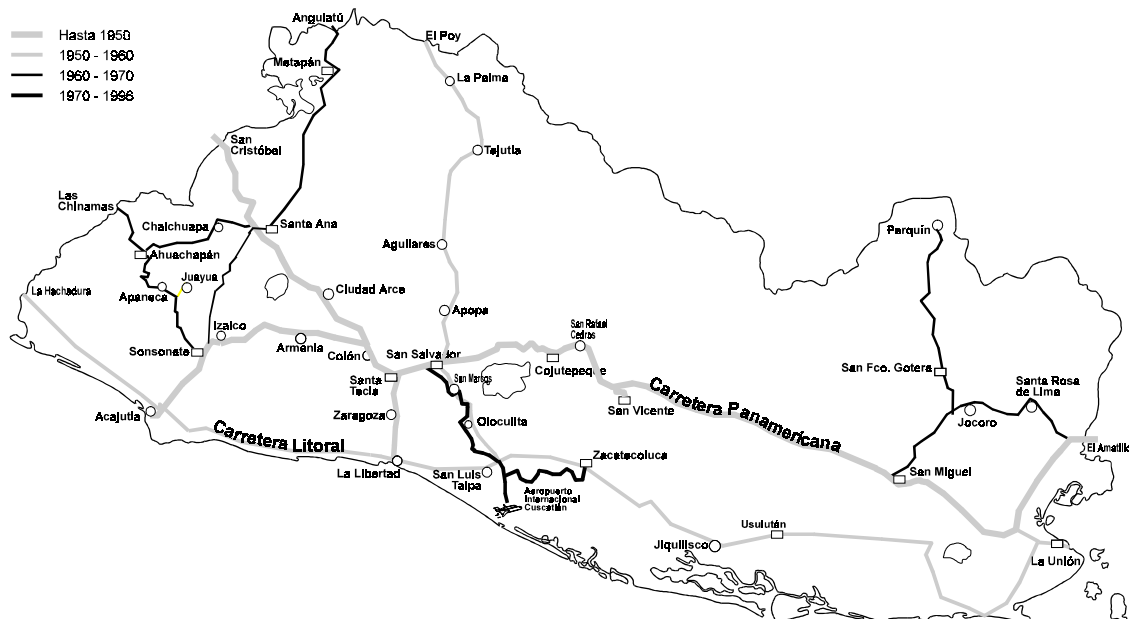
tenimiento de la red vial y construcción de grandes obras de infraestructura, pero en menor cantidad; el tercero, por la reconstrucción de la red vial y de obras de infraestructura dañadas durante el conflicto de los años 80 y por la construcción de zonas francas.

Periodo 1950-1971:

Hasta los años 50, la red vial principal estaba constituida por la carretera Interamericana, la cual atravesaba el corredor de las tierras altas centrales dedicadas al cultivo de café, y por ramales secundarios que, transversalmente, se orientaban hacia la costa del Pacífico, enlazando las zonas productivas con los puertos de Acajutla, La Libertad y Cutuco. La introducción del cultivo del algodón, y posteriormente de la caña de azúcar, consolidaron el sistema vial existente, aunque el primero provocó una ampliación de la red en la zona costera.

A partir de mediados de este siglo, el proceso de industrialización, y la creación del Mercado Común Centroamericano, motivaron la expansión de la red para enlazar zonas productivas con mercados nacionales, regionales y extraregionales, me-

Mapa 3
Evolución de la Red Vial: 1950-1996



FUENTE: PRISMA sobre la base de datos de la Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas.

dian­te la articu­la­ción de puertos, aeropuer­tos y la red de los prin­ci­pales ciu­da­des que fun­gían como cen­tros ad­mi­ni­stra­tivos y fi­nan­ciero­s. (Mapa 3).

Entre las prin­ci­pales obras con­strui­das en este pe­ri­odo en­con­tra­mos las si­guie­tes:

La carretera del Litoral

Fue du­ran­te los pri­me­ros me­ses de 1956 cuando se co­men­zó la con­struc­ción de una carretera pri­ma­ria pa­vimen­ta­da que se de­nomi­nó *La Litoral*, cuya fun­ción prin­ci­pal era la de con­ectar las zo­nas de pro­duc­ción al­go­do­ne­ra en con­stan­te ex­pan­sión de la lla­nura alu­vial co­ste­ra con el puerto de *Acajutla*.

Programa de caminos de acceso a la Litoral

Este pro­gra­ma se de­sar­rolló du­ran­te 1960-64 y sus 20 pro­yec­tos abar­ca­ban una lon­gi­tud total de 317 Km. (Cuadro 4).

Cuadro 4
Red de acceso a la Litoral. 1960-61

Código	Localización	Long. (Km.)
A-2	Ahuachapán - Apaneca - Jujutla	31.0
A-3	Juayua - Sonsonate	17.7
A-11	Tecoluca - Litoral (Zacatecoluca)	10.3
A-12	San Vicente - Litoral (El Playón)	24.2
A-13	Berlín - Litoral (Usulután)	23.3
A-15	Jucuapa - Litoral (Usulután)	20.8
A-21	San Jorge - Litoral (El Tránsito)	7.2
A-17	San Miguel - Litoral (El Delirio)	17.0
A-8	Pavimentación la Litoral (La Libertad)	0.5
A-5	La Costa - Litoral (San Luis Talpa)	9.3
A-10	Jalponga - Litoral (Sto. Nonualco)	10.6
A-19	El Nilo - Litoral (Zacatecoluca)	10.7
A-6	Santa Tecla - Teotepeque (Mejora)	36.5
A-14	P. Parada - Litoral (Usulután)	10.8
A-16	El Espino - Litoral (Primavera)	11.3
A-18	El Cuco - Litoral (Km. 158)	8.2
A-2B	Jujutla - Litoral (Suncita)	19.5
A-4	El Congo - El Sunzal	22.3
A-6	Teotepeque - Litoral (Río Perla)	11.2
A-7	Tamanique - Litoral (Río Tunco)	14.8
TOTAL		317.2

FUENTE: Memoria de Labores. Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas 1960-61.

Esta red de caminos de acceso a la carretera del Litoral, se planeó con la finalidad de conectar las zonas de producción algodone­ra con la vía pri­ma­ria de la Litoral, así como con los puertos y cen­tros de con­sumo na­cio­nal (MOP, 1960-61).

Programa Nacional de Carreteras

Du­ran­te el pe­ri­odo 1960-1961 el Mi­nis­te­rio de Obras Públicas pre­sen­tó un am­bi­cioso *Plan Na­cio­nal de Carreteras* con la fi­nalidad de me­jorar las exis­ten­tes (Ver Cuadro 5). Este con­sis­tió en la con­struc­ción de 13 pro­yec­tos via­les con una lon­gi­tud total de 432 Km., y es­ta­ba en­mar­cado en el pro­ceso de in­te­gra­ción cen­troa­me­ri­cana, am­pli­an­do así el sis­te­ma vial exis­te­nte entre las zo­nas de pro­duc­ción agrí­cola, la red de cen­tros ur­ba­nos, los puertos y aeropuer­tos; para en­lazar así los mer­ca­dos na­cio­na­les y cen­troa­me­ri­ca­nos.

Cuadro 5
Programa Nacional de Carreteras 1960-61

Código	Localización	Long. (Km.)	Categoría
101	Acajutla - San Salvador	85	Primaria
102	Santa Tecla - Litoral	23	Primaria
103	San Miguel - Agua salada	50	Primaria
104	El Jobo - Ahuachapán	16	Primaria
105-A	Santa Tecla - Texistepeque	17	Secundaria
105-C	Texistepeque - Anguiatú	40	Secundaria
106	Sonsacate - San Jorge	26	Secundaria
107	El Poy - Tejutla	40	Secundaria
108	Sitio del Niño - Apopa	28	Secundaria
109	Juayúa - Los Arenales	9	Terciaria
110	Teotepeque - Santa Tecla	36	Terciaria
111	Chiltiupán - El Zonte	11	Terciaria
112	Santo Tomas - Cojutepeque	36	Terciaria
113	San Ramón - Interamericana	15	Terciaria
TOTAL		432	

FUENTE: Memoria de Labores. Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas 1960-61.

Programa Nacional de Caminos Rurales

En 1960 el MOP también propuso el Programa Nacional de Caminos Rurales dentro del Plan de Emergencia de Punta del Este (MOP, 1960-65). Inicialmente cubría una longitud total de 582 Km.

Sin embargo, el programa fue recortándose y reorganizándose en las siguientes administraciones, hasta que en 1966 quedó constituida la primera y segunda etapa, las cuales equivalían a 258 Km., es decir el 44% del total del proyecto inicial..

Este programa tenía como objetivo desarrollar 2,000 Ha. de zonas agrícolas pobladas por pequeños agricultores, las cuales permanecían incomunicadas del mercado y de cualquier clase de servicio durante el invierno (MOP, 1962-63). Sin embargo resultaron de mayor utilidad para la movilización de mano de obra demandada por las siembras y cosechas de café y algodón.

El Programa Regional de Carreteras Centroamericanas

Este programa, enmarcado dentro del proceso de Integración impulsado durante los años sesenta, surgió de un compromiso establecido entre los Ministerios de Economía y Obras Públicas de los cinco países del Istmo, en una reunión sostenida a finales de 1963 en Ciudad de Guatemala. (Ver Cuadro 6).

Cuadro 6
Programa Regional de Carreteras Centroamericanas. 1965

Código	Localización	Long. (Km.)
CA-1	Carretera Interamericana	-----
CA-1a	San Cristóbal - El Portezuelo	26
CA-1b	El Portezuelo - La Cuchilla	46
CA-1c	Ilopango - San Vicente	46
CA-1d	San Vicente - Jucuapa	57
CA-1e	Jucuapa - San Miguel - Sirama - Goascorán	40
CA-1x	Interamericana - San Marcos - Comalapa	32
CA-12	Santa Ana - Metapán - Anguiatú	59
CA-7	San Francisco Gotera - Frontera Honduras	65
CA-7	San Francisco Gotera - Perquín	39
CA-1	La Unión - Frontera Honduras	41
CA-4	Troncal del Norte - Fontera Honduras	-----
CA-4B	San Salvador - La Libertad	-----
CA-2	Carretera del Litoral	273
CA-8	El Jobo - Sonsonate	-----
CA-12B	Santa Ana - Sonsonate - Acajutla	-----

FUENTE: Memoria de Labores. Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas 1965-66

Otras obras de expansión vial

En este periodo, además de la construcción de carreteras nacionales, hubo otras expansiones exigidas por el crecimiento del Area Metropolitana de San Salvador (AMSS), y la necesidad de vincularla a la zona norte del país (Ver Cuadro 7).

Cuadro 7
Otras Obras de Expansión Vial

AÑO	Localización
1950	Boulevard San Salvador - Ilopango
1950	San Salvador - Guazapa
1956	Guazapa - Aguilares
1959	Tejutla - La Palma
1960	San Martín - Perulapía - Suchitoto
1960	Quezaltepeque - Sitio del Niño

FUENTE: Memoria de Labores. Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas 1965-66

Adicionalmente durante el periodo 1950-1971 se construyeron las siguientes obras de infraestructura de importancia nacional:

Puerto de Acajutla

Su construcción se inició en 1950, convirtiéndose en el principal puerto marino del país, contando con ocho atracaderos distribuidos en tres muelles, además de contar con modernas instalaciones de almacenamiento y equipo operacional que lograron cubrir el aumento del tráfico marítimo, exigido por el acelerado crecimiento comercial, las actividades de agroexportación y la industria (García - Prieto Ingenieros Consultores, 1953).

El nuevo puerto superaba en capacidad de atraque, instalaciones de apoyo y equipamiento, al de Cutuco en La Unión. El puerto de Cutuco, que había operado desde 1920, quedó relegado a un segundo plano debido al incremento del tráfico marítimo experimentado en el periodo en cuestión y la disfuncionalidad de su diseño que obligaba a las naves a hacer difíciles maniobras de atraque.

Puente Internacional sobre el Río Paz

Este puente tenía como objetivo unir la carretera del Litoral de El Salvador con la carretera del Pacífico de Guatemala. Su construcción se terminó a finales de 1961, en cumplimiento a un convenio firmado entre los dos países (MOP, 1960-61).

Puente Internacional sobre el Río Anguiatú

Durante 1963 - 1964 se formalizó otro convenio entre los gobiernos de Guatemala y El Salvador para construir un puente sobre el río Anguiatú, a fin de unir los tramos de las carreteras Padre Miguel - Concepción las Xinas - Anguiatú, en Guatemala, y Anguiatú - Metapán - Santa Ana, en El Salvador, correspondiente al último tramo del proyecto denominado CA-12 de la Red Vial Centroamericana en El Salvador. Este proyecto buscaba vincular los puertos del Atlántico de Guatemala y Honduras con el de Acajutla.

Aeropuerto Internacional de Ilopango

Durante 1963 se iniciaron los trabajos de ampliación y mejoramiento del aeropuerto de Ilopango, que comprendía la construcción de una pista de 2,200 metros de longitud y 50 metros de ancho, y la remodelación del edificio central existente. Esta ampliación respondía a la necesidad de modernizar el Aeropuerto para que pudieran aterrizar aviones de turbohélice y de propulsión a chorro, a fin de que sirviera a la producción industrial del Boulevard San Salvador - Ilopango y en general al movimiento de bienes transables, además de la movilización de pasajeros.

Período 1971-1991

Este periodo representa una nueva etapa en la evolución de la red vial, en la que cesan las grandes construcciones, mientras la gestión del Ministerio de Obras Públicas se limita, casi exclusivamente, al mantenimiento de la red y a pequeñas expansiones de tipo secundario y terciario.

La crisis económica de la segunda mitad de los 70 y el conflicto militar de la década de los 80, paralizó parcialmente la expansión de la red, especialmente en las zonas conflictivas de la región oriental del país, llegando incluso a perderse parte de la infraestructura, como fue el caso de los puentes Cuscatlán y de Oro, que cruzaban el río Lempa en las carreteras Interamericana y Litoral, respectivamente.

Desde inicios de los años 70, la gestión del MOP se basó en la redefinición de un conjunto programas estratégicos de inversión. De esta manera, para 1982 este Ministerio tenía a su cargo el Programa de Funcionamiento (Estudios y Mantenimiento de Obras Viales), y otros siete principales programas de inversión: Construcción y Mejoramiento de Carreteras y Caminos; Carreteras Regionales Centroamericanas; Caminos Rurales; Carreteras turísticas; Pavimentación de Caminos Secundarios; Autopista San Salvador - Comalapa - Aeropuerto El Salvador; y Carretera Longitudinal y Caminos de Desarrollo en la Zona Norte.

Carretera San Salvador - Comalapa - Nuevo Aeropuerto Internacional El Salvador

Se inició su construcción a principios de 1976, con una longitud total de 38.6 Km., paralelamente a la construcción del nuevo Aeropuerto Internacional Cuscatlán y para el servicio de éste.

Carretera Longitudinal y Caminos de Desarrollo de la Zona Norte

Este proyecto, nunca realizado en su totalidad, se planeó para que se extendiera sobre la región norte de país, marginada hasta entonces debido a su débil importancia agrícola y a la poca accesibilidad de la región. Intentaba vincular a 25 centros urbanos en una longitud de 500 Km., y se basaba, aparentemente, en estudios de factibilidad elaborados por la Dirección General de Caminos y una firma de Ingenieros Consultores en 1972.

En 1979 este proyecto se abandonó dada su poca importancia para el desarrollo del modelo econó-

mico implementado durante esa época y el inicio del conflicto político - militar. Únicamente se pudo construir el tramo Intermedio CA-12 - CA-4, perteneciente a la primera etapa Anguiatú - Chalatenango, puesto que el tramo CA-4 - Chalatenango había sido ya mejorado en 1963. Esto dejó finalizada la primera y única etapa en la construcción de esta carretera.

A excepción de los dos últimos, se advierte la focalización de la gestión en el mantenimiento preventivo de la red vial. En tal sentido resulta más preciso y congruente, evaluar la evolución de la red en términos de la inversión realizada en aquellos programas que se mantuvieron constantes a lo largo del periodo analizado.

Programas de Mejora y Mantenimiento

Al finalizar los años 70 se reduce considerablemente la inversión estatal en la red vial, a causa de la crisis. A esto se suma la destrucción producida por la guerra durante la década siguiente.

Durante el período conflictivo la mayor inversión se hizo en reparaciones y reemplazos de puentes y carreteras primarias. En cambio, las carreteras secundarias y terciarias no recibieron casi ningún tipo de mantenimiento y reparación, por lo que actualmente presentan un alto nivel de deterioro físico (Cuadro 8). Una vez finalizado el conflicto armado, la gestión del Ministerio de Obras Públicas toma un nuevo giro en sus programas estratégicos de inversión, focalizándolos en la rehabilitación de la infraestructura vial dañada por el abandono y el sabotaje durante la guerra. Además de los programas descritos durante este período, se construyeron dos obras de infraestructura de carácter nacional, pero cuya importancia es estratégica: La presa del Cerrón Grande y el nuevo Aeropuerto Internacional en Comalapa.

El Embalse del Cerrón Grande

La Comisión Ejecutiva del Río Lempa (CEL), inició en 1971 los trabajos de preparatorios para la construcción del Embalse del Cerrón Grande en el Alto Lempa.

Previamente se realizaron 2 estudios de factibilidad (1947 y 1967) que ubicaban a la zona como la más apta para “facilitar la explotación integral de los caudales del Río Lempa y la obtención de energía eléctrica a bajo costo” (CEL, 1972).

El 21 de Diciembre de 1972, el BID comunicó la aprobación de un préstamo de US\$38 millones para la construcción del proyecto del Cerrón Grande, el cual fue finalizado a mediados de 1977, aunque fue inaugurado en febrero de 1977. Las obras complementarias (como puentes y carreteras) fueron terminadas durante ese mismo año.

Cuadro 8
Obsolescencia de la red vial hacia 1990

Código	Localización	Long. (Km.)	Edad (Años)*	Vida Útil (Años)
CA-I	San Salvador-Santa Ana-San Cristóbal	97	67	20
CA-1	San Salvador-San Miguel-La Unión	176	52	20
CA-2	Carretera Litoral	313	32	20
CA-12	Santa Ana-Metapan-Anguiatú	22	0	20
CA-12	San Salvador-Comalapa	32	54	20
CA-4	Troncal del Norte	----	40	20
CA-7	San Francisco Gotera- Frontera con Honduras	65	24	20

FUENTE: AID. Evaluación del Sector Infraestructura, 1990; tomado de Lungo & Oporto, 1995.

NOTA: * Se añaden los seis años faltantes para actualizarla a 1996

Aeropuerto Internacional Cuscatlán

Este aeropuerto comenzó a construirse en 1976 y sus operaciones se iniciaron en 1980. El nuevo aeropuerto contaba con una mayor capacidad de estacionamiento de aeronaves, movilización y almacenamiento de carga que el antiguo Aeropuerto Internacional de Ilopango; contaba con una pista principal de 3,200 mts. y una secundaria de 800 mts.; siete puentes de abordaje en la plataforma de

pasajeros para aviones clase B-747 y B-707 y un edificio principal de 21,000 mts².

Además, el Plan Maestro de Desarrollo del Aeropuerto contemplaba la utilización de una área circundante de 244 Ha., para la construcción de una Zona Franca, un parque industrial, viviendas y otras facilidades para el comercio y servicios, potenciando así el desarrollo económico de la zona.

Periodo 1991-1996

El actual periodo se caracteriza por el énfasis en la reconstrucción de la red vial y las obras de infraestructura dañadas por la guerra, aunque empieza a darse un cambio importante en términos de la infraestructura económica en tanto va respondiendo a la nueva lógica de globalización de la economía. En este sentido nos referimos básicamente a la ampliación del Aeropuerto Internacional y a la construcción de las zonas francas. Entre los principales programas de inversión en infraestructura vial y económica se encuentran:

Programa de Carreteras de Integración de Centroamérica

En 1991 la Dirección General de Caminos adscrita al Ministerio de Obras Públicas (MOP) elabora un nuevo programa de carreteras, con el objetivo de recuperar la red vial dañada. Esto refleja la opción de rescate de la totalidad de la red vial nacional (Ver Cuadro 9), además de los tramos estratégicos de la red regional centroamericana considerados por el programa.

El MOP señalaba la necesidad de iniciar cuanto antes los trabajos de rehabilitación y mejoramiento de la red, advirtiendo que la cifra estimada en \$639 millones (Cuadro 10) para rescatar la totalidad de la red vial nacional, podría incrementarse de tres a cinco veces, si se postergaban los trabajos de recuperación.

Este nuevo Programa de Carreteras de Integración Centroamericana planeaba recuperar 792 Km. de carreteras primarias con 22 proyectos y a un costo

de \$36 millones y una preinversión en estudios de \$0.5 millones (MOP, 1991). Los proyectos considerados se agrupaban en 539 Km. a rehabilitar, 321 Km. a reconstruir, 104 Km. a ampliar y tan solo 8 Km. a expandir. Asimismo, se incluía la reconstrucción de los puentes San Marcos Lempa en la carretera CA-2 y Cuscatlán en la CA-1, ambos sobre el Río Lempa, con 780 y 410 mts. de largo respectivamente.

Cuadro 9
Estado físico actual de la red vial y estrategias de recuperación

Tipo de calzada	Estado	Long. (Km.)	Estrategia de recuperación
Urbana pavimentada	buena	200	Mantenimiento rutinario
	regular	170	Recarpeteo
	mala	568	Rehabilitación
Rurales pavimentadas	buena	425	Mantenimiento rutinario
	regular	471	Recarpeteo
	malas A	359	Rehabilitación
Rurales no pavimentadas	malas B	321	Recarpeteo
	malas C	104	Ampliación
	buenas	1,303	Mantenimiento rutinario
Rurales no pavimentadas	regular	1,642	Sellado
Rurales no pavimentadas	malas	4,898	Rehabilitación
Totales		10,500	

FUENTE: Programa de Carreteras para la Integración de Centroamérica. Resumen ejecutivo. Dirección General de Caminos, Ministerio de Obras Públicas. Febrero de 1991.

Cuadro 10
Costo estimado para recuperar la totalidad de la red vial nacional, 1991
(Millones de Dólares)

Tipo de calzada	Long. (km.)	Costo
Urbanas pavimentada	938	93
Rural pavimentada	1,741	302
Rural no pavimentada	7,818	244
Totales	10,500	639

FUENTE: Programa de Carreteras de Integración de Centroamérica. Dirección General de Caminos. Ministerio de Obras Públicas. Resumen ejecutivo 1991.

Sin embargo este plan se ha enfrentado a importantes retrasos que hacen que El Salvador se encuentre a la zaga, en cuanto a infraestructura vial, en relación al resto de países centroamericanos.

Aeropuerto Internacional Cuscatlán.

Después de una polémica discusión por la forma en que CEPA llevó a cabo la licitación para la ampliación del Aeropuerto Internacional, en agosto de 1996 la Corte Suprema de Justicia autorizó el inicio de la ampliación del Aeropuerto a un costo de \$14 millones aproximadamente. Esto se enmarca dentro de un ambicioso plan de privatización y modernización del país, que según sus proponentes lo volverá más rentable, eficiente y competitivo.

Es así como a partir de 1995, CEPA ha dado en concesión privada los servicios de apoyo terrestre de aeronaves, el estacionamiento de vehículos, el mantenimiento de los aviones, el acarreo de equipaje, la cocina de vuelos, el correo y las comunicaciones y los servicios de alimentación y transporte al personal de CEPA que labora en el Aeropuerto. Durante el último trimestre del presente año se encontraba en licitación pública los servicios de mantenimiento de la infraestructura y tratamiento del agua, el manejo y almacenamiento de carga y los servicios de información de salidas y entradas de vuelo (El Diario de Hoy, septiembre de 1996).

Cabe agregar que anualmente en este aeropuerto se movilizan más de 31 millones de kg. de carga y más de 900 mil pasajeros.

Los próximos años

A partir de la estabilización que implicó la firma de los Acuerdos de Paz, se inicia paralelamente un proceso de expansión económica importante a través de los recintos fiscales o zonas francas industriales, las cuales son fuertes demandantes de infraestructura vial y de transporte en general dado su carácter de productos de exportación.

Según el Banco Central, para 1995 la industria de la maquila

contribuía con \$657 millones en exportaciones, lo que significaba un crecimiento del 52.6%. Este proceso inició a partir de 1991. Ya para 1992 la maquila exportaba \$132 millones, \$290 en 1993 y \$431 en 1994, siendo así el sector industrial que más dinamismo ha experimentado.

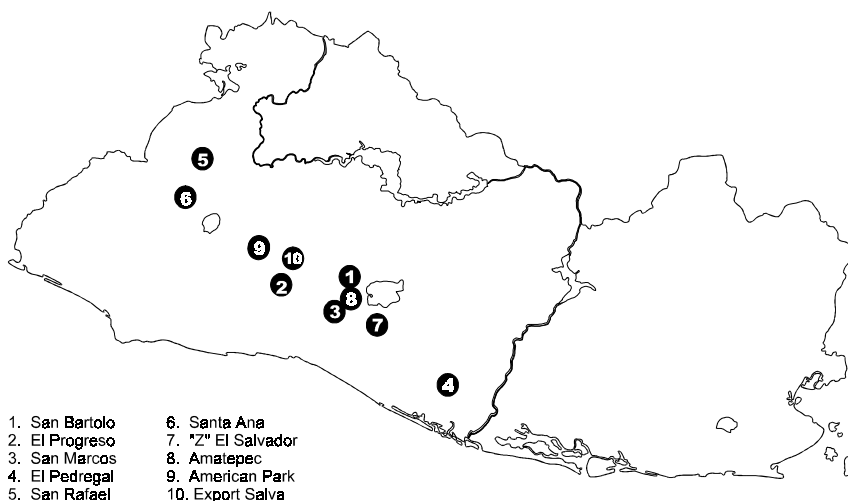
En cuanto a su ubicación, las zonas francas se encuentran en su mayoría en la Región Metropolitana de San Salvador y en sus alrededores (Ver Mapa 5), aprovechando la mejor situación de infraestructura vial de toda esta zona, así como sus mejores accesos hacia el puerto marítimo de Acajutla, como al Aeropuerto Internacional de Comalapa, además del mayor acceso a mano de obra en esta zona, dados los niveles de concentración de población en la misma (PRISMA, 1995).

Ello obviamente, incide de alguna manera en la mayor concentración de actividades económicas como poblacionales en esta zona, lo que riñe fuertemente con la sostenibilidad ambiental de la misma, vía la mayor presión por los recursos tierra, agua, etc. (PRISMA, 1994).

2.3 La economía regional y las funciones urbanas

El cambio económico - regional más importante

Mapa 4
Ubicación de Zonas Francas en El Salvador



FUENTE: La Prensa Gráfica, 4 de Octubre de 1994.

que está en la base de la conformación del actual sistema urbano y la estructuración interna de las principales ciudades, fue la expansión y consolidación del cultivo del café (finales del siglo XIX y principios del siglo XX), factor de concentración de la población en las tierras altas centrales del país, y eje en el cual se fundamentó el desarrollo del modelo agroexportador (Browning, 1975).

Efectivamente, la opción por el modelo agroexportador basado en el café y el agotamiento del cultivo del añil, cultivo adaptable a condiciones climáticas y tipos de suelo más variables que el primero, generaron un desplazamiento poblacional hacia las tierras altas centrales del país, principalmente a los departamentos de Sonsonate, Ahuachapán y Santa Ana (Arias, 1988), en los cuales ya existía una importante concentración poblacional debido a que en estas zonas estaban concentradas buena parte de las tierras comunales y ejidales, las cuales fueron expropiadas con la Reforma Liberal de 1881, rompiéndose de esa manera con la relativamente homogénea distribución territorial de la población existente hasta ese momento en el país, vinculada a la ubicación de las zonas productoras del añil y de granos básicos (Browning, 1975; Barón Castro, 1978).

La expansión cafetalera (Ver Mapa 5 para la situación reciente) y la generación de actividades comerciales y de servicios ligados a ésta, provocó el crecimiento de las principales ciudades del país, San Salvador y Santa Ana, siendo este crecimiento de tal magnitud que Santa Ana, a principios de este siglo, superaba a la capital en número de habitantes (Ver Cuadro 11).

Cuadro 11
Población de San Salvador, Santa Ana y San Miguel
(Miles de habitantes)

Ciudades	1821	1892	1905	1925	1939
San Salvador	15.0	30.0	50.3	86.4	105.5
Santa Ana	12.0	33.0	50.9	73.8	86.7
San Miguel	7.0	23.0	25.5	36.6	46.6

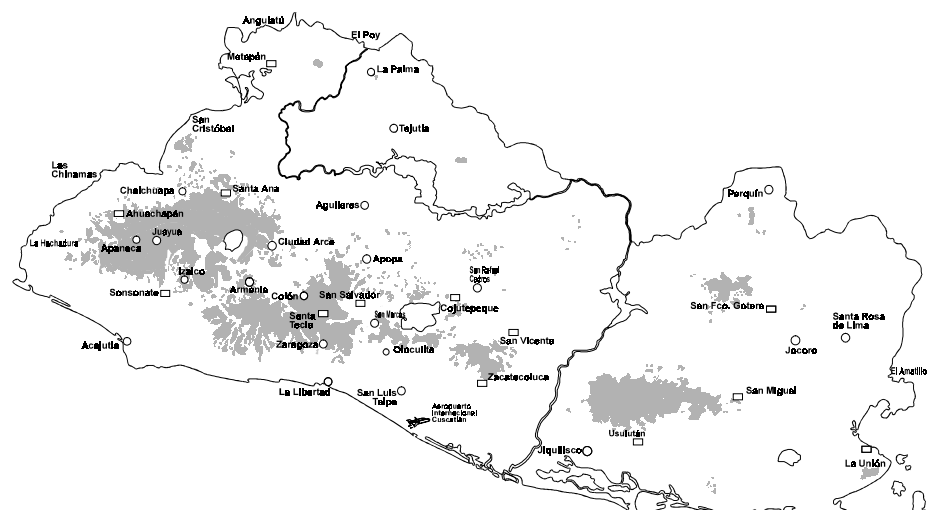
FUENTE: elaboración propia en base a Barón Castro, Rodolfo, "La Población de El Salvador"; UCA Editores, Antiguo Cuscatlán, 1978.

Se consolidan así de una serie de pequeños centros urbanos ligados a las actividades de procesamiento y comercialización de este cultivo, muchos de los cuales han conservado esas funciones hasta el momento actual (Lungo y Baires, 1988; Lungo, 1992).

El caso de Santa Ana es peculiar. Hacia finales del siglo XIX se desarrollaron actividades terciarias y financieras en torno al auge del cultivo del café. Ejemplo de ello es la ubicación del primer banco que operó en el país (Banco Occidental), en esa ciudad. Esto respondía a la conformación de importantes grupos económicos vinculados a este cultivo, que llegaron a rivalizar con los grupos económicos de San Salvador, que por ser la capital constituía el centro político de la nación.

Sin embargo las importantes inversiones en infraestructura que se dieron entre 1894 y 1930 (en su mayoría provenientes de capital extranjero), en especial aquellas que se destinaron a crear y mejorar la

Mapa 5
Cultivo de Café en El Salvador



FUENTE: PRISMA en base a SIG-PROCAFE

red de transporte y telecomunicaciones, contribuyeron significativamente a consolidar la primacía de la ciudad capital. Entre ellas se destacan:

- La “Salvadoran Railways Co. Ltd.”, de capital británico, fundada en 1894, y que construyó el ferrocarril que unió a San Salvador con Sonsonate y el puerto de Acajutla.
- La “All American Cables”, de capital norteamericano, establecida en 1905, y que construyó las primeras redes telegráficas y telefónicas.
- La “International Railways of Central America”, de capital norteamericano, que construyó en 1912 el ferrocarril hacia el oriente del país, y en 1929, con una inversión de 12 millones de dólares, el ferrocarril que une a San Salvador con Guatemala.
- La “International Power Co. Ltd.”, de capital canadiense, establecida en 1926, y que instaló el servicio eléctrico y de alumbrado público en San Salvador.
- La “Anglo-South American Bank Ltd.”, de capital británico, que estableció una sucursal bancaria en San Salvador en 1930. (Lungo, 1992).

A partir de las primeras décadas del siglo XX comienza un crecimiento de actividades terciarias en San Salvador que potencia un proceso de migración interna hacia la capital. A estas actividades comerciales y de servicios se suma, posteriormente entre 1910 y 1930, la creación de industrias manufactureras que transforman radicalmente las funciones urbanas de la ciudad y explican la aceleración de la concentración, indetenible desde ese momento, de población y actividades económicas y políticas (ver Cuadro 12).

A nivel de las actividades agrícolas, el siguiente proceso que tendrá incidencia en la estructuración de los centros urbanos a nivel nacional será la expansión, en la zona costera, del cultivo del algodón a finales de los años 40, principalmente en los departamentos de La Paz, Usulután y San Miguel (Arias, 1988).

Cuadro 12
Número de Establecimientos Industriales, Comerciales y Financieros en San Salvador, 1916-1933

Establecimientos	1916	1922	1928	1933
Industriales	5	74	77	71
Comerciales	28	698	738	837
Financieros	6	24	17	25
TOTAL	39	796	832	933

FUENTE: elaboración propia en base a cuadros 1, 2 y 3 del artículo “San Salvador: economía urbana y política en las primeras décadas del siglo XX”; Procesos Urbanos, San Salvador, 1992.

La expansión del cultivo del algodón ocurre en un ámbito territorial donde predominaban grandes latifundios dedicados a la ganadería y al cultivo de granos básicos. Por esta razón, aunque provoca una recomposición de las economías regionales, no genera nuevos asentamientos poblacionales de importancia; al contrario, más bien consolida los centros urbanos ya existentes en la zona costera del país, aunque modificando su estructura interna y sus funciones. no de los sectores que conoce mayor crecimiento es el comercio. Pero quizás la mayor transformación es la expansión de la infraestructura vial exigida por el cultivo del algodón.

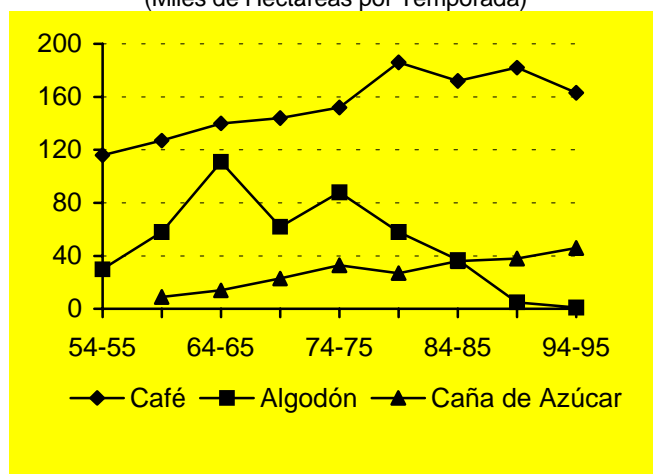
A partir de los años 50 vamos a encontrar dos procesos que, están en la base de importantes cambios en el sistema urbano y en el inicio de la metropolización de la capital del país: *la industrialización y la modernización del Estado*, asociados ambos al modelo de sustitución de importaciones y a la intención de crear un Estado prestatario directo de bienes y servicios, procesos que se ven reforzados por el esfuerzo de integración de las economías centroamericanas.

Podemos afirmar que, después de la implantación de la economía cafetalera, son estos procesos el factor principal que moldea el sistema urbano salvadoreño que persiste hasta finalizar el presente siglo. Nuevas funciones, relacionadas con el auge de la economía urbana, la complejización de la estructura social donde emergen nuevos actores, y la

ampliación del sistema político-institucional, cambian de manera sustancial la imagen de las ciudades del país, dándole a la ciudad capital, principalmente, nuevos aires de modernidad.

En los años 60 ocurre una importante expansión del cultivo de caña de azúcar, y en la década siguiente asistimos al desplome del cultivo del algodón y a la crisis de la industrialización sustitutiva (Ver Gráfico 6). Ambos procesos, no obstante, no provocarán cambios sustanciales en el sistema urbano.

Gráfico 6
Superficie en Cultivos de Agroexportación
(Miles de Hectáreas por Temporada)



Será hasta las décadas siguientes en que, la reforma agraria decretada en 1980, el agudo conflicto armado que viviera el país, las transformaciones derivadas de la firma de los Acuerdos de Paz en 1992, pero ante todo el inicio de la implementación de un nuevo modelo de crecimiento económico a partir de 1989, que se observan nuevos e importantes cambios en el sistema urbano y en la estructura interna de las principales ciudades. Recordemos, sin embargo, la diferente temporalidad existente entre los procesos económicos y los procesos territoriales (Lungo, 1995), hecho que no debe ser olvidado al analizar estos fenómenos.

Antes de mediados de este siglo, la infraestructura ferroviaria y vial estaban en función directa de las actividades cafetaleras; a partir de 1950 y hasta finales de la década de los 70 las importantes inversiones públicas en infraestructura vial y en infraestructura en general, descritas en el punto ante-

rior, tuvieron como origen, en un primer momento la expansión de las actividades agroexportadoras por la introducción del algodón, y posteriormente por los requerimientos de los procesos de industrialización e integración económica centroamericana.

A partir de los años 80, y explicable ante todo por la guerra y el agotamiento del modelo sustitutivo de importaciones, las inversiones públicas en infraestructura vial se limitan, casi todas, al mantenimiento de las carreteras existentes. Es hasta la presente década, y en función del nuevo modelo económico orientado hacia las exportaciones y la apertura de la economía nacional, que se encontrarán nuevas inversiones en la red vial, la energía, y las comunicaciones: la reconstrucción de las principales carreteras y puentes, la ampliación del aeropuerto de Comalapa y del puerto de Acajutla, y la modernización de las telecomunicaciones, cuyo efectos sobre el sistema de centros urbanos, como es fácilmente previsible, conducirán a acentuar el nivel de concentración existente.

Los cambios en la economía regional y en las funciones urbanas, descritos en sus rasgos generales en los párrafos anteriores, sirven de contexto para el planteamiento que haremos en los puntos siguientes, referidos a la formación de subsistemas de centros urbanos y al proceso de constitución de la Región Metropolitana de San Salvador, en donde el factor medio ambiental juega un papel central junto a la población, y la economía, tal como se planteó en el apartado referido a los aspectos conceptuales y metodológicos.

2.4 La formación de subsistemas de centros urbanos

La identificación de subsistemas de centros urbanos tiene su validez en dos aspectos: primero, permite una lectura analítica que supere el estudio aislado de las ciudades y el estudio territorial a nivel general del país; segundo, crea bases para la formulación de políticas de desarrollo territorial y urbano que se adecuen a la estructuración real, y

sus tendencias, del conjunto de asentamientos humanos.

Ambos aspectos son fundamentales para los procesos de descentralización, desarrollo local, y para el desarrollo sostenible del país. El análisis identificando los subsistemas de centros urbanos, posibilita, además, una mejor comprensión de las relaciones transnacionales en que se insertan estos centros urbanos.

La identificación de estos subsistemas se ha hecho combinando tres factores y considerando los centros urbanos con una población mayor de 5,000 habitantes según el censo de 1992. Estos factores son: uno, las dinámicas poblacionales; dos, las principales funciones urbanas; tres, la unidad territorial en términos ecológicos. El análisis de estos factores permite identificar, preliminarmente, cinco tipos de subsistemas que estarían caracterizados respectivamente por:

Subsistema 1: *Reducción o lento crecimiento de la población urbana, continuidad en las funciones urbanas, alto grado de homogeneidad y estabilidad de sus límites territoriales ecológicos.*

Ejemplos de ellos son aquellos que se han desarrollado en torno al cultivo del café como:

- El conformado por Nahuizalco, Juayua, Concepción de Ataco, Apaneca, Santa Catarina Masahuat y Salcoatitlán.
- Otro formado por Chalchuapa, Atiquizaya, Turín y El Refugio.
- El último de ellos se encuentra en la zona oriental, ubicado básicamente dentro del departamento de Usulután, siendo formado por Chinameca, Berlín, Santiago de María, Jucupa, Alegría, Nueva Guadalupe y San Buenaventura.

Casi todos los municipios que integran estos subsistemas se han caracterizado por poseer bajas tasas de crecimiento, así como por un predominio de la población rural sobre la urbana. En todos estos casos se trata de subsistemas estructurados en el corredor natural central desde hace largo tiempo, dado que su formación está muy vinculada

al desarrollo del cultivo del café principalmente, la cual en términos de áreas de cultivo se ha mantenido bastante estable a lo largo del tiempo.

En un principio se encontraban enlazados únicamente por la carretera Interamericana y los ramales secundarios hacia los puertos en la costa del Pacífico. Sin embargo, estos subsistemas se consolidan como tales a medida que la red vial nacional fue ampliándose en la primera mitad de este siglo, a través de los principales programas estratégicos de inversión de la Dirección General de Caminos del Ministerio de Obras Públicas.

A pesar de la caída de las tasas de crecimiento poblacional, su relativa estabilidad en términos de expansión territorial, y el mantenimiento de la importancia de la economía cafetalera, estos subsistemas comienzan a experimentar pequeños cambios al interior de sus economías.

Por ejemplo, la zona de Apaneca se está volviendo una zona turística de gran importancia, lo que promueve la economía terciaria en la zona dado que crecen el comercio y los servicios, mientras se está comenzando a cambiar el uso de la tierra al crearse lotificaciones recreativas para la población urbana, modificando además el precio de la tierra. La zona de Chalchuapa, por las oscilaciones de los precios del café, y la crisis de la agricultura en general, así como por los efectos sufridos por el conflicto armado de la década pasada, está experimentando una modificación en el uso del suelo debido al creciente proceso de expansión de las lotificaciones para sectores de bajos ingresos en la zona.

Es de notar también los efectos de la migración de la población, tanto hacia el AMSS como hacia el exterior del país. Aunque este fenómeno es menor en las zonas cafetaleras que en otras partes del país, hay una transformación en las economías regionales por la captación de divisas mediante las remesas familiares, permitiendo así la ampliación de actividades terciarias, modificando las funciones de los centros urbanos en los distintos subsistemas. Un ejemplo lo constituye el departamento de Usulután. (Ver Cuadro 13)

Cuadro 13
Migrantes Interdepartamentales, 1992

Departamento de nacimiento	Departamento de residencia			
	La Libertad		San Salvador	
	Totales	%	Totales	%
Ahuachapán	4.499	3.1	14.261	3.2
Santa Ana	14.218	9.9	30.545	6.8
Sonsonate	10.752	7.5	22.723	5.0
Chalatenango	13.256	9.3	43.587	9.7
La Libertad	0	0.0	45.530	10.1
San Salvador	45.124	31.4	0	0.0
Cuscatlán	7.802	5.4	45.959	10.2
La Paz	7.151	5.0	45.778	10.2
Cabañas	9.514	6.6	26.625	5.9
San Vicente	7.306	5.1	40.482	9.0
<i>Usulután</i>	<i>10.415</i>	<i>7.3</i>	<i>62.034</i>	<i>13.4</i>
San Miguel	6.668	4.6	40.196	9.0
Morazán	3.456	2.4	14.177	3.1
La Unión	3.393	2.4	19.310	4.3
Total	143.554	100.0	451.207	100.0

FUENTE: Elaboración propia en base a datos del V Censo Nacional de Población 1992.

Subsistema 2: Sostenido crecimiento de la población urbana, transformación relativa en las funciones urbanas, mediano grado de homogeneidad y poca ampliación de sus límites territoriales ecológicos.

Ejemplos de estos subsistemas son:

- Zacatecoluca, Santiago Nonualco, San Juan Nonualco y San Rafael Obrajuelo.
- Cojutepeque, El Carmen, San Rafael Cedros, Santa Cruz Michapa y Monte San Juan.

Estos se caracterizan por mostrar tasas de crecimiento altas y constantes, así como una relativa equiparación entre las poblaciones urbana y rural. Estos subsistemas se organizan básicamente en función de actividades comerciales aprovechando su estratégico emplazamiento como ciudades de paso en la ruta hacia y desde el oriente del territorio. A pesar de ello,

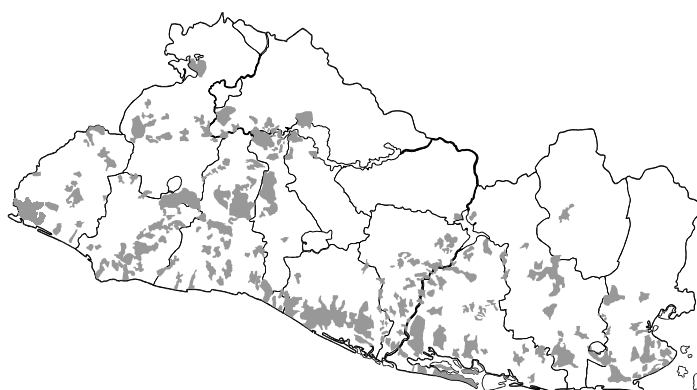
ha habido poca ampliación de sus límites territoriales agroecológicos

Aunque han sido principalmente ciudades de tránsito, han tenido alguna modificación en lo que a sus funciones respecta. Por ejemplo en la zona de La Paz, se ha experimentado un cambio tanto en el uso y tenencia del suelo agrícola, dado que con el agotamiento del cultivo del algodón, éste llega a ser sustituido principalmente por caña de azúcar y granos básicos.

Durante los 80, en esta zona se modificó fuertemente la tenencia de la tierra por la reforma agraria, pasándose del latifundio a tierras cooperativas (Ver Mapa 6), proceso que se amplía con el Programa de Transferencia de Tierras aplicado a raíz de la firma de los Acuerdos de Paz.

En ese sentido, y teniendo en cuenta los cambios ocurridos en esta región durante los últimos años, se observa un proceso de deterioro de sus economías, no lográndose establecer nuevas actividades que sustituyan a los cultivos de exportación. Ello consolida el crecimiento de las actividades terciarias en detrimento de las actividades agrícolas.

Mapa 6
Ubicación de Cooperativas de la Reforma Agraria (Fase I)



FUENTE: PRISMA (1996) en base a Información de USAID, 1989

Cuadro 14
Población Urbana de Subsistemas Definidos y sus Tasas de Crecimiento

	Municipio	Poblaciones Urbanas			Tasas de Crecimiento		
		1950	1971	1992	1950-1971	1971-1992	
Sub-sistema 1	Nahuizalco	3,676	5,932	5,821	61%	-2%	
	Juayua	3,003	4,927	7,860	64%	60%	
	Concepción de Ataco	3,102	4,221	6,169	36%	46%	
	Apaneca	1,808	2,484	3,501	37%	41%	
	Santa Catarina Masahuat	1,431	1,680	2,653	17%	58%	
	Salcoatitlán	824	1,339	1,483	63%	11%	
	TOTAL	13,844	20,583	27,487	49%	34%	
	Chalchuapa	9,855	18,859	25,545	91%	35%	
	Atiquizaya	5,276	7,276	7,498	38%	3%	
	Turín	1,481	2,346	2,830	58%	21%	
	El Refugio	535	839	1,643	57%	96%	
	TOTAL	17,147	29,320	37,516	80%	28%	
	Sub-sistema 2	Chinameca	5,920	6,313	6,842	7%	8%
		Berlín	4,960	5,538	8,951	12%	62%
		Santiago de María	6,128	8,540	11,894	39%	39%
Jucuapa		4,385	6,208	8,388	42%	35%	
Alegría		1,284	1,535	2,464	20%	61%	
Nueva Guadalupe		1,700	3,320	4,588	95%	38%	
San Buenaventura		1,250	1,281	1,218	2%	-5%	
TOTAL		25,627	32,735	44,345	28%	35%	
Sub-sistema 3		Zacatecoluca	9,190	16,756	31,424	82%	88%
		Santiago Nonualco	2,304	4,089	7,509	77%	84%
	San Juan Nonualco	2,797	3,125	3,923	12%	26%	
	San Rafael Obrajuelo	1,111	1,815	3,718	63%	105%	
	TOTAL	15,402	25,785	46,574	67%	81%	
	Cojutepeque	10,015	20,010	38,230	100%	91%	
	El Carmen	115	243	885	111%	264%	
	San Rafael Cedros	987	1,801	3,740	82%	108%	
	Santa Cruz Michapa	366	432	2,476	18%	473%	
	Monte San Juan	346	403	900	16%	123%	
TOTAL	11,829	22,889	46,231	94%	102%		
Sub-sistema 5	Sonsonate	17,949	33,302	46,830	86%	41%	
	San Antonio del Monte	737	2,032	7,227	176%	256%	
	Sonzacate	365	1,670	12,219	358%	632%	
	Nahuilingo	716	1,732	3,097	142%	79%	
	TOTAL	19,767	38,736	69,373	96%	79%	
	Usulután	9,481	19,783	40,971	109%	107%	
	Santa María	664	928	2,014	40%	117%	
	TOTAL	10,145	20,711	42,985	104%	108%	
	Sub-sistema 5	Colón	844	1,883	1,469	123%	-22%
		Ciudad Arce	3,551	6,692	7,989	88%	19%
TOTAL		4,395	8,575	9,458	95%	10%	
Apopa		1,982	4,963	88,827	150%	1690%	
Quezaltepeque		6,433	12,624	22,859	96%	81%	
Tonacatepeque		2,413	3,887	4,946	61%	27%	
Nejapa		2,054	3,170	4,269	54%	35%	
TOTAL	12,882	24,644	120,901	91%	391%		

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Economía; II, IV y V Censos Nacionales de Población

Subsistema 3: Rápido crecimiento de la población urbanas, mediano grado de homogeneidad pero urbana, transformación fuerte en las funciones

ampliación importante de sus límites territoriales ecológicos.

Ejemplos de estos son:

- Sonsonate, San Antonio del Monte, Sonzacate y Nahuilingo (y futura inclusión de Izalco).
- Usulután y Santa María (pronta incorporación e integración de todo el corredor de centros urbanos a lo largo de la litoral y que van desde Jiquilisco hasta El Tránsito).

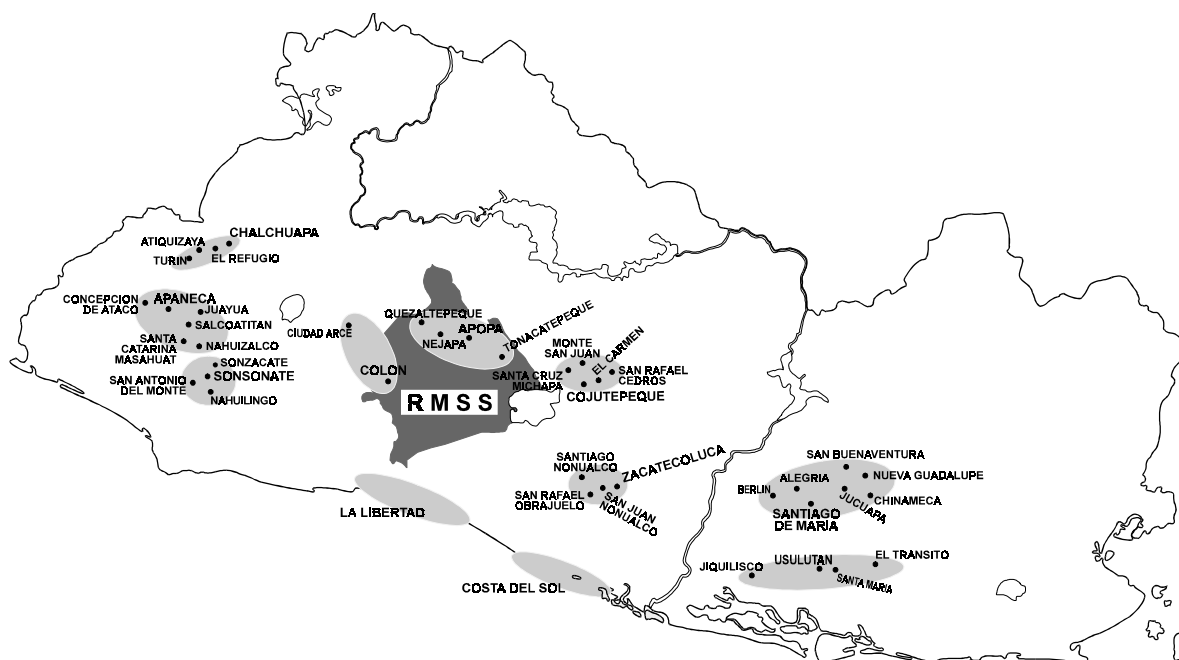
Estos subsistemas muestran un rápido crecimiento de su población urbana, tanto en sus núcleos urbanos como en las poblaciones aledañas, lo que hace que vayan expandiendo sus fronteras territoriales ecológicas en la medida en que estos núcleos urbanos se van integrando espacialmente, conformando de esta manera las expansiones urbanas más importantes de las zonas occidental y oriental.

Dada esta expansión tanto territorial como poblacional, y los cambios de las economías regionales en las que estos subsistemas se circunscriben (disminución del cultivo del café, proceso de reforma agraria, conflicto armado, Programa de Transferencia de Tierras, migraciones, etc.), han venido experimentando modificaciones en cuanto a sus funciones urbanas respecta, debido al incremento de las actividades terciarias y de servicios, cumpliendo funciones que antes se realizaban en Santa Ana en el caso de la zona occidental, y San Miguel en la zona oriental.

***Subsistema 4:** Rápido crecimiento de la población urbana, transformación fuerte en las funciones urbanas, alto grado de homogeneidad y ampliación importante de sus límites territoriales ecológicos.*

Los ejemplos más claros de estos subsistemas se están dando en las zonas costeras de La Libertad y de La Paz:

Mapa 7
Subsistemas de centros urbanos



FUENTE: PRISMA

- En el departamento de La Libertad encontramos la formación de un subsistema a lo largo de la Litoral y va desde El Sunzal hasta San Diego (incluyendo La Libertad).
- En La Paz se encuentra el subsistema formado a lo largo de la Costa del Sol.

Estas zonas son altamente homogéneas en cuanto a las actividades económicas y dinámicas poblacionales se refiere. Sus funciones urbanas se van modificando en la medida en que dependen cada vez más de una economía terciaria que se forma en torno al turismo. Esto es más notorio en el caso de La Libertad la cual pasa de ser una zona portuaria a una zona turística. Es la necesidad de expansión del uso del suelo en favor del turismo lo que permite que vayan ampliando sus límites territoriales ecológicos, provocando problemas ambientales.

Dados los problemas de desagregación de los datos censales, no se puede cuantificar el rápido crecimiento de la población urbana en estas zonas, aunque de manera indirecta se logra observar esta tendencia por la cantidad de viviendas de construcción mixta construidas en estas zonas. En efecto, el incremento de este tipo de viviendas, nos lleva a reforzar la hipótesis de la formación de estos dos subsistemas a lo largo de la litoral en lo que al municipio de La Libertad se refiere, y en la Costa del Sol en lo que al municipio de San Pedro Masahuat respecta (ver Cuadro 14).

Subsistema 5: *Rápido crecimiento poblacional, transformación fuerte en las funciones urbanas, e incorporación a un nuevo ámbito territorial ecológico.*

Ejemplos de ellos son los que se están gestando en torno a la Región Metropolitana:

- El formado por Colón y Ciudad Arce.
- El formado por Apopa, Quezaltepeque, Tonacatepeque y Nejapa.

Cuadro 14
Construcción de Viviendas en Municipios Escogidos
1950, 1971 y 1992

	La Libertad			San Pedro Masahuat *		
	1950	1971	1992	1950	1971	1992
Mixta	16	914	3,514	7	98	1,756
Bahareque	571	1,375	967	309	596	549
Adobe	55	319	1,725	64	549	1,705
Madera	40	338	118	6	470	48
Otros	16	725	709	48	608	576
Total	698	3,671	7,033	434	2,321	4,634

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Economía; III, IV y V Censos Nacionales de Población.

*: Municipio donde se ubica la Costa del Sol

Estos se caracterizan por su rápido crecimiento poblacional, aunque no necesariamente se nota en los datos censales, dados los problemas en las estadísticas ya anteriormente mencionados.

El primero es un caso peculiar dado que aparentemente está sufriendo una drástica caída en sus tasas de crecimiento, así como la existencia de un predominio de población rural, lo cual es un ejemplo claro de los problemas censales, mencionados antes, ya que estamos ante la formación de un área urbano-industrial de peso significativo, y que está asociada a la formación de lo que sería la Región Metropolitana de San Salvador. Con respecto al segundo subsistema notamos dos fenómenos importantes: su vinculación económica al cultivo de la caña de azúcar, y el proceso de expansión de la población urbana por el crecimiento del AMSS. Es de señalar los procesos de industrialización y crecimiento comercial que están ocurriendo en Nejapa y Apopa, lo cual está modificando las relaciones económicas al interior de estos municipios.

El subsistema de Colón y Ciudad Arce viene experimentando desde la década de los años 70, una expansión de las actividades industriales en detrimento de las actividades agrícolas, a pesar de ser ésta una de las zonas con mejores tipos de suelo para el cultivo, así como también es la región de riego más importante del país. Es notable una fuerte

presión por cambios en el uso del suelo, generándose un proceso urbanizador de gran escala que junto con el deterioro agrícola en general, y la ausencia de políticas de reactivación de este sector, apunta hacia el crecimiento de actividades secundarias y terciarias, como en los casos de Ciudad Arce y Lourdes (municipio de Colón).

Quedan fuera de los subsistemas identificados, una serie de ciudades importantes como Santa Ana, San Miguel, Chalatenango, San Francisco Gotera, y otras, por haberse considerado que, a pesar de su importancia no estructuran a un conjunto de centros urbanos y conforman ámbitos urbano-ecológicos únicos. Caso especial se considera a San Salvador, donde se planteará, en el punto siguiente, que es el centro de un proceso de constitución de lo que es prácticamente ya una región metropolitana, uno de los rasgos característicos del sistema urbano salvadoreño al finalizar el siglo.

2.5 La constitución de la Región Metropolitana de San Salvador

En el ya largo debate sobre la metropolización que se ha desarrollado en distintos países, siguen abiertos los criterios para definir, sean las áreas metropolitanas, sean las regiones metropolitanas. En general, más allá de los indicadores básicos comúnmente aceptados: poblacionales (densidad poblacional), económicos (relaciones que se establecen al interior de esta unidad territorial), y político-administrativos (vinculaciones en la gestión de la misma por la proximidad y superposición de las subunidades que componen la región), parece necesario complejizar estas dimensiones enfatizando en las relaciones e incorporar otras, algunas de ellas de carácter subjetivo como la percepción existente sobre la ciudad entre los distintos grupos que la habitan, sobre la cual la antropología y la historia han demostrado su importancia en la formación de opiniones sobre la gestión urbana.

En este trabajo nos detendremos en una dimensión en nuestra opinión clave: la ambiental. Efectivamente, dentro de una visión de desarrollo sostenible, la dimensión ambiental aparece como una cues-

tión fundamental, y el desafío consiste en identificar los indicadores que expresen esta dimensión con una perspectiva dinámica.

Retomando los elementos conceptuales y metodológicos presentados en la primera parte de este trabajo, se propone incorporar un indicador territorial. Así, el territorio de la región metropolitana podría ser definido, en sus límites básicos iniciales, a partir de las cuencas y subcuencas, y sus usos (urbanos, suburbanos y rurales), ajustando estos límites en función de la dinámica poblacional, las actividades económicas y las modalidades de gestión del proceso de expansión urbana. La región metropolitana se definiría, así, como un sistema de relaciones actuando sobre un territorio dado, que como todo sistema está en un procesos permanente de transformación.

Planteadas así las cosas, para que el desarrollo de un área o una región metropolitana contribuya a la sostenibilidad del país, este debe ser un proceso que promueva un desarrollo integral de la población, de las actividades económicas, y del soporte territorial natural y edificado. Este desarrollo integral requiere, como requisito indispensable, la existencia de una modalidad de **gestión metropolitana** donde el marco legal, la institucionalidad responsable, y los instrumentos regulatorios y económicos, tengan un carácter democrático, participativo y flexible. Esta gestión no implica, necesariamente, la creación de una estructura político-administrativa rígida para esta área o región metropolitana.

En el caso del AMSS, y esta es la hipótesis que se plantea en este punto, se han superado ya ciertos umbrales en términos de relaciones económicas, poblacionales y ambientales, que hacen que se haya configurado ya una región metropolitana, cuestión que es ineludible de considerar en el futuro del país.

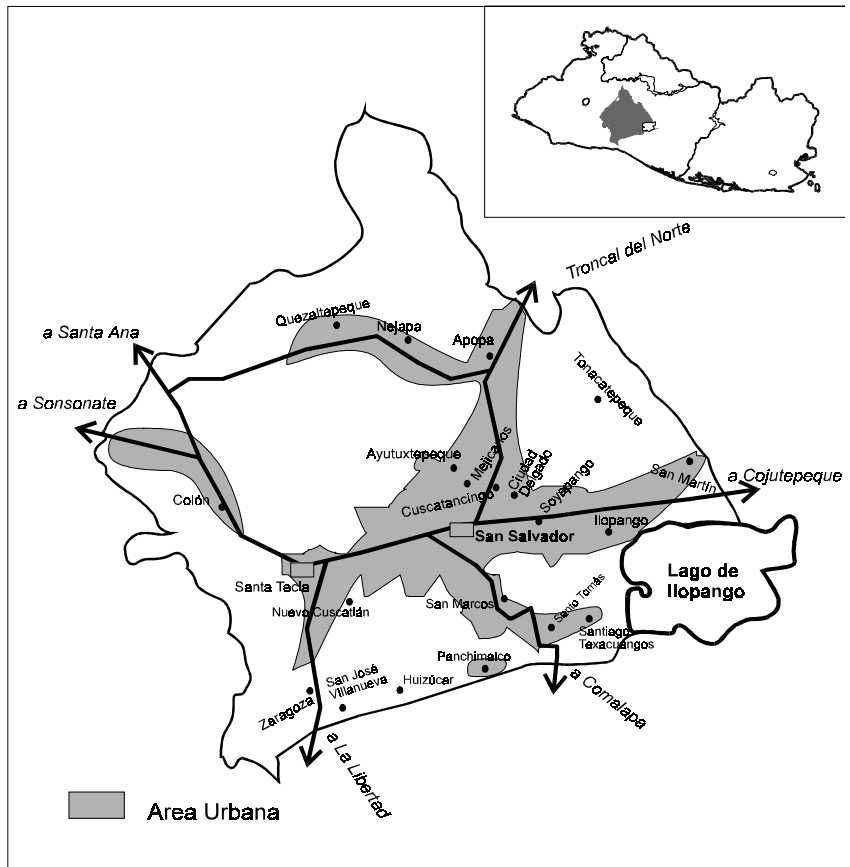
Pensamos que son el tipo de actividades económicas, y las limitaciones-potencialidades del medio ambiente, y no solamente el nivel de concentración poblacional, los factores estructurantes de lo que sería la **Región Metropolitana de San Salvador**

(RMSS) en formación (Ver Mapa 9), constituyendo la jurisdicción político-administrativa un elemento secundario.

Un área o una región metropolitana constituyen, ante todo, entidades socio-económicas y ecológicas. La cuestión fundamental que subyace en esta hipótesis es que, a nivel territorial, en El Salvador se ha conformado una gran región metropolitana acompañada de otras concentraciones poblacionales menores que, aunque importantes como es el caso Santa Ana o San Miguel desde el siglo pasado, y Sonsonate o Usulután, en las últimas décadas, no pueden considerarse como áreas metropolitanas, y este hecho conduce a acentuar los desequilibrios regionales existentes en el país al encontrarnos con una única gran concentración urbana (RMSS), y, a la distancia, un conjunto de ciudades intermedias, lo que introduce enormes desafíos para el desarrollo sostenible del país, y exige la formulación y aplicación de políticas de gestión urbana adecuadas a esta situación. Se abre aquí la discusión sobre si este desequilibrio es un “desequilibrio tolerable”, es decir manejable, y cuales son sus umbrales críticos.

La configuración de la una región metropolitana en el caso de San Salvador ya había sido visualizada a finales de los años 60, cuando se elaboró el Plan de Desarrollo Metropolitano conocido como METROPLAN 80. Este Plan planteó la constitución de la Región Metropolitana con cuatro agrupaciones adicionales a los diez municipios incorporados en el AMSS: la agrupación norte, integrada por los municipios de Apopa, Nejapa y Quezaltepeque; otra oriental, compuesta por los municipios de Tonacatepeque y San Martín; la agrupación sur que incorporaba a Santo Tomás y Santia-

Mapa 9
La Región Metropolitana de San Salvador (RMSS)



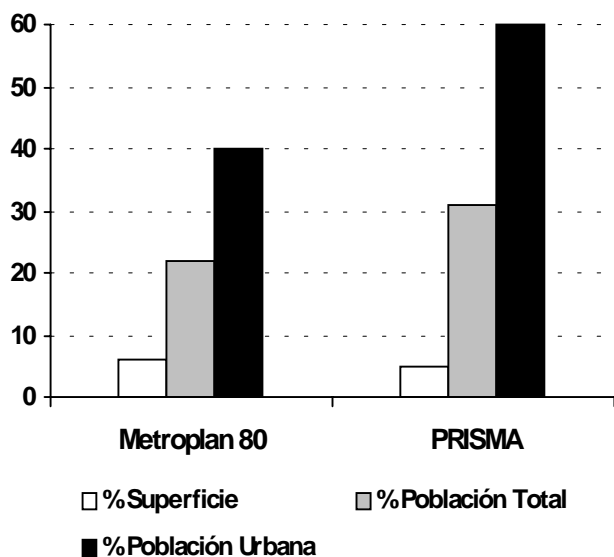
FUENTE: PRISMA

go Texacuángos; y la occidental, que incluía Colón, San Juan Opico, San Matías, Sacacoyo y Ciudad Arce.

Cuando se observa la situación actual, y a pesar de que los criterios adoptados por METROPLAN no incorporaban la dimensión ambiental en el sentido de integralidad que hoy se hace (hecho explicable por el momento en que se elaboró el Plan), debemos señalar la acertada proyección sobre el crecimiento de la principal concentración urbana del país, la cual no fue tomada en consideración en los años siguientes. Se destaca, especialmente, la visión temprana sobre la incorporación del Valle de Zapotitán al área de influencia urbana. En ese momento (1969), esta Región Metropolitana cubría el 6% del territorio nacional y albergaba al 22% de la población total del país y más del

40% de la urbana. En la delimitación propuesta por PRISMA, para 1992, la superficie es de 5% ; el porcentaje de la población total es el 31%; y de la población urbana es alrededor del 60%. (Ver Gráfico 7)

Gráfico 7
Gráfica Comparativa de la RMSS propuesta por Metroplan 80 y por PRISMA



Desde el punto de vista del peso económico, el AMSS tenía, en 1965, la tercera parte del empleo industrial del país, y el valor bruto de los productos manufacturados en el Departamento de San Salvador era el 36%, mientras se pagaba en ésta mitad de los salarios industriales. Para ese mismo año, el 43% de todos establecimientos comerciales (exceptuando víveres), estaba ubicado en la Región Metropolitana.

Del total de las inversiones públicas entre 1968 y 1969, se estimó que esta Región recibió el 55%, pero se señala, por otra parte que solamente el Departamento de San Salvador aportó el 77% de los ingresos fiscales, lo que significaba que la Región contribuía al financiamiento de otras zonas del país, y desvirtuaba la idea de que la principal aglomeración urbana del país vivía de recursos aportados por el resto del país, cuestión que ha suscitado fuertes debates en otros países como Chile (Daher, 1993).

Este último punto es crucial para comprender la visión subyacente en METROPLAN 80. La concentración urbana era considerada como una *oportunidad para el desarrollo* al generar economías de escala y otras externalidades de signo positivo, cuestión que tiene una enorme vinculación con los criterios de sostenibilidad. Pero la visión que subyace en METROPLAN va más allá de esta premisa. Para uno de los autores principales del Plan (Hart, 1969), el papel del AMSS, y sobre todo la Región Metropolitana, debía entenderse en el marco de la región centroamericana en su conjunto, especialmente por el proceso de integración económica de esa época.

Es en este marco centroamericano y no a nivel del espacio nacional, se afirmaba, que debía valorarse el nivel de primacía urbana de la ciudad y el nivel de centralización existente. San Salvador, además de estar ubicada en el principal corredor poblacional y económico de Centroamérica, tiene, una extraordinaria vinculación con las ciudades secundarias más importantes del país, Santa Ana y San Miguel.

La ciudad contaba, por otra parte, y hasta mediados del presente siglo, con una dotación de infraestructura y una red de servicios urbanos mucho mayor que el resto de capitales de Centroamérica. Por esta razón, a pesar de la dimensión del país, la Región Metropolitana de San Salvador tenía, al finalizar los años 60, una producción industrial de 132 millones de pesos centroamericanos, comparados con 67 millones del Departamento de Guatemala y 21.6 millones del Departamento de Francisco Morazán, donde se ubica Tegucigalpa, la capital de Honduras, lo que demostraba ya en esa época que la población no debe ser un criterio absoluto para valorar la importancia de una ciudad.

Al medirse el potencial del mercado y el empleo (en base a una unidad de tiempo/distancia), 27% de la población de El Salvador se encontraba en el radio de influencia de San Salvador, mientras que esta cifra era del orden del 25% en Guatemala y del 12% en Tegucigalpa. A partir de estas estimaciones, el plan se elaboró pensando en la competi-

tividad del AMSS en relación a las otras capitales centroamericana.

Sería de extrema utilizada, a pesar de sus limitaciones intrínsecas, actualizar estas cifras, las que son más útiles que los solos datos demográficos que aun predominan en algunos documentos oficiales (CEPAL, 1995). Así como la cuestión de los recursos hídricos desborda los límites metropolitanos, la influencia y las relaciones de una concentración urbana como las de San Salvador van más allá de las fronteras nacionales.

La delimitación de la RMSS propuesta muestra, tanto una elevada como desigual densidad poblacional, cuya evolución a partir de 1950, ha provocado una relocalización en la que el municipio central ha perdido peso demográfico en relación a algunos municipios periféricos, lo que ha llevado a la postulación de la idea que, el desarrollo de esta aglomeración podría asumir un carácter policéntrico (PLAMADUR, 1996).

Y como señalábamos antes, al considerar esta región metropolitana, la primacía poblacional de esta aglomeración urbana se acentuaría sustancialmente, lo que cuestiona los criterios de construcción de índices de primacía utilizados en otros trabajos (Lungo, 1993).

Aún si los cálculos se hacen para el Area Metropolitana (AMSS), la tendencia a la concentración poblacional es previsible para los años futuros. (Ver Cuadro 15).

Cuadro 15
Población Actual y Estimación Poblacional

Ciudades	Censo		Estimaciones	
	1992	1993	1996	2000
AMSS	1,292	1,343	1,555	1,889
Santa Ana	139	142	155	175
San Miguel	128	132	150	178

Fuente: Resumen de Indicadores Urbanos y de Vivienda de las Tres Principales Ciudades de El Salvador; VMVDU-OPES-GTZ; San Salvador, marzo de 1996.

La RMSS tiene actualmente, tal como se había detectado a finales de los años 60, un peso decisivo en las actividad económica total del país. Nuevamente, no contamos en este momento con datos económicos a este nivel territorial, pero los correspondientes al AMSS, y su comparación con la

La evolución de la red urbana y el desarrollo sostenible en El Salvador

al AMSS, y su comparación con la economía de las ciudades de Santa Ana y San Miguel, son útiles para estimar su importancia. (Ver Cuadros 16, 17 y 18).

Cuadro 16
PNB urbano per cápita por ciudad, 1993.
(US\$ a precios corrientes de 1993)

Ciudades	Población	PNB urbano millones US\$	PNB/hab. US\$
AMSS	1,342,645	3,020.74	2,250
Santa Ana	141,717	289.94	2,046
San Miguel	132,178	233.35	1,765
Nacional Urbano	2,657,740	5,417.80	2,038
Nacional	5,208,174	6,859.45	1,317

Fuente: Resumen de Indicadores Urbanos y de Vivienda de las Tres Principales Ciudades de El Salvador; VMVDU-OPES-GTZ; San Salvador, marzo de 1996.

Cuadro 17
Población Económicamente Activa, por formalidad del Sector según Ciudad (1992 -1993)

Ciudades	Formal	Informal	Total
AMSS	288,998	178,026	467,024
Santa Ana	31,842	30,740	62,582
San Miguel	20,790	25,065	45,855
Nacional Urbano	510,039	435,347	945,386

Fuente: Resumen de Indicadores Urbanos y de Vivienda de las Tres Principales Ciudades de El Salvador; VMVDU-OPES-GTZ; San Salvador, marzo de 1996.

Cuadro 18
Cocientes de Localización Industrial

	San Salvador	Otras zonas urbanas
Manufactura	150.41	134.39
Construcción	126.26	122.71
Transportes	132.14	144.25
Comercio	132.85	138.62
Servicios	249.85	169.08
Servicios Públicos	183.86	166.93

FUENTE: Elaboración propia.

Esta concentración poblacional y económica no ha sido acompañada del desarrollo de una infraestructura de comunicaciones y de servicios adecuada (Ver Cuadro 19 y Mapa 11).

Cuadro 19

Producción y Recolección de Basura por Municipio
(promedio de toneladas diarias y porcentajes)

Municipios	Generada		% recolectado		% no recolectado	
	93	95	93	95	93	95
San Salvador	460	517	84	53	16	48
Soyapango	151	171	2	22	98	79
Mejicanos	87	98	55	26	45	74
Nueva San Salvador	70	79	51	40	49	60
Delgado	63	71	48	10	52	90
Apopa	n.d.	68	n.d.	23	n.d.	77
Ilopango	57	64	43	29	57	72
Cuscatancingo	33	37	77	20	23	80
San Marcos	34	37	76	42	24	58
San Martín	n.d.	37	n.d.	7	n.d.	93
Antiguo Cuscatlán	18	20	91	38	10	61
Nejapa	n.d.	15	n.d.	18	n.d.	82
Ayutuxtepeque	13	14	100	44	0	56

FUENTE: PRISMA (1995) y La Prensa Gráfica (29 de Marzo de 1996).

Estas limitaciones constituyen uno de los factores que disminuye la calidad de vida de la población, reduce la productividad de la ciudad, y contribuye al

acentuado proceso de degradación ambiental experimentado en las últimas décadas, a pesar de que el AMSS tiene una posición relativamente privilegiada, a nivel nacional, respecto a la cobertura de servicios básicos. (Ver Cuadro 19).

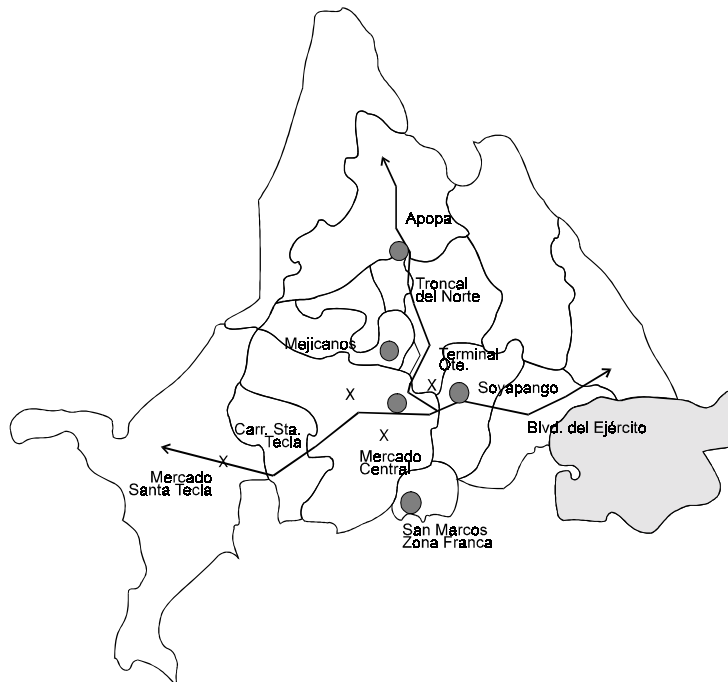
Para finalizar el capítulo, el Cuadro 21 presenta estimaciones detalladas sobre la población y la extensión territorial que incluye la RMSS definida por este trabajo.

Cuadro 20
Cobertura de servicios según Ciudad, 1993.
(porcentajes)

Ciudades	Agua	Alcantarillado	Electricidad	Telefonía
AMSS	85.7	80.1	98.3	30.6
Santa Ana	76.1	56.6	95.0	17.4
San Miguel	54.0	46.0	94.9	8.2
Nacional Urbano	74.3	60.5	94.5	19.8
Nacional	47.0	31.9	72.2	10.4

Fuente: Resumen de Indicadores Urbanos y de Vivienda de las Tres Principales Ciudades de El Salvador; VMVDU-OPES-GTZ; San Salvador, marzo de 1996.

Mapa 11
Red vial y flujos de circulación principales



FUENTE: PRISMA

Cuadro 21
Población y Territorio de la Región Metropolitana de San Salvador, 1950-1971

Municipio	POBLACION DEL MUNICIPIO					Extensión Municipal		% Pob. Cabecera	
	Población Total			Tasas de Crecimiento		Km2	%	rural inclui- da	Municipal incluida
	1950	1971	1992	50 - 71	71 - 92				
San Salvador	171,270	338,154	415,346	97	23	72.25	7	100	sí
Soyapango	9,530	43,158	261,122	353	505	29.72	3	100	sí
Mejicanos	14,406	69,359	144,855	381	109	22.12	2	100	sí
Nueva San Salvador	28,786	53,067	113,698	84	114	112.20	11	100	sí
Delgado	19,333	64,048	109,863	231	72	33.42	3	100	sí
Apopa	3,021	18,980	109,179	528	475	51.84	5	100	sí
Ilopango	3,316	23,757	90,634	616	282	34.63	3	100	sí
San Marcos	2,272	28,451	59,913	1152	111	14.71	1	100	sí
Cuscatancingo	4,160	21,674	57,485	421	165	5.40	1	100	sí
San Martín	7,196	14,220	56,530	98	298	55.84	6	100	sí
Antiguo Cuscatlán	6,310	8,957	28,187	42	215	19.41	2	100	sí
Nejapa	8,930	15,368	23,891	72	55	83.36	8	100	sí
Ayutuxtepeque	2,230	8,379	23,810	276	184	8.41	1	100	sí
<i>Sub-Total (AMSS)</i>	<i>280,760</i>	<i>707,572</i>	<i>1,494,513</i>	<i>152</i>	<i>111</i>	<i>543.31</i>	<i>53</i>		
Colón	8,779	20,116	49,570	129	146	84.04	8	100	sí
Quezaltepeque	16,753	30,329	46,693	81	54	125.38	12	100	sí
Tonacatepeque	7,695	12,857	27,342	67	113	67.55	7	100	sí
Santo Tomás	4,914	10,444	21,448	113	105	24.32	2	100	sí
Santiago Texacuangos	4,829	8,985	16,295	86	81	30.52	3	100	sí
San Juan Opico *	4,412	8,960	13,818	103	54	65.68	6	30	no
Panchimalco *	4,561	7,947	13,487	74	70	26.99	3	30	sí
Zaragoza *	1,598	3,203	12,022	100	275	13.63	1	60	sí
Nuevo Cuscatlán	1,442	2,337	5,119	62	119	15.61	2	100	sí
San José Villanueva *	1,573	2,004	4,252	27	112	9.76	1	55	sí
Huizúcar *	2,295	3,339	4,199	45	26	13.30	1	30	sí
RMSS	339,611	818,094	1,708,758	141	109	1,020.08	100		

FUENTE: Elaboración propia en base a datos de la Dirección General de Estadísticas y Censos, Ministerio de Economía; II, IV y V Censos Nacionales de Población.

Nota: * En estos municipios se hizo un cálculo aproximado del área a incluir dentro de la Región Metropolitana, en base a sus límites geográficos y la mayor integración de ciertas zonas con el ámbito metropolitano. De igual manera se ha asumido una distribución homogénea de la población rural en estos mismos municipios con la finalidad de tener un dato aproximado de la cantidad de población dentro de la Región Metropolitana. En todos ellos a excepción de San Juan Opico se incluye la población de la cabecera municipal.

3. Las formas actuales de gestión del desarrollo urbano y su relación con el desarrollo sostenible

3.1 La precariedad institucional y las contradicciones del marco normativo

El marco institucional, es decir el conjunto de instituciones encargadas del desarrollo territorial y urbano, presenta en el momento actual una gran precariedad, derivada de la inexistencia de un ente integrador de sus funciones y la atomización de responsabilidades sobre los distintos componentes (tierra, vivienda, infraestructura, servicios, etc.).

Realmente nunca se constituyó una instancia de este tipo, aún en el momento de mayor desarrollo del Estado como prestador directo de bienes y servicios desde los años 50. A diferencia de otros países, no se creó un ministerio de desarrollo urbano y medio ambiente, y la pregunta que habría que contestar es por qué ocurrió esto.

En términos institucionales hay que analizar el impacto, así sea en sus rasgos generales, de varias instituciones creadas en la segunda mitad de los 80: el Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano y OPAMSS, para el desarrollo urbano específicamente; ISDEM, para el desarrollo municipal y territorial (en la medida en que ha sido receptor del apoyo de la AID y la GTZ en este campo); y SEMA, para el medio ambiente. También habría que analizar la incidencia del Programa de Modernización del Estado, que se está impulsando en este momento, en el conjunto de instituciones encargadas del desarrollo urbano y territorial.

Respecto a las múltiples contradicciones existentes en el marco normativo, se debe analizar el Código Municipal, la Ley de Ordenamiento y Desarrollo del AMSS, la Ley de Transportes y los Proyectos de Ley de Aguas y Ordenamiento Territorial, para mostrar sus contradicciones y superposiciones más importantes.

Dada la amplitud del trabajo sugerido en los párrafos anteriores, analizaremos en este trabajo únicamente la cuestión particular de la gestión de la tierra urbana, para ejemplificar las limitaciones institucionales y las contradicciones en el marco normativo que rige el desarrollo urbano en el país.

Veamos antes, en términos muy generales, que han propuesto los planes de desarrollo urbano, elaborados o en proceso de elaboración, respecto a la gestión del territorio metropolitano.

3.2. Propuestas de gestión urbana de METROPLAN (1969) y PLAMADUR (1996)

El Plan Metropolitano de Desarrollo elaborado en 1968-1969, conocido por METROPLAN 80, presenta una propuesta muy elaborada para la gestión del territorio sujeto de su intervención (MOP-DUA, 1969). Esta parte de la consideración que, aunque la región propuesta puede parecer excesivamente amplia en ese momento, en los próximos 20 años la mayoría, sino todos los municipios incluidos, estarán influenciados por el proceso de urbanización relevado en ese momento.

Reconociendo la existencia, ya en esos años, de la multiplicidad de instituciones responsables de la ciudad y el traslape frecuente de sus funciones, sugiere la creación de un marco institucional que coordine a las distintas agencias gubernamentales, y propone la creación de una *Oficina de Metropolitana de Planificación* para San Salvador, cuyas funciones serían las siguientes:

- a) el desarrollo y mantenimiento de un sistema de información urbana;
- b) la definición de metas sociales y económicas amplias, para el área urbana, vinculadas al plan

nacional de desarrollo y a los planes específicos del sector público y la empresa privada;

- c) la preparación de planes y políticas espaciales y ambientales;
- d) el desarrollo de planes para la transformación del marco institucional encargado del desarrollo urbano;
- e) la formulación de los principales planes sectoriales.

Como muestra el Gráfico 8, esta oficina debería apoyarse en un consejo asesor donde participaran representantes de los principales sectores público y privado de la comunidad metropolitana, cuya función sería la adopción de los planes y políticas y resolver los conflictos derivados de los mismos.

Es interesante recordar los instrumentos que, uno de los principales asesores del METROPLAN (Vio-lich, 1969), sugería que deberían crearse para ejecutar el plan: una legislación y reglamentación básica; una estructura institucional adecuada; mecanismos administrativos claros; recursos humanos capacitados; recursos financieros; y tierra urbana.

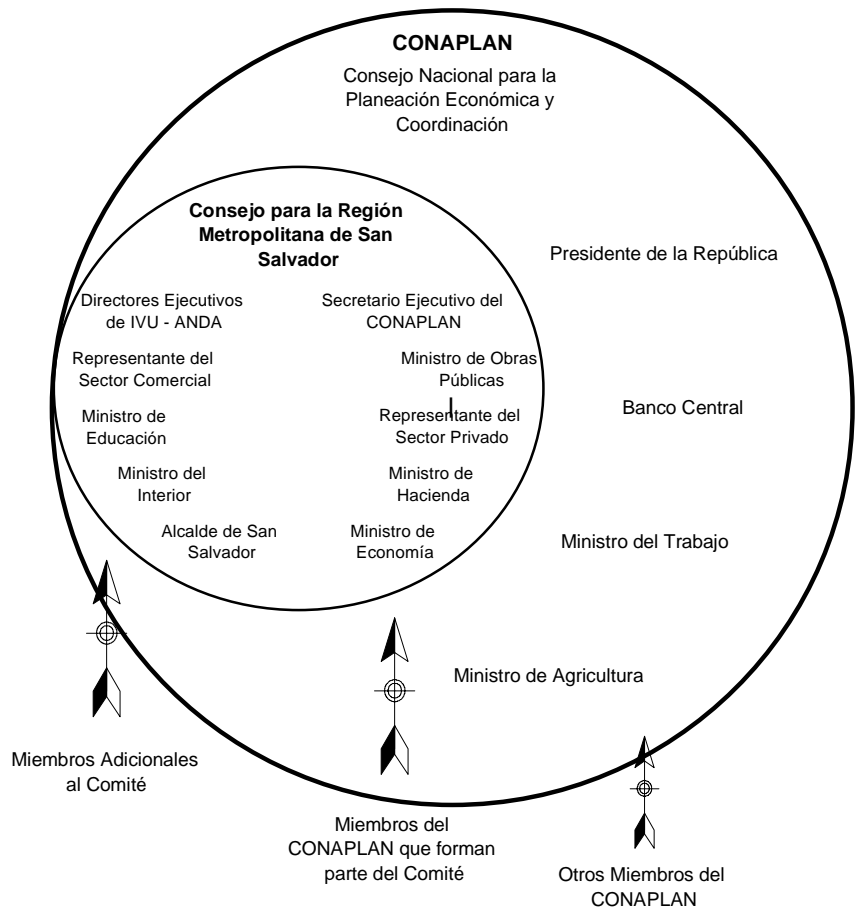
El último es particularmente importante, aunque en estos momentos de privatización y desregulación, éste aparece limitado al aspecto de garantizar la propiedad individual.

En términos generales, esta propuesta corresponde a los orientaciones del modelo de desarrollo predominante en esa época, donde el Estado tenía un papel de prestatarario directo de bienes y servicios, y una función reguladora importante. Esto explica el sesgo tecnocrático de la propuesta de gestión formula-

da, donde una amplia participación social está ausente.

El Plan de Desarrollo del Area Metropolitana Ampliada (AMSSA), en elaboración en este momento, y conocido por PLAMADUR, sólo ha esbozado algunos lineamientos generales sobre la gestión urbana. En el Informe presentado a mediados de 1996 (PLAMADUR, 1996), se describen los avances realizados en torno al componente del plan que se tiene relación con la gestión urbana, el *Plan de Fortalecimiento Institucional*, el cual incluye propuestas de reestructuración institucional y ampliación de la participación social en la elaboración del Plan.

Gráfico 8
Comité propuesto por Metroplan para La gestión del AMSS



Ya en la propuesta técnica inicial de PLAMA-DUR, se enfatiza en la necesidad de organizar la participación ciudadana en la búsqueda de consensos en los distintos niveles de planificación, y se ilustran 10 puntos alrededor de los cuales habría que trabajar:

- la imagen del Área Metropolitana
- la utilidad del Plan
- la selección de los problemas fundamentales y la formulación de soluciones estratégicas
- las hipótesis alternativas
- la factibilidad de las predicciones
- la responsabilidad compartida
- la igualdad y claridad de las reglas
- la transparencia de las decisiones
- la comunicación
- la participación

A nivel del fortalecimiento institucional se propone trabajar simultáneamente en dos niveles: el estratégico y el operativo. El primero plantea propuestas para iniciar una amplia discusión sobre la reorganización de la estructura político-administrativa de los municipios que integran el AMSSA: El segundo propone que la *Oficina Integrada del Plan*, que estaría conformada por delegados de las distintas instituciones y sectores involucrados en el desarrollo de la ciudad, y la *Ventanilla del Plan*, que estarían a cargo de la Oficina de Planificación del Área metropolitana de San Salvador (OPAMSS), comiencen a funcionar.

Tanto la idea de la *Ventanilla*, como la de impulsar formas innovadoras de participación social, constituyen elementos característicos de la planificación urbana contemporánea.

En efecto, la concepción actual de la planificación del desarrollo de la ciudad difiere sensiblemente de la que prevalecía durante las décadas anteriores.

Entre sus rasgos más destacados se pueden señalar los siguientes:

- a. El *Plan* es concebido tanto como un conjunto de recomendaciones para el desarrollo de los diferentes componentes de la ciudad, como un instrumento para establecer acuerdos entre los diferentes actores involucrados en el desarrollo urbano.
- b. El *Plan* parte de la premisa de que el desarrollo de la ciudad es un proceso permanentemente conflictivo al que debe orientar con la mayor flexibilidad posible, a diferencia de las concepciones, basadas en la Carta de Atenas, que concebían un modelo ideal de ciudad, prefijado, al cual debería llegarse (Rolnik, 1994).
- c. El *Plan* debe ser elaborado con la más amplia participación posible; ya no puede ser el resultado del trabajo exclusivo de técnicos gubernamentales preparados para este fin.
- d. La implementación del *Plan* no es responsabilidad del Estado, sino una responsabilidad compartida entre éste y la sociedad civil.

Bastan estas características de la planificación urbana actual para darse cuenta que la gestión del desarrollo urbano ha experimentado profundas modificaciones, que se contraponen a la posición exclusivamente *facilitadora*, del funcionamiento del Mercado, por parte del Estado, que predominan en el momento actual.

Examinemos en más detalle, a través del ejemplo de la gestión de la tierra urbana, como se manifiestan los problemas de precariedad institucional y las contradicciones del marco normativo.

3.3 Hipótesis sobre las consecuencias para el desarrollo sostenible del país

El análisis realizado sobre la evolución del sistema urbano en el país durante las últimas décadas y la primera aproximación sobre la caducidad de las formas de gestión del desarrollo urbano hechas en los apartados anteriores, permiten sugerir un conjunto de hipótesis que pueden orientar la realiza-

ción de estudios en profundidad posteriores y afinar las propuestas de políticas en este campo. Estas hipótesis, de carácter general y prospectivo, se presentan a continuación.

3.3.1 La concentración urbana y los límites de capacidad de soporte del medio ambiente natural y edificado.

El proceso de concentración de la población en centros urbanos en el país presenta dos tendencias principales: una, el continuado crecimiento del AMSS que se distancia, en términos del número de habitantes, cada vez más de las ciudades secundarias del país, Santa Ana y San Miguel; dos la concentración de la población en general, y la que se considera urbana en particular, en las zonas costeras, central y occidental principalmente (PRISMA, 1995).

En el primer caso, y tal como se planteara en el punto 5, estamos ante la configuración de una nueva entidad territorial: la Región Metropolitana de San Salvador.

A partir de estas constataciones podría plantearse la siguiente hipótesis:

Las formas de ocupación territorial, especialmente en la región metropolitana y en las zonas costeras, esta llevando a umbrales críticos la capacidad de soporte del medio ambiente natural y edificado, particularmente la capacidad de soporte de los elementos tierra y agua, e incrementando los factores que inciden en los niveles de pobreza y exclusión social prevalecientes.

La hipótesis anterior conduce a plantear la necesidad de realizar investigaciones detalladas sobre las modalidades del uso de la tierra para identificar sus umbrales críticos en estas zonas; de establecer un nuevo marco regulatorio para el uso de la tierra urbana, y de la tierra rural potencialmente urbana, como medida de política de carácter inmediato; y de replantear una nueva organización político-administrativa que de cuenta de la nueva realidad

en configuración que hemos denominado Región Metropolitana de San Salvador, y de las expansiones urbanas como la de la zona de Sonsonate y Usulután.

Las dos últimas acciones podrían contribuir a revertir las tendencias de insostenibilidad de las actuales formas de ocupación territorial pero tomando en consideración el carácter irreversible de la concentración poblacional en estas zonas del país, y deberían ir acompañadas de un programa específico para la reducción de los factores de vulnerabilidad social que ha generado esta forma de ocupación y utilización de la tierra.

3.3.2 La acentuación de los desequilibrios regionales y el rol de las inversiones públicas y privadas.

Las tendencias anteriormente descritas contribuyen a acentuar los desequilibrios regionales que históricamente han caracterizado el desarrollo nacional.

Reconociendo la inevitabilidad del desarrollo desigual a nivel territorial, hay que afirmar que la precariedad del desarrollo de la zona norte del país constituye un factor clave de insostenibilidad para el desarrollo futuro del país.

En este sentido, la acción pública y privada es un factor fundamental en la acentuación de los desequilibrios territoriales, lo que conduce a plantear la hipótesis siguiente:

Las inversiones públicas y privadas, al no incorporar criterios de sostenibilidad de largo plazo, ni aspectos cualitativos del desarrollo, han acentuado los desequilibrios territoriales .

Esta hipótesis remite a la necesidad de hacer análisis desagregados y cualitativos de las inversiones públicas y privadas, y de sus relaciones con el desarrollo sostenible, lo que desborda con amplitud los análisis simplemente cuantitativos y las evaluaciones de corto plazo.

A partir de este análisis se puede cuestionar el impacto de inversiones como las efectuadas por el FIS o la SRN, y proponer políticas de inversión pública, y estímulos a la inversión privada, que disminuyan las brechas regionales existentes dentro de una opción de sostenibilidad a nivel nacional.

3.3.3 La función de los centros urbanos y su rol en el desarrollo sostenible.

En el contexto de los planteamientos anteriores, es necesario observar el rol que juegan, y que se puede asignar, a las ciudades principales y a los subsistemas de centros poblados que se han identificado en el punto d.

El estudio hecho sugiere que cada vez más varias ciudades cumplen una serie de funciones que guardan poca relación con sus ámbitos territoriales de influencia, confirmando una tendencia general derivada de las características del modelo de crecimiento económico predominante a nivel mundial, y sugiere la siguiente hipótesis:

En el momento actual las funciones de varias ciudades en el país tienen poca relación con el desarrollo de las zonas rurales de influencia, contribuyendo este hecho a que el desarrollo sostenible tenga menos posibilidades de ser alcanzado

Sería necesario, entonces, realizar investigaciones específicas, en casos seleccionados, para analizar estos cambios en las funciones urbanas y sus consecuencias para el desarrollo regional (esto podría ser interesante a nivel de los subsistemas identificados y de las ciudades secundarias principales, como es el caso de San Miguel). Los resultados de estas investigaciones constituirían un importante

insumo para la formulación de la política urbana del país, actualmente inexistente.

3.3.4 La insostenibilidad de las formas actuales de gestión del desarrollo urbano.

El análisis preliminar de las características de las actuales formas de gestión del desarrollo urbano en particular, y territorial en general, muestran rápidamente su agotamiento frente a la realidad actual y las exigencias de una opción de desarrollo sostenible. Esta caducidad sugiere la hipótesis siguiente:

Los mayores obstáculos para impulsar modalidades de desarrollo urbano sostenibles son la obsolescencia y debilidad del marco institucional y legal responsable del desarrollo territorial y urbano, así como la ausencia de una política urbana a nivel nacional

Esta hipótesis plantea una cuestión esencial: la necesidad de reconstruir el marco institucional capaz de formular e implementar políticas de desarrollo territorial y urbano, sin la cual cualquier programa o proyecto se convierte en una acción aislada. La obsolescencia y debilidad del marco institucional se vincula a la contradictoria legislación territorial y urbana existente, y a la ausencia de instrumentos regulatorios y económicos modernos que contribuyan a un desarrollo equitativo y sostenible.

Un claro ejemplo queremos señalar para terminar: el proceso de elaboración de leyes sobre medio ambiente, agua y ordenamiento territorial separadamente unas de otras, lo que atenta contra una opción de sostenibilidad que es imperativa para el futuro del país. ❧

Bibliografía

- AID (1990): *Evaluación del Sector Infraestructura*. San Salvador 1990.
- Arias, Salvador (1988): *Los Subsistemas de Agroexportación de El Salvador: El café, el algodón y el azúcar*. UCA Editores, San Salvador.
- Banco Mundial (1991): *Política urbana y desarrollo económico: un programa para el decenio 1990*, Washington.
- Bartone, Carl y Otros (1994): *Toward Environmental Strategies for Cities*, Urban Management Program, The World Bank, Washington.
- Browning, David (1975): *El Salvador la Tierra y el Hombre*. Ministerio de Cultura y Comunicaciones, San Salvador.
- Brundtland, Gro Harlem y otros (1987): *Our Common Future*, Oxford University Press, New York.
- Burgess, Rod y Otros (1994): *Contemporary Urban Strategies and Urban Design in Developing Countries*, Netherlands Architecture Institute, Delft University of Technology, Ministry of Development Cooperation, Delft.
- CEPAL (1995): *Alojar el desarrollo: una tarea para los asentamientos humanos*, Santiago de Chile, Chile.
- Champagne, Marcel (1994): *Etude comparative des structures économiqes urbaines d'Amérique Centrale, du Mexique et du Canada*, document de travail, GIM, Montréal, Canadá.
- Coleman, James (1988): *"Social Capital in the Creation of Human Capital"*, American Journal of Sociology, USA.
- Cuervo, Luis Mauricio (1987): *Crecimiento económico y concentración urbana. América Central, Siglo XX*. Informe de Avance. Centro de Estudios sobre Desarrollo Económico, Facultad de Economía, Universidad de Los Andes. Bogotá, Septiembre.
- Daher, Antonio (1993): *"Santiago estatal, Chile liberal, en Metrópoli, globalidad y modernización"*; A. Bolívar, R. Coulomb & C. Muñoz (coordinadores), FLACSO / UAM-AZCAPOTZALCO, México.
- ENVIRONMENT AND URBANISATION (varios años): International Institute for Environment and Development (IIED), Londres.
- FLACSO/PRODERE/PNUD (1995): *Análisis de la exclusión social a nivel departamental. Los casos de Costa Rica, El Salvador y Guatemala*, San José, Costa Rica.
- Hart, Alberto (1969): *"La función clave de la Región Metropolitana de San Salvador en Centroamérica"*, Memoria del simposio METROPLAN 80, MOP, CONAPLAN, San Salvador.
- Jaramillo, Samuel (1994): *Hacia una teoría de la renta del suelo urbano*, UNIANDES, Bogotá.
- Lindo, Héctor (1990): *Weak Foundations*, University of California Press, California, USA.
- MOP (1962): *Informe final de Construcción de la carretera del Litoral*. San Salvador.
- Lungo, Mario (1987): *"La incidencia del incremento del precio de la tierra urbana y la especulación en la producción de la vivienda popular en San Salvador. 1972-1978"*, en MEDIO AMBIENTE Y URBANIZACIÓN # 21, Buenos Aires.
- Lungo, Mario y Baires, Sonia (1988): *"La lenta consolidación de la capital salvadoreña"*, en La estructuración de las capitales centroamericanas, EDUCA, San José.
- Lungo, Mario (1992): *"San Salvador: economía y política en las primeras décadas del siglo XX"*, en Procesos Urbanos, Mario Lungo, ISTMO editores, San Salvador.
- Lungo, Mario (1993): *"La urbanización del AMSS: tendencias a partir de 1970 e ideas preliminares para un desarrollo urbano alternativo"*, Revista Avances # 1, FUNDE, San Salvador.
- Lungo, Mario (1995): *"América latina al final del siglo XX: ¿Un nuevo patrón de urbanización?"*, en Jornadas Urbanas, Universidad de Alicante, España.
- Lungo, Mario; Oporto, Francisco (1995): *La Infraestructura y los Servicios en El Salvador*. Revista Avances N° 7, FUNDE, San Salvador.
- McAusland, Patrick (1994): *"Reforming Urban Land Policies and Institutions in Developing Countries"*, en Manejo del suelo urbano, PGU, Quito.
- Ministerio de Agricultura y Ganadería. Dirección General de Economía Agropecuaria (varios años): *Anuario de Estadísticas Agropecuarias*. San Salvador
- MOP. Dirección General de Caminos (1991): *Programa de Carreteras de Integración de Centroamérica*, Resumen ejecutivo. San Salvador.
- MOP-DUA (1969): *San Salvador. A Recommended Institutional Framework for Urban Development Planning*, San Salvador.
- Moser, Caroline (1996): *Confronting Crisis. A Comparative Study of Household Responses to poverty and Vulnerability in Four Poor Urban Communities*, The World Bank, Environmentally Sustainable Development Studies and Monographs Series # 8, Washington.
- PRISMA (1995): *El Salvador: Dinámica de Degradación ambiental*, San Salvador.
- PRISMA (1996): *La Deuda del Sector Agropecuario: Implicaciones de la Condonación Parcial*.
- Serageldin, Ismail (1995): *"Sustainability and the Wealth of Nations: First Steps in an Ongoing Journey"*, Preliminary Draft, Third Annual World Bank Conference on Environmentally Sustainable Development, Washington.
- Serageldin, Ismail; Cohen, Michael; and Sivaramakrishnan, K.C.: editors (1994): *The Human Face of the Urban Environment*, The World Bank, Washington.
- Stedman, Pamela y Reed, David (1996): *"Los retos del desarrollo sostenible y la reforma del Banco Mundial y del FMI"*, boletín PRISMA # 15, enero - febrero, San Salvador.
- Stren, Richard; White, Rodney; and Whitney Joseph (1992): *Sustainable Cities*, Westview Press, Boulder and Oxford.
- Trivelli, Pablo (1994): *"Gestión del suelo urbano para la vivienda y el desarrollo de las ciudades"*, en Manejo del suelo urbano, PGU, Quito.
- UNDP (1991): *Cities, People and Poverty*, New York.
- Umaña, Carlos (1995): *"La Reorganización Territorial"*, revista Tendencias, San Salvador.
- Violich, Francis (1969): *"Conceptos básicos de la planificación metropolitana en América Latina"*, Memoria del simposio METROPLAN 80, San Salvador.
- World Bank (1994): *El Salvador. Natural Resources Management Study*, Washington.



prisma@prisma.org.sv www.prisma.org.sv

3a. Calle Poniente No. 3760, Col. Escalón, San Salvador.

Tels.: (503) 298-6852, (503) 298-6853, (503) 224-3700; Fax: (503) 223-7209

International Mailing Address: VIP No. 992, P.O. Box 52-5364, Miami FLA 33152, U.S.A.