

AKADEMOS es una revista semestral. De amplio espacio editorial, para la publicación de trabajos inéditos de investigación, artículos de análisis, reseñas y opinión, en los distintos tópicos de las ciencias, la tecnología, las artes y la cultura.

El difícil camino a la ordenación urbana del Área Metropolitana de San Salvador: una revisión crítica a los planes urbanos del AMSS 1953-1997

Juan Carlos Chicas Molina

Coordinador de Investigaciones Escuela de Arquitectura

UJMD- Centro de Investigaciones Ciencias y Humanidades CICH

jcchicasm@ujmd.edu.sv

Resumen

Se analizan tres de los principales planes urbanos elaborados para el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS), identificando aquellos elementos componentes que configuraron la metrópolis salvadoreña. Se inicia con la propuesta de 1953, donde se propuso la estructuración de la ciudad por un sistema articulado de centros de barrio interconectado por un sistema vial moderno. Seguidamente, se examina METROPLAN 80 (1968), el cual abordó la estructuración de la ciudad desde una visión económica imperante en la época de fuerte planificación

estatal. Finalmente, se revisa el plan PLAMADUR-AMSSA (1996), el cual propuso una redensificación del núcleo central de la ciudad, con miras a una ciudad compacta. Se concluye que el camino de gestión urbana del AMSS, ha seguido la dinámica al igual que la mayoría de las ciudades de la región, signada por las particularidades económicas, sociales y ambientales propias.

Abstract

Three of the main urban plans elaborated for the Metropolitan Area of San Salvador (AMSS) are analyzed, identifying those com-

ponent elements that formed the Salvadoran metropolis. It begins with the proposal of 1953, where the structuring of the city was proposed by an articulated system of neighborhood centers interconnected by a modern road system. Next, METROPLAN 80 (1968) is examined, which addressed the structuring of the city from an economic vision prevailing in the era of strong state planning. Finally, the PLAMADUR-AMSSA (1996) plan is reviewed, which proposed a redensification of the central core of the city, with a view to a compact city. It is concluded that the urban management path of the AMSS has followed the dynamics as well as most of the cities in the region, marked by the economic, social and environmental peculiarities of their own.

Palabras claves: *Área Metropolitana, San Salvador, Desarrollo Urbano, Medio Ambiente, Densificación urbana, Vivienda, Espacios Abiertos, Estructura Urbana, áreas verdes*

Introducción

El avance en la investigación en temas urbanos en El Salvador ha sido bastante lento. Los períodos que identifican algunos expertos (Lungo, 1996; p.12; Baires, *et. al.*, 2001) lo organizan en cuatro grandes períodos: primer período (1976-1979) caracterizado por estudios del precio de la tierra en el AMSS y sobre la vivienda popular; el segundo período (1980-1986), un período de poca o ausencia en investigación urbana; un tercer período de 1986-principios de 1990, que abordó principalmente la investigación de las condiciones de vida en los barrios po-

pulares y del sector informal; un cuarto período (1992-2001), que se caracterizó por la publicación de investigaciones provenientes de organizaciones internacionales y locales, que analizaron la situación de post-guerra civil en El Salvador, pero principalmente lo relacionado a temas como la pobreza urbana, el sector informal y la democratización del estado. Los temas de gobernabilidad, gestión urbana, desarrollo local, participación ciudadana, riesgos ambientales, entre otros, fueron postergados al segundo quinquenio de este período. (Baires, S. *et al.*; 2001)

En el presente trabajo, se aborda el devenir de la planificación urbana para San Salvador, desde una organización alternativa de los estudios urbanos realizados, en un orden cronológico según su producción durante el siglo XX. En un primer momento, se puede ubicar el inicio de los estudios urbanos en la década del año 1950, período en el cual Latinoamérica atravesó por una fase de modernización institucional, en el contexto inmediato a la segunda post-guerra, en el cual los procesos de planificación urbana, fueron un eje central como motor de desarrollo económico. Este período de planificación gubernamental en El Salvador, se caracterizó por la contratación de empresas y consultores internacionales, norteamericanos y europeos, para realizar propuestas en diversos temas urbanos, especialmente para la elaboración de los primeros planes de desarrollo urbano en el sentido contemporáneo de planificación. Seguidamente se puede identificar un segundo período de planes urbanos tecnocráticos (1960-1970), en el cual se buscó un desarrollo económico rápido,

marcado en Latinoamérica por la adopción de la estrategia económica de Industrialización para la Sustitución de Importaciones ISI elaborado por los economistas de la CEPAL. El tercer período (1980-1990), se puede identificar como un período crítico frente a la realidad metropolitana y a los desastres naturales, especialmente los ocasionados por los terremotos.

Finalmente un cuarto período, (1990 a la fecha) en el cual se sustituyen los intentos de planificación centralizada por planes, programas y proyectos sectoriales y atomizados, que desdibujan la gestión de las zonas urbanas y metropolitana del país. En este trabajo, se buscará una descripción preliminar de la producción en materia de planificación urbana, dentro de cada uno de los períodos identificados.

1. Primer plan de ordenamiento de San Salvador: Gabriel Riesco Fernández

En el año de 1951, El Salvador impulsó la creación de una nueva institucionalidad y un nuevo marco legal urbano, amparado en la renovada Constitución de la República, la cual se promulgó en ese mismo año. Dentro de las reformas constitucionales que se promovieron, se incluyó la Ley General de Urbanismo y Construcción, que buscó crear un marco legal básico para el desarrollo de urbanizaciones y loteos progresivos. Mientras que, a nivel de planificación detallada, a escala municipal, se promulgó el decreto ejecutivo N° 1904, que mandataba la creación de planes reguladores para los

municipios del país, al menos para aquellos más importantes.

En ese contexto, el primero de estos planes, fue el Plan Regulador de San Salvador, el cual se encargó a dos arquitectos españoles, Gabriel Riesco Fernández y al arquitecto Muntañola (se desconoce el nombre), quienes desarrollaron el anteproyecto basados en principios del “Moderno Urbanismo” y en cierto volumen de información, elaborada por el Instituto de Estudios Económicos de El Salvador.

En la memoria del plan se exponen los conceptos teóricos básicos a partir de los cuales se realizó la propuesta de ordenamiento, justificando con cierta base teórica lo que resultaba más importante de solucionar a criterio fundamentado de los arquitectos: “El mercado en relación con la estructura de la ciudad”. En este desarrollo teórico, explican la propuesta de organización de San Salvador en distritos, barrios y unidades vecinales; proyectando estratégicamente nuevos centros de barrio para aquellos distritos urbanos, que se conformaban por el sistema de vías rápidas que también fueron proyectadas en el plan. (Obras Públicas Boletín N° 4 y 5, semestre julio-diciembre 1953)

La necesidad de estos nuevos mercados, se fundamentó de acuerdo a la estructura general de la ciudad, para organizarla administrativamente por centros de barrios o colonias, los cuales a su vez se organizaban en unidades urbanas o distritos, a los que se les proporcionaría de equipamiento urbano según correspondiera: unidad vecinal, con-

taría con kindergarten y escuela primaria; el barrio y su centro de servicios, contaría con iglesia, mercado, cine-teatro, biblioteca-sala de reuniones, unidad sanitaria, plaza comercial y paseo, y finalmente para el distrito y sus servicios se proponía equiparlo con oficina municipal, oficinas de correos, telégrafos, teléfono, juzgado y policía, bomberos (Obras Públicas Boletín N° 4 y 5, semestre julio-diciembre 1953). (O.P.B. N°4,5;1953)

Para los arquitectos españoles, la densidad que había alcanzado San Salvador en algunas zonas era alarmante y advertían de la necesidad de realizar proyectos de equipamientos urbanos que garantizaran el desarrollo social básico. Por ejemplo, para la ubicación de los mercados, se analizó la densidad de población de los barrios a los que servirían los mercados, concluyendo que el patrón urbano de lote mínimo, no era el adecuado para la densidad deseada para San Salvador, sino por el contrario, debería de reglamentarse “el tamaño del lote y la superficie construida dentro del mismo”, sobre lo cual advertían (O.P.B. N°4,5;1953):

“Actualmente (1952) existen en San Salvador zonas con densidad territorial superior a los 400 habitantes por hectárea con edificación de una planta y total aprovechamiento del lote y donde las condiciones de vida de la población son inhumanas en todos los aspectos”

En este contexto, el primer plan de San Salvador, formuló la estrategia urbanística para

la descentralización del “centro primitivo” o fundacional de la ciudad con sus “calles estrechas”, debido al aumento de metros cuadrados de las zonas comerciales, específicamente de los mercados municipales, este crecimiento, según el análisis de Riesco y Muntañola, obedecía a la evolución natural de la población, la cual requería mayor espacio para satisfacer sus demandas de abastos. El criterio de ordenamiento que fue adoptado en el plan, es que dicho aumento del área comercial, tendría que haberse ubicado en aquellos barrios periféricos, en los cuales la ciudad se había expandido, literalmente: “allí donde se demandaban” (O.P.B. N°4,5;1953).

El análisis de tráfico que se hizo en la época, reveló que el congestionamiento del centro comercial de la ciudad, se daba por la llegada de vendedores y compradores que viajaban diariamente desde los barrios periféricos, para abastecerse o vender en los mercados, y que de continuar esta dinámica, sin descentralizar los mercados, el sistema de vialidad no sería funcional para la ciudad en su futuro cercano. En consecuencia, el primer punto que se planteó en este plan regulador de San Salvador, fue el establecimiento de un sistema viario principal: “que ha de servir a la ciudad futura, uniendo los principales Centros Urbanos entre sí y conectando los distintos accesos a la ciudad... para circular rápidamente en todas direcciones” (O.P.B. N°4,5;1953).

Esta cantidad de mercados estaba pensada para integrar equipamientos públicos básicos, de acuerdo a la estructura socio-económica de la población. Así, por ejemplo, en determinados centros de barrios donde se concentraba población con mejores ingresos, se proyectó la inclusión de supermercados fomentando la inversión privada, ya que, según los autores del plan, algunos servicios públicos ya no son atractivos a sectores sociales con mejores ingresos, y que lo más conveniente es que el libre mercado, dote de los equipamientos y servicios urbanos según la demanda.

Para Riesco y Muntañola, los beneficios de la propuesta de mercados, se centraba en tres aspectos claves (O.P.B. N°4,5;1953) que se citan a continuación:

1. Descongestionamiento de tráfico en la Zona Central. Es de la mayor urgencia eliminar de la zona comercial del centro el tráfico de carretas y camiones y las aglomeraciones de personas producida por los Mercados.
2. Conveniencias urbanísticas. Los mercados que se eliminan en la zona central dejarán terrenos libres para la construcción del Centro Municipal previsto en el Plan Regulador.
3. Condiciones sanitarias. Aunque este factor es de la mayor importancia para establecer las prioridades en el derribo de mercados, ha sido tenido en cuenta en un lugar secundario...pues pueden ser mejoradas las condiciones actuales mediante reglamentaciones.

Estos proyectos de nuevos mercados municipales y centros de barrio, tuvo un alcance parcial. Se señala que, para la organización de estos centros de barrios, había que abrir nuevas calles de manera que la circulación fuera una condición favorable para el buen funcionamiento de los diferentes servicios urbanos, como los mercados. Esta nueva vialidad parece ser la mejor evidencia de la ejecución del plan de Riesco y Muntañola en San Salvador. Sin embargo, queda pendiente para futuras investigaciones, la comprobación de la ejecución de los centros de barrios de San Salvador.

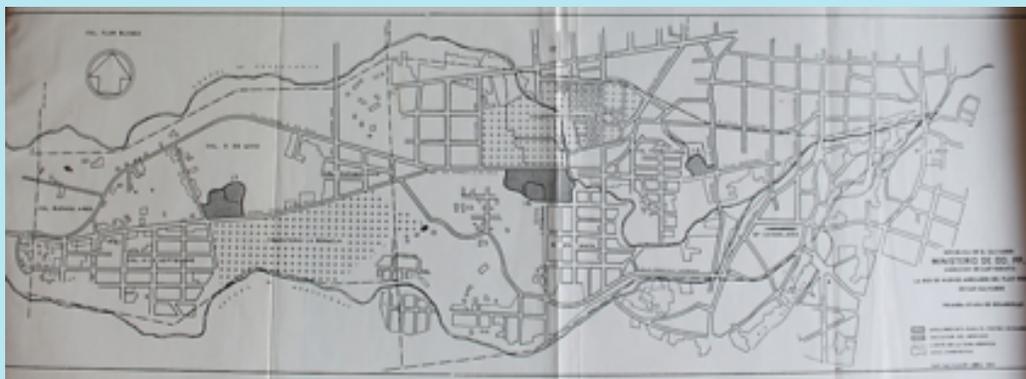
En la Tabla 1, se muestra la lista de los mercados a construir durante la primera etapa del plan, con las respectivas áreas. Así mismo, se muestra el plano de ubicación de los centros de barrio de esta primera etapa.

Tabla 1. Mercados proyectados en el primer Plan de Desarrollo Urbano de San Salvador, 1953.

| Construcciones y derribos | | | | | | |
|---------------------------------------|--------------------|---------------|--|------------------------------|----------------------|------------------------------|
| Nuevos mercados que serán construidos | | | Mercados actuales que serán derribados | | | |
| Orden de construcción | Número del mercado | Superficie m2 | Orden de derribo | Denominación del mercado | Superficie Actual m2 | Superficie que debería tener |
| 1 | 5 | 9210 | 1 | de la Compañía | 6484 | 16210 |
| 2 | 10 | 5100 | 2 | Número 4 | 3210 | 5100 |
| 3 | 15 | 5000 | 3 | Número 1 | 6940 | 8675 |
| 4 | 17 | 5000 | 4 | Número 5 | 4100 | 4630 |
| 5 | 16 | 6510 | 5 | Hospedaje a Santa Teresita | 300 | 306 |
| 6 | 8 | 7100 | 6 | Edif. Comercial Teresa Rubio | 300 | 300 |
| TOTAL 37,920 | | | TOTALES | | 21334 | 35221 |

Fuente: Elaboración propia en base a Obras Públicas Boletín. N°4 y 5;1953

Imagen 3. Detalle de Centros de barrio proyectados en el primer Plan de Desarrollo Urbano de San Salvador, 1953. Se identifican los centros de barrio para la Colonia 3 de mayo, sector del Cementerio General y Barrio Santa Anita y para el sector de la Colonia El Ferrocarril.



Fuente: Obras Públicas Boletín. N°4 y 5;1953

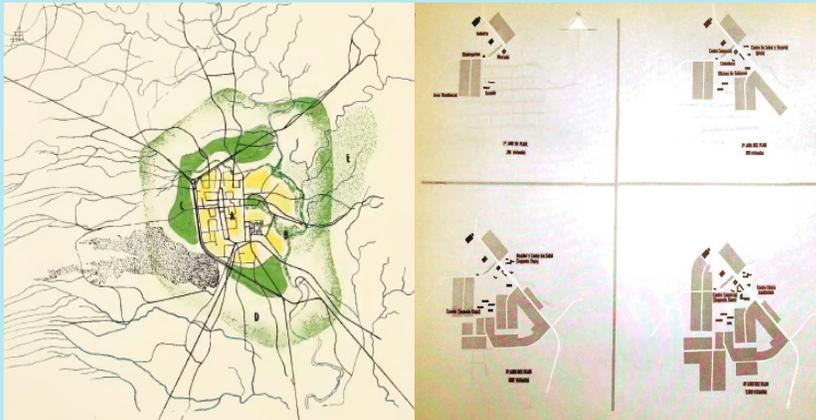
Por otra parte, es importante mencionar que en este período también se lograron la redacción de los planes urbanos para ciu-

dades en el interior del país. Por ejemplo, para el año de 1951 se elaboró por encargo del Ministerio de Obras Públicas (MOP),

el Plan de Desarrollo Urbano para la ciudad de San Miguel, el cual se comisionó a la empresa consultora norteamericana IBEC. También esta misma empresa, elaboró circunstancialmente el Plan de Reconstrucción

de los municipios del Valle de la Esperanza en Usulután, a consecuencia del terremoto de mayo de 1951, el cual había causado una importante destrucción de los municipios de ese valle y poblaciones cercanas.

Imagen 4. (Izquierda) Se muestra el esquema de Desarrollo Urbano del Plan de San Miguel de 1952. (Derecha) Se muestran los esquemas de desarrollo urbano, para los municipios del Valle de La Esperanza, Usulután, 1952.



Fuente: Plan de Desarrollo Urbano de San Miguel, 1952; A New Life for the Valle de La Esperanza.

A pesar de lo detallado de estos planes elaborados por IBEC, únicamente se lograron ejecutar algunos proyectos de infraestructura y equipamientos, siendo el más importante de los proyectos ejecutados el de vivienda nueva para Jucuapa y Chinameca, para las familias que habían resultado damnificadas.

Podría decirse que con los trabajos de elaborados por IBEC de 1951 y de Gabriel Riesco de 1953, se cierra un primer ciclo de trabajos de planificación materia urbana

de carácter presidencialista, y se inicia otro ciclo de planes de desarrollo urbano, con una visión desarrollista propia de la época. El cierre se produce para los trabajos aislados y de carácter ejecutivo, ya que durante el largo período de presidencia de Hernández Martínez (1931-1944), se habían realizado transformaciones significativas en la ciudad de San Salvador y otros municipios al interior del país, pero no como una gestión planificada y ordenada de una ciudad capital, ya que para mediados de la década de los 50's únicamente se contaban con proyectos

urbanos aislados, como el estadio y colonia Flor Blanca, y una serie de proyectos de barrios o colonias que habían sido ejecutados por Mejoramiento Social (al respecto puede consultarse (Chicas Molina, 2015)).

2. La planificación de la metrópolis de San Salvador: METROPLAN 80

Posterior a la redacción del primer plan de desarrollo urbano para San Salvador, se elaboró gracias a iniciativas del Gobierno Central de la época, y con el apoyo de la Agencia de los Estados Unidos para el Desarrollo Internacional (USAID), un segundo plan para San Salvador, elaborado entre los años de 1968 y 1969. La redacción del plan estuvo a cargo del Departamento de Planes de Desarrollo Urbano, de la recién creada Dirección de Urbanismo y Arquitectura (DUA), contando con la asistencia técnica de ADLEY Associates Inc.

Dentro de las causas que impulsaron la elaboración del plan, se encuentra la afectación por un fuerte terremoto en mayo 1965, el cual había revelado la precaria situación de la ciudad, especialmente debido a la baja calidad constructiva, predominantemente de adobe y sistema mixto, una normativa sismo resistente inadecuada, pero especialmente al precario control del desarrollo urbano. Sin embargo, el mayor motor del plan, fue la iniciativa desarrollista gubernamental de la época, y en general en los países centroamericanos, los cuales habían adoptado como eje de impulso y desarrollo económico el fomento de la industrialización de la CEPAL.

Este impulso devino en la creación de Mercado Común Centroamericano (MERCOMUN), el cual, como condición general, urgía la necesidad de contar con ciudades más competitivas. De manera que en la introducción misma del METROPLAN 80, manifiesta esta intención: “*Las propuestas para este plan están engranadas al ritmo rápido que la Región Metropolitana debe modernizarse y crecer para realizar su potencial social y económico en la República y en el Mercado Común Centroamericano*” (METROPLAN 80, p.7).

El contenido de METROPLAN 80, se estructuró en siete capítulos:

1. La situación actual
2. Factores determinantes de la región
3. Metas y políticas de desarrollo
4. Políticas alternativas de desarrollo urbano
5. Estrategia para la urbanización
6. El plan de desarrollo urbano
7. Medidas de planificación adicionales

A continuación, se expondrán algunos elementos relevantes de los capítulos del plan, ya que interesa mostrar aquellos elementos medulares de la propuesta más relevante en materia metropolitana.

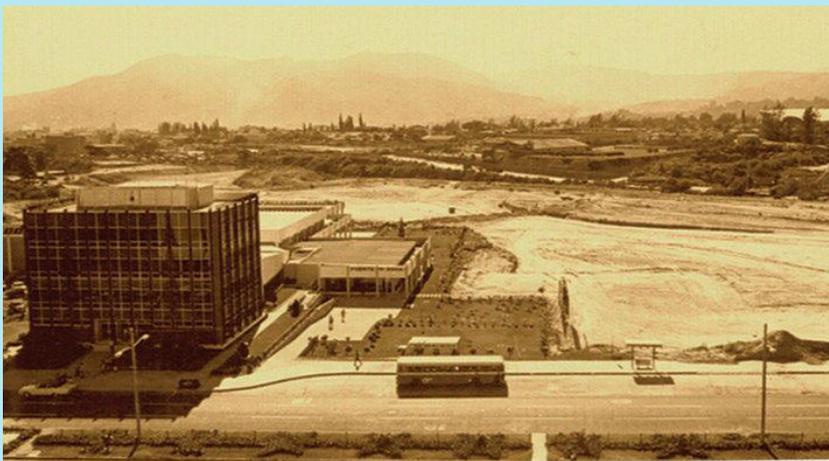
2.1 Revisión de: “Situación Actual y Factores Determinantes” en METROPLAN 80

El análisis espacial de la Región Metropolitana de San Salvador (RMSS) inició con el análisis de la configuración de los municipios aglomerados en la metrópoli, identificándola como una “metrópolis pequeña

pero dinámica del siglo veinte, rodeada de terrenos agrícolas y comunidades rurales con características y ritmo del siglo diecisiete” (Parte I, p. 2). Esta metrópolis conformada por diez comunidades centrales y Santa Tecla, conformarían en el plan, el Área Metropolitana, definiendo el Núcleo Regional como “aquellas secciones centrales de San Salvador”, la cual estaba delimitado por la 12ª Avenida hasta la 25ª Avenida en el eje oriente-poniente; y desde el Boulevard Tutunichapa hasta la 8ª Calle, en el eje norte-sur.

En el análisis histórico de este núcleo, se identificó que, a pesar de las destrucciones causadas por los terremotos, aún “queda un residuo de edificios históricos magníficos”, advirtiendo que se deberían integrar al paisaje urbano en el futuro desarrollo de la ciudad, pero que debido a la “influencia del vehículo... la tendencia será a destruirlos en beneficio de la modernidad” (Parte I, p.2). Esta dinámica se constató identificando las transformaciones de los pueblos antiguos, como Ilopango y Mejicanos, que “han perdido su identidad física a medida que han ido quedando absorbidos por la aglomeración urbana”.

Imagen 5. Trabajos de terracería en centro comercial Metrocentro, 1971. Este desarrollo inmobiliario privado, creó una potente centralidad urbana hacia el norponiente del centro de la capital a inicios de la década de los 70's.



Fuente: <http://arquitectourmagazine.blogspot.com/2012/08/los-malls-mas-grandes-de-el-salvador.html>

El crecimiento urbano acelerado de San Salvador, había transformado la mayoría de estructuras históricas de la ciudad para el

año de 1967, así, el análisis del crecimiento urbano indicaba que del año 1945 a 1967, el suelo urbano se había triplicado, dinámi-

ca de crecimiento que no había experimentado San Salvador desde su fundación (Parte I, p. 6). En este proceso acelerado, la distribución de servicios urbanos, comercio, instituciones se concentró en y alrededor del Núcleo Regional, quedando la periferia sin la dotación de equipamiento urbano adecuado, teniendo “la población marginal... salvar grandes distancias a pie o utilizar transporte colectivo” para tener acceso a éstos (Parte I, p. 9).

Este crecimiento desordenado, había producido áreas residenciales altamente desiguales, señalando que lo más preocupante en la distribución espacial de la vivienda, era la precariedad de la vivienda, especialmente por la ocupación de quebradas y arenas por la vivienda informal. Sin embargo, para los fines del plan los esfuerzos normativos deberían estar concentrados en mitigar el efecto nocivo de la expansión urbana por medio de las lotificaciones ilegales periféricas (Parte I, p. 15).

La falta de espacio público, resultado de la dinámica urbana, ya representaba en esos años una preocupación para los planificadores urbanos, señalando que no se contaban con los espacios urbanos de recreación suficientes para “las masas populares”; junto con este diagnóstico, se hacía ver que el paisaje natural, calificado como “hermoso”, se le prestaba poco cuidado a su conservación y mantenimiento, especialmente en aquellos

barrios o vecindarios nuevos. (METROPLAN 80, Parte I, p. 22-23)¹

El crecimiento industrial en la ciudad mostraba un “buen éxito”, sin embargo, el estudio detectó que, para el crecimiento comercial de la ciudad, todavía era un obstáculo lo anticuado del distrito comercial del centro de la ciudad. Así mismo, calificaba al sistema de transporte como un “sistema de autobuses magnífico”, pero el sistema viario era desorganizado en las arterias periféricas y centrales, lo cual entorpecía la circulación de personas y productos, lo cual debía revertirse para convertir la RMSS en una capital industrializada moderna.

En cuanto a las infraestructuras urbanas, se reveló la precariedad del sistema hidrosanitario, especialmente el tratamiento de las aguas servidas, resaltando que este servicio no se había mejorado, a pesar que San Salvador, era el centro de los principales servicios de salubridad.

Otro aspecto de las condiciones de la RMSS, fue un estudio preliminar de geomorfología de la región, el cual concluyó que el volcán era un factor determinante para la planificación de la ciudad, debido a las “fuerzas impredecibles y destructivas” del sistema volcánico, en relación con el futuro crecimiento de la metrópolis. En este sentido, se consideró de forma precautoria, “mantener alejado de sus faldas la construcción inten-

1 La empresa ADLEY Associates Inc. contrató al arquitecto norteamericano Kevin Lynch, para realizar el estudio del paisaje urbano de la región metropolitana de San Salvador, cuyo resultado se encuentra en una recopilación de trabajos de Lynch: “The urban landscape of San Salvador: Environmental quality in a urbanizing región (1968)” (Lynch, 1995)

siva o de mayor densidad” (METROPLAN 80, Parte II, p. 4).

Mientras que el análisis de población urbana del plan, se tomó 1967 como año base, proyectando el crecimiento para San Salvador hasta el año de 1990, arrojando un aumento de población de 900,000 habitantes, llegando a 1,100,000. Sin embargo, esta proyección de población se consideraba conservadora, y que debería preverse un potencial aumento de la inmigración rural-urbana, de continuar las tendencias observadas a la fecha del estudio.

Por otra parte, a pesar que el plan en general apostaba por la industrialización de la región, el análisis de la mano de obra no fue lo suficientemente profundo, concluyendo que “no se tienen datos suficientes sobre la fuerza laboral” y que deben realizarse “mejores estudios”; de manera que indica que “otros estudios revelarían las perspectivas de crecimiento regional y el potencial económico de la Región Metropolitana de San Salvador dentro del Mercado Común Centroamericano”. Mientras que, para el ámbito rural, el estudio de población señalaba que “existen muchos problemas económicos y sociales agudos y complejos, cuya solución no son sencillas. Los problemas actuales se acrecentarán cuando la población aumente en un ciento por ciento para 1990” (METROPLAN 80, Parte II, p. 4-20).

Otro factor señalado como determinante, fue la necesidad de “planificar un sistema adecuado de autobuses ampliado, para habérselas con grandes masas de usuarios, y (dotar de) los establecimientos para el servi-

cio de camiones destinados al transporte de volúmenes de productos” (METROPLAN 80, Parte II, p. 25).

Esta consideración surgía por la identificación de la alta tasa de posesión de vehículos privados, indicando la necesidad complementaria de invertir en lotes de estacionamientos privados dentro la capital; adicionalmente, se advertía que el sistema de ferrocarriles, especialmente por su función de movilidad de carga, perdía importancia, y que, a la larga, quedaría obsoleto.

Al aumentar el sistema de transporte, tanto público como particular, implicaba la necesidad de agregar nuevos usos de suelo urbano al plan, en relación a la demanda de servicios especializados relacionados con la movilidad urbana, como talleres, estacionamientos de camiones, terminales de autobuses, gasolineras, ventas de autos, depósitos de chatarra, estacionamientos privados.

A pesar de ciertos avances en materia de planificación urbana, en los años precedentes, el estudio identificó que “los esfuerzos de planificación pasados han sido demasiado débiles para habérselas con las fuerzas intensas que determinan el desarrollo urbano”; señalando cuatro aspectos causales: 1) Ubicación de la planificación urbana a un nivel jerárquico bajo, dentro del gobierno central; 2) Discontinuidad de los esfuerzos de planificación; 3) Planificación de alcance limitado; 4) Falta de una política de desarrollo urbano de la Región Metropolitana de San Salvador.

2.2 Revisión de Políticas alternativas de desarrollo urbano, estrategia para la urbanización y el plan de desarrollo urbano para la RMSS en METROPLAN 80

2.2.1 Alternativas de planificación espacial

En el plan se establecieron cinco alternativas para el desarrollo de la RMSS, las cuales se perfilaban como “técnicamente posible(s)”. El punto de partida era una “Visión de gran alcance”, la cual advertía que, a diferencia de la planificación económica y social, la planificación física de la ciudad, debería ser más precisa, pues ésta “subsiste durante muchas generaciones”

Como “Elementos Claves” de la planificación espacial, se consideró la ordenación de la estructura urbana de la RMSS, mediante “los pasos para el movimiento (vial)”, “patrón de los centros de empleo y actividad”, “patrón de terrenos no apropiados para el desarrollo urbano o sistemas de espacios libres”. El sistema vial que estructuraba a la RMSS, era considerado suficiente para el desarrollo urbano futuro fijado hasta 1990; observando que “el terreno irregular establece un número limitado de lugares en que es posible construir a precios convenientes carreteras modernas”. Así mismo, se encontró que los terrenos más apropiados para la industria se localizaban al norte y al poniente de la RMSS. Mientras que, para las áreas recreativas, se identificaron terrenos adecuados para la creación de un “sistema excelente de espacios públicos libres”, especialmente señalan al volcán, las cimas de las

montañas y las reservas acuíferas superficiales. (METROPLAN 80, Parte IV, p. 1).

Los escenarios espaciales planteados para el desarrollo, determinaron que se necesitaba planificar nuevo suelo urbano para un incremento poblacional de 911,000 habitantes urbanos. Lo cual implicaba un aumento progresivo de 40 km² de terreno de uso residencial, 20 km² de uso industrial y comercial para el año de 1990 (METROPLAN 80, Parte IV, p. 3-5). La estrategia de desarrollo urbano que se propone en el plan, se basa en una lista de criterios y estudios específicos, llegando a la conclusión que lo mejor sería implementar una combinación de las estrategias a implementarse en distintas fases temporales. De esta manera, se seleccionó la Alternativa B, Concentración, como la estrategia principal de desarrollo urbano para la RMSS.

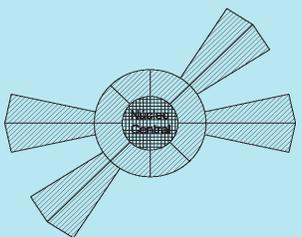
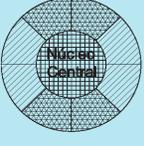
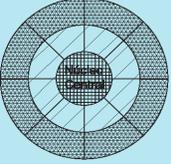
Si bien los estudios iniciales, indicaban que el énfasis de desarrollo urbano debería de darse en el eje Norte-Sur, en el capítulo correspondiente a la política de desarrollo, se concluyó que dicho énfasis debía de darse en el eje Oriente-Poniente. Con esto se buscaba principalmente, contener temporalmente la presión de desarrollo de los terrenos hacia el norte, y permitiría la adquisición de los cerros de Mariona (hacia el norte), para un espacio público metropolitano.

Esta política de urbanización, proponía incluir a los municipios periféricos para beneficiarlos del desarrollo social y económico de la RMSS. El planteamiento de desarrollo combinado, de concentración y crecimiento oriente-poniente, incluía también la propuesta de una Ciudad

Nueva al Norte; por lo que debería de reservarse todo el valle de Apopa-Nejapa, hasta que se agotaran los suelos disponibles para urbanizar dentro de los diez municipios centrales.

En el Cuadro 1, se resumen las diferentes alternativas espaciales, propuestas en METROPLAN 80.

Cuadro 1. Resumen de las políticas espaciales alternativas de desarrollo para los municipios del área metropolitana de San Salvador, evaluadas en METROPLAN 80, 1968.

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>Alternativa de política espacial : alternativa A</p>  | | <p>DESCRIPCIÓN Expansión urbana de la RMSS con un bajo control gubernamental. El crecimiento natural de la población se alojó en los 10 municipios centrales (71%) y a lo largo de las carreteras principales (29%). El mejoramiento de carreteras y terrenos baratos periféricos estimulan el crecimiento desordenado</p> <p>VENTAJAS Y DESVENTAJAS Grandes impactos sociales, debido al bajo o nulo acceso a servicios urbanos de calidad, fuentes de trabajo. La industria se continuó ubicando en carreteras, sin fomentar las economías urbanizadas o de acumulación. Esta tendencia implica un sistema de transporte ineficiente y de altos costos económicos. Impacto en el deterioro ambiental en general. Restringe las posibilidades de desarrollo posterior a 1990</p> <p>CALIDAD PRÁCTICA DE EJECUCIÓN La alternativa es altamente atractiva, por el bajo requerimiento de capital. Sin embargo, tiene altos costos sociales y económicos. Las inversiones inmobiliarias privadas tomarían ventaja sobre el bajo control del desarrollo urbano, especialmente, al transformar suelos agrícolas en urbanos. Crea una distribución de crecimiento caótica, que implica altos costos en el suministro de servicios público</p> <p>RESUMEN La continuación de las tendencias actuales es atractiva, por cuanto no implica de parte del gobierno esfuerzos nuevos para llevarla a cabo, pero inapropiada porque no ofrece estrategia o apoyo para apresurar el bienestar económico y social que supere las tendencias actuales. Crea una distribución de crecimiento urbano caótica, implica costos elevados en el suministro de servicios públicos y se adapta mal a la expansión futura.</p> | |
|  <p>Representación de los 10 municipios centrales de la RMSS para 1968</p> |  <p>Representación del núcleo central de la RMSS para 1968</p> |  <p>Tendencia de crecimiento de la RMSS a lo largo de carreteras en 1968</p> |  <p>Crecimiento poblacional a futuro</p> |
| <p>Alternativa de política espacial : alternativa B</p>  | | <p>DESCRIPCIÓN Alternativa de contención del crecimiento urbano de la RMSS. Se concentra a la población en los ejes Norte-Sur, y se limita el crecimiento en el eje Oriente-Occidente. Implica un gran control del desarrollo urbano, de parte del Estado para orientar los resultados deseados.</p> <p>VENTAJAS Y DESVENTAJAS Se proyecta altas ventajas económicas al relacionar espacialmente zona industrial con el núcleo regional. No se invaden terrenos agrícolas de primera clase. Aprovecha las ventajas de una ciudad compacta, reduciendo desplazamientos para acceso a equipamientos. La desventaja se centra en la congestión en el Núcleo Regional, sub-utilizando el sistema vial existente</p> <p>CALIDAD PRÁCTICA DE EJECUCIÓN Proyecto muy atractivo en cuanto a su calidad práctica de ejecución. Aprovecha las condiciones existentes de acueductos y aguas, aunque en el tiempo tendría que mejorarse. Alto costo por mejoramiento de carreteras. Exige la creación de sistemas de control del desarrollo urbano, tanto del gobierno como sector privado</p> <p>RESUMEN Las ventajas de esta alternativa, concentración, exceden en mucho a sus desventajas. Este proyecto promete el máximo de economías externas para el sector privado y hacia una ventajosa del alto regional. Exige la intervención energética del gobierno en dirigir el crecimiento. Son necesarias medidas de renovación urbana fuertes con el objeto de elevar sus potencialidades al máximo, para lograr el crecimiento económico y beneficios sociales.</p> | |
|  <p>Representación de los 10 municipios centrales de la RMSS para 1968</p> |  <p>Representación del núcleo central de la RMSS para 1968</p> |  <p>Crecimiento poblacional concentrado a futuro en eje N-S y E-O (E-C)</p> |  <p>Límite</p> |
| <p>Alternativa de política espacial : alternativa C</p>  | | <p>DESCRIPCIÓN Propone concentrar el futuro crecimiento de la RMSS en los municipios periféricos, reasignándolo en los centrales. El 51% del crecimiento proyectado se canaliza hacia la periferia, mientras el 49% en los municipios centrales</p> <p>VENTAJAS Y DESVENTAJAS Mejora las condiciones de vida de las áreas rurales de la periferia. La dispersión de la industria y servicios, no tiene rentabilidad económica, principalmente por la alta movilidad que genera. Aumenta el tiempo de desplazamientos y disminuye la carga de tráfico en el núcleo regional. Altos impactos ambientales; impermeabilización, recolección de desechos. Disminuye la posibilidad de impactos por desastres.</p> <p>CALIDAD PRÁCTICA DE EJECUCIÓN Bajo atractivo para el sector privado. El proyecto podría realizarse si se baja la calidad ambiental y con bajos controles institucionales. Las posibilidades de trabajo conjunto de sector privado y público, disminuyen. Disminuye la presión de renovación del Núcleo Regional.</p> <p>RESUMEN La descentralización es atractiva por los beneficios que acumularía a los municipios y zonas rurales, pero tiene muchas desventajas. Sería difícil y caro realizarla, no se obtendrían beneficios económicos de gran alcance y se restringiría la extensión urbana a largo plazo</p> | |
|  <p>Representación de los 10 municipios centrales de la RMSS para 1968</p> |  <p>Representación del núcleo central de la RMSS para 1968</p> |  <p>Concentración de población en los municipios periféricos</p> |  <p>Crece sin crecimiento en los municipios centrales</p> |

...viene

| | | | |
|---|---|---|--|
| <p>Alternativa de política espacial : alternativa D</p> | | <p>DESCRIPCIÓN Se proyecta una nueva comunidad urbana de 300,000 hab. en los municipios de Apopa y Nejapa. Se acomoda a 450,000 hab. en los 10 municipios de la RMSS</p> <p>VENTAJAS Y DESVENTAJAS Económicamente atractivo, facilidad de desarrollo industrial en gran escala, con relativa cercanía al Núcleo Regional. La comunidad compacta facilitaría los beneficios sociales a la nueva población y además, así mismo la mezcla social y la identificación comunitaria. La movilidad dentro y hacia el Núcleo Regional se verá favorecida. Se garantiza el abastecimiento de agua en la zona; mientras que el tratamiento de aguas negras se realizaría mediante una planta de tratamiento en el Río Acehuate.</p> <p>CALIDAD PRÁCTICA DE EJECUCIÓN El proyecto contiene las mejores cualidad urbano-ambientales, sin embargo, sería sumamente difícil de realizarse en corto tiempo. Se necesitaría la intervención positiva del Gobierno para la gestión de la adquisición de suelos agrícolas; así mismo, se necesitaría la creación de una "Autoridad para la ciudad nueva" según el modelo inglés.</p> <p>RESUMEN Un nodo nuevo de crecimiento urbano al norte ofrece ventajas. Presenta una oportunidad sin paralelo de crear un ambiente urbano en escala grande, de calidad superior. Para la movilización de recursos necesaria para efectuar correctamente la tarea vuelve difícil esta tarea en el futuro próximo</p> | |
| <p>Representación de los 10 municipios centrales de la RMSS para 1968</p> | <p>Representación del núcleo central de la RMSS para 1968</p> | <p>Concentración de 400,000 habitantes en los municipios centrales</p> | <p>Núcleo de crecimiento para 300,000 habitantes hacia el norte del Núcleo Central</p> |
| <p>Alternativa de política espacial : alternativa E</p> | | <p>DESCRIPCIÓN Se basa en la construcción de una ciudad nueva en San Andrés. Se acomodan 300,000 hab en esta nueva ciudad y el resto en los diez municipios centrales</p> <p>VENTAJAS Y DESVENTAJAS Se aleja demasiado del Núcleo Regional. Se ubicaría entre San Salvador y Santa Ana. Pérdida de suelos agrícolas de primera. Comparte las ventajas de una ciudad compacta, sin embargo, el desplazamiento hacia el Núcleo Regional carece de ventajas económicas. El proyecto exigiría un acueducto y alcantarillado nuevos, sin posibilidad de aprovechar el sistema existente de la RMSS. Sin controles rigurosos sobre el uso de suelos, las carreteras se verían flanqueadas por el desarrollo posterior a 1980</p> <p>CALIDAD PRÁCTICA DE EJECUCIÓN Un proyecto de este tamaño, al igual que el del Nodo Norte, necesita la concurrencia del sector público y el privado. La mayoría de suelos pertenecían al Estado, por lo que el costo de las infraestructuras necesarias, podría compensarse, con la casi nula adquisición de terrenos.</p> <p>RESUMEN De todas las alternativas, el Nuevo Nodo de Crecimiento al oeste es el más caro y exigente para su realización. El sitio en que se halla es difícil de justificarlo económicamente hablando. Debido a las características agrícolas únicas del Valle de Zapotitan, es posible que cualquier violación urbana sea una política imprudente de largo alcance en lo que respecta a uso del terreno</p> | |
| <p>Representación de los 10 municipios centrales de la RMSS para 1968</p> | <p>Representación del núcleo central de la RMSS para 1968</p> | <p>Concentración de 400,000 habitantes en los municipios centrales</p> | <p>Núcleo de crecimiento para 300,000 habitantes hacia el occidente del Núcleo Central</p> |

Fuente: Elaboración propia en base a METROPLAN 80, 1968. Parte IV. P 1-18

A modo de corolario, el documento señala, que la adecuación físico-espacial implicaba la realización de los siguientes elementos (METROPLAN 80, 1969; Introducción, p. 7):

- Construcción de los elementos principales de un sistema de carreteras regionales
- Mejoramiento continuo del sistema de transporte colectivo, incluyendo terminales modernas de buses en el centro de la ciudad de San Salvador
- Iniciación de un plan extenso de reconstrucción del sector central de la ciudad de San Salvador
- Desarrollo de nuevas zonas industriales a lo largo del sistema de carreteras
- Mejoramiento de la zona industrial Soyapango-Ilopango
- Control y mejoramiento de las lotificaciones ilegales en la periferia urbana
- Mejoramiento de la zona de mesones

- Adquisición de los cerros de Mariona para la construcción de un “Parque Popular”
- Conservación de la cuenca del Lago de Ilopango para parque nacional y centro de atracción turística

Según Mario Lungo (Lungo, 1995; p. 6), a pesar de lo detallado de las propuestas de METROPLAN 80, el punto débil fue la nula participación otorgada a los gobiernos locales en el desarrollo urbano de la región metropolitana, destacando que “METROPLAN 80, refleja el pensamiento tecnocrático de quienes lo elaboraron y corresponde al momento centralizador del modelo sustitutivo de importaciones y de un Estado con un papel muy fuerte” (Lungo, 1995; p. 6).

Por otra parte, es muy importante el testimonio expresado por el arquitecto Edgar Rodríguez Espinal², quien señala que la estrategia de METROPLAN 80, se tornó nula debido a los intereses de los grandes propietarios de terrenos declarados como “en reserva” de uso de suelo urbano desde 1970 al año 2000 al sur-poniente de la capital (actual urbanización Santa Elena). Ya que éstos, al contrario de lo establecido en el plan, desarrollaron apresuradamente grandes proyectos urbanísticos, generando nuevas centralidades, las cuales no permitieron la consolidación urbana de las zonas estratégicas planteadas en el plan maestro. De manera concreta, el arquitecto Rodríguez Espinal cita como ejemplo, los conflictos entre la dirección de planificación del DUA

y algunos empresarios, sobre la utilización urbanística o de lotificación de los cerros de Mariona en Mejicanos, los cuales se habían propuesto como zona de equipamiento a nivel metropolitano para un Parque Popular. Estas tempranas rupturas de la estructura urbana que se había visionado en METROPLAN 80, condenó la precarización urbana en muchos sectores de la RMSS. (Entrevista realizada en noviembre de 2017).

Otro factor a considerar, en el débil impacto de METROPLAN 80, es la apuesta económica que se impulsaba en ese momento por el gobierno central, la cual se basaba en la industrialización para la sustitución de importaciones ISI, apostándose hacia la transformación centralizada de un Estado de Bienestar (Lungo, 1995). La expresión regional y local de este proyecto económico latinoamericano, fue la creación del Mercado Común Centroamericano, el cual se vería seriamente afectado por la inestabilidad política creada a partir de la Guerra de las Cien Horas entre El Salvador y Honduras (Julio, 1969), lo cual agudizó la situación de los campesinos salvadoreños migrantes en la campaña hondureña, que retornaron al país, creando nuevos asentamientos precarios y aumentando el déficit habitacional de El Salvador. Así mismo, se debilitaron las relaciones comerciales con dicho país, al tal punto, que el propio gobierno de Honduras, promovía el bloqueo de los productos de exportación salvadoreños. Esto devino, en bajas tasas de crecimiento económico

2 Edgar Rodríguez Espinal, fungió como director del departamento de Planificación Urbana dentro de la Dirección de Urbanismo y Arquitectura, DUA.

para ambos países, limitando el despunte de una industrialización más sostenida en El Salvador.

El terremoto de 1986 y METROPLAN 2000: institucionalización del ordenamiento urbano del AMSS

De modo reactivo, más que una política de nación, la siguiente apuesta por la planificación del área metropolitana surgió a raíz del terremoto de octubre de 1986, el cual puso de manifiesto nuevamente la necesidad de ordenar el desarrollo urbano del área metropolitana de San Salvador. En el contexto de los acontecimientos, se organizó el Consejo de Alcaldes del AMSS (COAMSS), según lo establecido por el Código Municipal, el cual permitió la creación de la Oficina de Planificación del AMSS (OPAMSS) (1988-1989). Esta oficina fue la encargada de elaborar en 1988, el Plan de Desarrollo para la Región Metropolitana de San Salvador, METROPLAN 2000, cuyo enfoque fue recuperar la gestión del área metropolitana, que había sido seriamente afectada por la guerra civil durante la década de los 80's, resultando en una proliferación de lotificaciones ilegales, debido a los flujos de migración interna hacia la capital, y al recrudescimiento de los enfrentamientos militares al interior del país y en los municipios cercanos a la capital.³

METROPLAN 2000, se concentró en el establecimiento del plano de usos de suelo, un plan de equipamiento e infraestructura, plan de vivienda y un plan vial. Siendo el logro más destacado, la creación del Plan General de Zonificación y Usos de Suelo del AMSS, cuyo instrumento operativo se plasmó en una Ordenanza Municipal del Control del Desarrollo Urbano y de la Construcción, el cual posteriormente, fue reemplazado por el Reglamento a la Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del AMSS.

Según Mario Lungo, METROPLAN 2000 acusa una grave desconexión con la realidad de transformación del AMSS, por lo que “*no tuvo mayor impacto y quedó en una idea más. METROPLAN 80...muestra una mayor integralidad que los esfuerzos posteriores... se encuentran elementos de regulación, administración e inversión. Se encuentra además una preocupación sobre la dimensión ambiental, que desapareció en los intentos siguientes*” (Lungo, 1995; p. 6).

PLAMADUR AMSSA 1996: retos de densificación urbana y crisis ambiental

Al carecer METROPLAN 2000 de elementos operativos valiosos, según criterios no muy explícitos de la OPAMSS, y ante la ausencia de un marco jurídico nacional para ordenación y regulación del desarrollo urbano del país, en el año de 1992, el Consejo de Desarrollo Metropolitano (CO-

3 Se estima que en el período comprendido de 1950 a 1992 la población del AMSSA, creció de 378, 257 a 1,592,055 habitantes, es decir, aumento 420%. Para el año de 1992, se estimó que 400,000 habitantes del AMSSA provenían de otros departamentos del país. (PLAMADUR-AMSSA, 1997; p. 101)

DEMET), presenta a la Asamblea Legislativa, una propuesta de Ley de Desarrollo y Ordenamiento Territorial del AMSS (LDOTAMSS), la cual fue aprobada el 8 de diciembre de 1993. Esta Ley proporcionó un trabajo más detallado a nivel territorial, introduciendo el instrumento de planificación urbana Esquema Director del AMSS y el Reglamento para la Ley LDOTAMSS; este trabajo estuvo a cargo de un consorcio internacional italiano y salvadoreño, y se elaboró de marzo de 1995 a diciembre de 1996. El documento que contempla el Esquema Director, o plan maestro, se denominó PLAMADUR-AMSSA.

El PLAMADUR-AMSSA se estructuró en dos grandes componentes, de acuerdo a los análisis realizados: el primero referente a Territorio, Sociedad y Economía, y el segundo, dedicado al Medio Ambiente (PLAMADUR-AMSS, 1997 p. 1). En su conjunto, ambos estudios permitieron organizar las responsabilidades institucionales para el desarrollo de acciones urbanas por los diferentes ministerios y autónomas estatales, es decir, se planteó un manejo integrado e interinstitucional del AMSS, que, sin embargo, no resultó muy eficiente en la práctica. Aunque sí permitió avanzar en alguna medida en el ordenamiento y regulación de las actuaciones urbanísticas en el AMSS, especialmente en cuanto a la obtención de permisos para las parcelaciones y obras de construcción individuales, así como una clasificación más detallada de los usos de suelo rural y urbano, incluyendo análisis geomorfológicos.

Aunque en términos pragmáticos, la gestión del AMSS, continuó siendo, al igual que las iniciativas anteriores, superada por la realidad de transformación de la estructura urbana de la ciudad. En este caso, asociada principalmente a la fuerte dinámica demográfica y de asentamientos informales consecuentes; juntamente a un período de fuerte inversión de reconstrucción posterior a la guerra civil, que provocó, entre otros efectos, un despliegue de comercio formal e informal por toda la ciudad capital.

Interesa destacar en este artículo, dos elementos de suma relevancia dentro del documento de PLAMADUR AMSSA, para la discusión de las propuestas contemporáneas de la OPAMSS en relación a los mismos temas. El primero, relacionado con el crecimiento demográfico del AMSS; y el segundo, sobre la hipótesis de densificación planteada como en el plan maestro del AMSS.

Para los autores de PLAMADUR-AMSSA (1997), el diagnóstico sobre la demografía de la metrópoli salvadoreña acusaba una grave situación, calificándola de insostenible en el tiempo, a menos que se tomaran decisiones más acertadas, en una escala temporal de largo alcance, sobre el equilibrio territorial del país. Al respecto el referido documento menciona:

“En un país de más de 5 millones de habitantes, en un área urbana de aproximadamente 1.5 millones de habitantes, donde se concentra la parte predominante de la economía “moderna” del país y que, por este motivo, constituye siempre la meta de las migraciones internas, sufrirá a futuro de

serios problemas de crecimiento físico y de concentración de las funciones urbanas” (PLAMADUR-AMSSA, 1997 p. 83)

Para los autores la concentración de inversiones en San Salvador, acarrearía problemas de la distribución demográfica, propias de la transformación urbana de un sistema desequilibrado territorialmente, y señala que:

“Una organización racional y eficiente del AMSS, y como tal, policéntrica, puede desempeñar, como se ha visto, un papel significativo con el fin de mejorar la competitividad de la estructura productiva del país. Es necesario, sin embargo, tener presente el riesgo de que un crecimiento futuro del AMSS, con la correspondiente concentración de la población y, sin lugar a dudas, de la estructura productiva, perjudique, al contrario, y definitivamente, el reequilibrio de la organización territorial del país” (PLAMADUR-AMSSA, 1997 p. 84)

Todas las externalidades negativas asociadas a las fases de transformación de la economía urbana, consistente en una profundización del sistema capitalista de producción de ciudad, se perfilaron como un escenario posible para la metrópoli salvadoreña:

“La concentración futura de la población producirá en el ámbito del Área Metropolitana el aumento de los asentamiento habitacionales precarios, de la congestión vial, del consumo de suelo no edificado. También la creación temporal de empleos en el sector informal, inducido por el aumento de la masa de los consumidores potenciales, corre el riesgo de ser un beneficio efímero” (PLAMADUR-AMSSA, 1997 p. 86)

En el siguiente cuadro, se rescata del documento de diagnóstico de PLAMADUR-AMSS, el resumen de las principales urgencias urbanísticas del AMSS para los años de estudio 1995-1996 (PLAMADUR-AMSSA, 1997 p. 91)

Tabla 2. Problemas derivados del papel y de las características del AMSS.

| Características del AMSS | Problemas externos del AMSS | Problemas internos del AMSS |
|---|---|--|
| <ul style="list-style-type: none"> Concentración demográfica en relación al país | <ul style="list-style-type: none"> Abandono de las áreas rurales | <ul style="list-style-type: none"> Congestión del tráfico vial Aumento de los costos del suelo y aumento del hábitat precario |
| <ul style="list-style-type: none"> Concentración de los servicios esenciales (para las personas y para las empresas) en el municipio de San Salvador | | <ul style="list-style-type: none"> Desplazamientos diarios hacia la ciudad por motivo de acceso a los servicios |
| <ul style="list-style-type: none"> Crecimiento físico de los municipios limítrofes de San Salvador | | <ul style="list-style-type: none"> Disminución de la calidad de vida en los municipios limítrofes |
| <ul style="list-style-type: none"> Concentración productiva en relación al resto del país | <ul style="list-style-type: none"> Difícil creación de estructura productiva difundida y competitiva en el resto | |
| <ul style="list-style-type: none"> Concentración en el municipio de San Salvador de la estructura productiva del AMSS | | <ul style="list-style-type: none"> Desplazamientos diarios por motivos de trabajo Congestión del tráfico vial Disminución de la competitividad de las empresas por costos de asentamiento y de ejercicio |
| <ul style="list-style-type: none"> Continuación (aunque atenuada en relación al pasado) de las migraciones hacia el AMSS | <ul style="list-style-type: none"> Abandono ulterior de las áreas rurales | <ul style="list-style-type: none"> Crecimiento físico de los municipios limítrofes con San Salvador Incremento de los costos de adquisición de los suelos en la zona central Urbanización difusa en la zona externa |

Fuente: PLAMADUR-AMSS 1997, p.91

Ante este escenario diagnosticado por el PLAMADUR-AMSS, se propuso una hipótesis de consolidación para el municipio de San Salvador, por medio de una estrategia de densificación urbana, en base a un análisis detallado de la calidad de vivienda y su capacidad de alojamiento (PLAMADUR-AMSS, 1997; p. 138). Se pretendía de esta manera aumentar la densidad del municipio

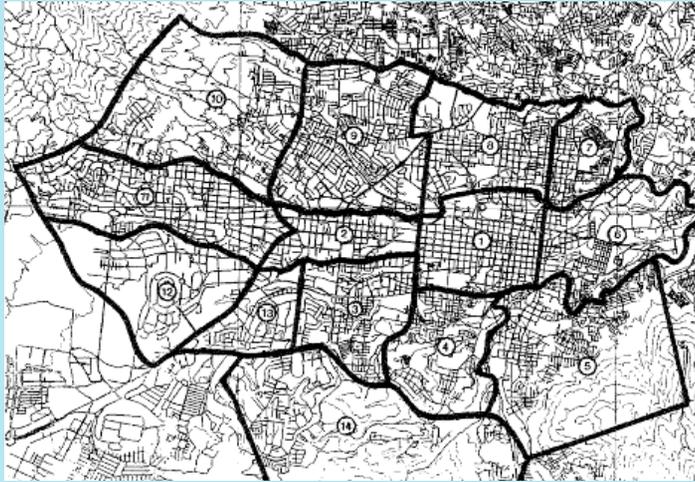
y equilibrar su desarrollo, ésta se planteó en dos fases de crecimiento entre los años de 1995-2005 y del 2006 al 2015, sectorizada y organizada en las 14 zonas postales del análisis realizado en el municipio.

Según PLAMADUR, las zonas a densificar deberían responder a una lógica constructiva de vivienda que densificara al municipio, así

mismo, planteaba la consolidación urbana con los equipamientos sociales necesarios que integrarían las funciones adicionales de vivienda, comercio, industria y recreación, con miras a mejorar la calidad de vida de

toda la región metropolitana. Es notorio, que se señala la preocupación que dentro del municipio de San Salvador únicamente se tiene una cobertura de usos de suelo de Área Verde del 3.8% (154.8 Ha de 4,057.60 Ha).

Imagen 6. Estrategia de densificación de San Salvador, en el contexto del AMSS.



Fuente: PLAMADUR-AMSSA, 1997.

Conclusiones

Hasta acá se han revisado brevemente las tres de las propuestas de planificación del desarrollo urbano del AMSS, las cuales representaron momentos importantes sobre el manejo de la cuestión urbana, en correspondencia a los avances teóricos de la ciencia urbanística durante el siglo XX. En cada una de éstas propuestas, se ha estudiado la consolidación de San Salvador en tres visiones objetivo, desde la lógica de centros de barrios y mercados del arquitecto Riesco

(1952), pasando por la lógica de industrialización y urbanización del DUA (1968), hasta llegar a la densificación y consolidación del AMSS por medio de la institucionalización de su desarrollo y adaptado a las nuevas reformas liberales del mercado (1996).

Las propuestas planteadas en cada uno de los trabajos analizados, revela un manejo de lo urbano desde diferentes estrategias fundadas en los diferentes paradigmas de la planificación urbana, cuyos aciertos y desaciertos son difíciles de registrar y medir, debido

a la duplicación de acciones y negligencia institucional u otras decisiones sobre lo urbano, que se hacen necesario documentar. Así mismo, contemporáneamente la gestión del AMSS, se ha basado en megaproyectos urbanos, desde lo público y lo privado, principalmente con dos tendencias centrales: lo público, ejecutar proyectos para atender la problemática de movilidad, con proyectos carreteros como pasos multinivel y acciones reactivas en la misma área, mientras que a nivel normativo, se ha relegado a la gestión de permisos de construcción dentro del AMSS, mientras que a nivel nacional, se carece de una política de desarrollo urbano, y por tanto, de instrumentos de planificación actualizados.

Mientras que el accionar privado, prosigue alimentando la expansión urbana con proyectos fragmentarios que la misma normativa urbana vigente permite, densificando con baja densidad la periferia, mientras que se densifican barrios o colonias tradi-

cionalmente residenciales con edificaciones en altura, ocasionando dinámicas sociales poco estudiadas en el contexto salvadoreño, como la segregación socio-espacial. Dentro de estas dinámicas urbanas privadas, es importante documentar los megaproyectos de centros comerciales periféricos, ya que, en combinación con los problemas de percepción de la seguridad urbana, se han convertido en potentes centralidades metropolitanas, desplazando a los espacios públicos tradicionales, instalando una verdadera ciudad del consumo.

Finalmente, en julio del 2016 (Diario Oficial, Tomo 414, N°31, 14 de febrero 2017), el COAMSS, aprobó una actualización del Esquema Director, que deberá ser analizado en detalle en futuros estudios, para complementar la documentación de los procesos de planificación urbana del AMSS, lo cual permitirá ir construyendo una historia de las ideas urbanas que han tratado de moldear la metrópolis salvadoreña.

Referencias

- Baires, Sonia, et al. (2001). Catálogo de estudios urbanos: El Salvador 1980-2000 (Universidad Centroamericana «José Simeón Cañas»). Antiguo Cuscatlán, La Libertad, El Salvador: UCA Editores.
- Boletín de Obras Públicas N°4 y N°5 Julio-diciembre 1953. (s. f.).
- Chicas Molina, J. (2017). La vivienda popular en la ciudad de San Salvador: bases para su comprensión historiográfica. *AKADEMOS*, 2(25), 67-88. <https://doi.org/10.5377/akademos.v2i25.4449>
- IBEC Housing Corporation. (1952a, mayo). A new life for the Valle de La Esperanza, a Plan of development for the Ministry of Public Works, El Salvador.
- IBEC Housing Corporation. (1952b, septiembre). Plan Regulador de San Miguel. Tipografía La Unión, San Salvador El Salvador.
- Lungo, Mario; Oporto, Francisco; Chinchilla, Roberto. (s. f.). Proceso de Urbanización y Sostenibilidad en El Salvador. No. 17, Mayo-Junio 1996, 16.
- Lungo, Mario. (2000). La tierra urbana (UCA Editores). San Salvador, El Salvador: Talleres Gráficos UCA.
- METROPLAN 80 (1968) Ministerio de Obras Públicas, Dirección General de Urbanismo y Arquitectura, Departamento de Planes de Desarrollo Urbano. (1968). Plan de Desarrollo Metropolitano de San Salvador.
- PLAMADUR AMSSA (1997). Plan de Desarrollo Urbana del Área Metropolitana de San Salvador.

