

1. El proyecto de construcción del anillo periférico.

1.1. OPAMSS. Importancia, trazo propuesto, impactos negativos y posibles alternativas al proyecto de construcción del anillo periférico, febrero de 2002.

Este documento contiene las valoraciones preliminares hechas por la OPAMSS sobre la importancia, el trazo propuesto, los principales impactos negativos previsibles y las posibles alternativas al proyecto para la construcción del anillo periférico formulado. Se presenta, a solicitud del COAMSS, en forma de cuadros —síntesis con breves comentarios— con el objetivo de que este organismo pueda tomar decisiones estratégicas rápidamente y contribuir a que sus miembros conduzcan la discusión sobre este proyecto en sus municipios.

En el primer cuadro se analiza la importancia de la construcción de este proyecto y se valoran los efectos positivos y negativos, en términos globales, para el desarrollo del Área Metropolitana y del país. Se incluye el escenario en donde el proyecto no se llevara a cabo.

En el segundo se describe, en términos generales para toda el Área Metropolitana, el trazo propuesto, planteando los impactos negativos más importantes y las posibles medidas por tomar.

En el tercero se especifican los impactos negativos para los municipios del Área Metropolitana más afectados y las soluciones factibles.

Importancia y problemas del proyecto

Pasado un umbral de crecimiento que varía en los diferentes casos, que se puede estimar en un número de un millón de habitantes, la mayor parte de ciudades se ven obligadas a incorporar en su infraestructura vial anillos periféricos de distinto tipo.

En Centroamérica esto se ha hecho desde los años setenta, en las principales ciudades. Así, Guatemala construye la mitad del periférico en esa época, mientras que Managua, a raíz del terremoto de 1972, construye varios anillos periféricos que se han ido completando posteriormente. San José inicia la construcción del periférico en los ochenta y Tegucigalpa acelera la construcción de una red vial periférica proyectada después de la tormenta Mitch. Incluso, San Pedro Sula, sin ser capital

y contar con menos de un millón de habitantes, tiene una red vial parcial de este tipo. Finalmente, la ciudad de Panamá, que por las limitantes geográficas que le impone la zona del canal no ha podido construir una vía periférica, se ha visto obligada a construir una carretera que penetra el mar para solucionar los graves problemas de congestión del tráfico. En todos los casos, estas obras han provocado impactos sociales y ambientales que han tenido que enfrentarse.

Lo anterior explica por qué —desde la formulación del METROPLAN 80, a finales de los años sesenta, y en diferentes planes posteriores— se ha venido planteando la necesidad de construir un anillo periférico en el Área Metropolitana de San Salvador, propuestas que reafirman los planes más recientes: PLAMADUR y PLAMATRANS.

Por la tendencia de las ciudades hacia el crecimiento, los anillos periféricos pueden ser internos, intermedios o externos. El viaducto, en la ciudad de México, es un ejemplo de los primeros. Para el Área Metropolitana de San Salvador se han planteado dos anillos, uno interno y otro externo, conectados por un conjunto de vías llamadas de penetración e interconexión. El anillo periférico en discusión es el interno, pero no debe analizarse sin incluir estas vías y el posible anillo periférico externo, así como la localización de las terminales de buses interdepartamentales, la posible reutilización de la infraestructura férrea existente y la modalidad de transporte público masivo que se propone construir.

Esto último es de fundamental importancia, pues las grandes obras de vialidad urbana no deben orientarse solamente a favorecer la circulación de los vehículos particulares, aunque esto sea necesario, sino que deben también favorecer el desarrollo del transporte público. Esto constituye, junto a la ausencia de consulta del proyecto con el COAMSS y la falta de una consideración seria de los impactos ambientales de mediano y largo plazo, las principales fallas de este proyecto.

Incluyendo todos estos componentes, el proyecto es de una envergadura tal que definirá el rostro del Gran San Salvador para los próximos 50 años. De allí su im-

portancia y las valoraciones positivas y negativas globales que se sintetizan en los escenarios planteados en el Cuadro 1.

Cuadro 1

Aspecto	Si se construye	Si no se construye
Social	Facilitará la integración espacial de las distintas zonas del AMSS y de ésta con el resto del país. Pero puede incrementar la segregación social aislando algunas zonas. Reforzará además la concentración de la población en el AMSS.	Aumentará la fragmentación espacial y la segregación social en el AMSS y la dificultad de conexión con el resto del país.
Ambiental	Reducirá la contaminación del aire. Pero afectará los recursos ambientales y generará riesgos en algunas zonas.	Se incrementará en general la degradación ambiental, especialmente la contaminación del aire, aunque se conserven algunas zonas.
Económico	Se reducirán los costos de transporte y potenciará la competitividad del AMSS. Pero aumentará el precio de la tierra y la vivienda en algunas zonas.	Se elevarán los costos de producción y del costo de la vida en general, afectando a los sectores más pobres.

El trazo propuesto

El trazo propuesto se diseñó a partir del análisis de las ventajas y desventajas de las propuestas anteriores (del MOP, de PLAMATRANS y las ideas de METROPLAN 2000 y de PLAMADUR). Debe indicarse que aun las propuestas del MOP y de PLAMATRANS,

que eran las más elaboradas, no estaban basadas en estudios detallados como los realizados por la empresa DELCAN para plantear el trazo propuesto que está en discusión. Esta es una cuestión que debe tomarse en consideración, pues una propuesta alternativa requiere de estudios especializados. Según la OPAMSS, además

Cuadro 2

Impactos negativos al nivel del AMSS	Medidas posibles por tomar
1. Destrucción de viviendas y comunidades.	a. Modificación parcial del trazo propuesto. b. Indemnización a precios reales de las propiedades. c. Reubicación de las familias afectadas.
2. Destrucción de recursos ambientales.	a. Modificación parcial del trazo propuesto. b. Impulsar medidas de mitigación y compensación ambiental.
3. Generación de riesgos (derrumbes, deslizamientos, inundaciones, etc.).	a. Modificación parcial del trazo propuesto. b. Construcción de obras de mitigación.
4. Daño a actividades económicas.	a. Impulsar programas de compensación económica.
5. Presión por urbanización de terrenos aledaños al anillo periférico.	a. Aplicar Ordenanzas de Zonas de Máxima Protección y Desarrollo Restringido. b. <i>Aplicar Contribuciones Especiales por valorización de la tierra creada por la construcción del anillo, basándose en el artículo 6 de la Ley General Tributaria Municipal.</i>

de los inevitables impactos negativos del trazo que se presentan en el Cuadro 2, *la falla fundamental en la formulación de esta propuesta es que no se consultó a la ciudadanía a través de los gobiernos locales.*

Antes de especificar los impactos negativos para los municipios del Área Metropolitana de San Salvador más afectados, se agrega el mapa (Mapa 1) que sintetiza el trazo general del anillo interno, el trazo posible del anillo externo, las vías de interconexión y penetración, la localización propuesta de las terminales interdepartamentales, la red ferroviaria existente y el posible recorrido del transporte rápido masivo para el AMSS.

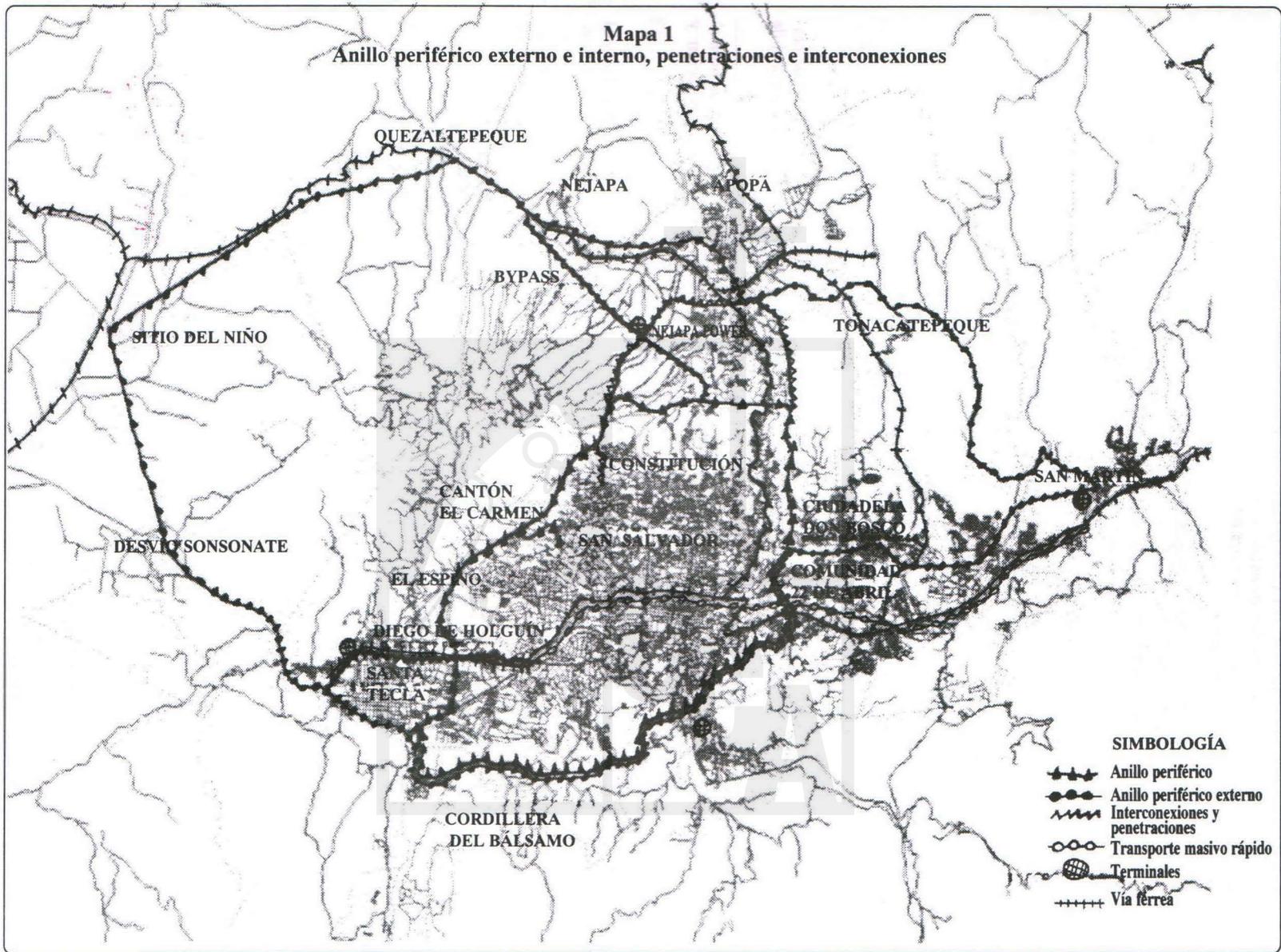
Principales impactos negativos y soluciones factibles en los distintos municipios

Algunos de los puntos de impacto pueden afectar no sólo a un municipio del Área Metropolitana de San Salvador, por ello algunos aparecen repetidos en el cuadro. Los detalles y otros puntos de impacto deben ser determinados por cada municipio, dado el conocimiento detallado que poseen de la zona. Los que se presentan en el Cuadro 3 se tomaron de la información de la que dispone OPAMSS y a partir de las demandas presentadas, por lo que será complementada por cada municipio para elaborar posteriormente un cuadro completo sobre los impactos.

Cuadro 3

Municipio	Punto de impacto negativo	Solución factible
Antiguo Cuscatlán	— Presión por urbanización de terrenos en la cordillera del Bál-samo.	— Aplicación estricta de la norma-tiva de Máxima Protección y Desarrollo Restringido.
	— Destrucción de recursos am-bientales y presión por urbani-zación en El Espino.	— Modificación del trazo que cru-za la zona de reserva forestal de El Espino.
Nueva San Salvador	— Presión por urbanización en zo-nas periféricas a El Espino, del bulevar Diego de Holguín y so-bre la nueva carretera al Boquerón.	— Aplicación estricta de la norma-tiva de Máxima Protección y Desarrollo restringido.
	— Destrucción de recursos am-bientales en la zona del volcán.	— Elaboración de un Plan Especial Ambiental para la zona del volcán.
San Salvador	— Presión por urbanización en el cantón El Carmen y la zona de Los Planes de Renderos.	— Elaboración de planes especia-les ambientales para estas zonas.
	— Destrucción de viviendas en el cantón El Carmen (incluye la comunidad José Cecilio del Va-lle), y en la zona de Los Planes de Renderos.	— Indemnización a precios reales de familias afectadas y modifi-cación del trazo que cruza la zona de reserva de El Espino y La Danta.
	— Generación de riesgos en el cantón El Carmen y el cerro de San Jacinto.	— Construcción de obras de miti-gación.
Mejicanos	— Presión por urbanización en la zona del volcán.	— Elaboración de un plan especial ambiental para la zona.
Ayutuxtepeque	— Presión por urbanización en el cantón El Zapote.	— Elaboración de un plan especial ambiental para la zona.
Cuscatancingo	— Presión por urbanización en la zona de Mariona.	— Aplicación estricta de la norma-tiva vigente.

Mapa 1
Anillo periférico externo e interno, penetraciones e interconexiones



Cuadro 3 (Continuación)

Municipio	Punto de impacto negativo	Solución factible
Delgado	— Destrucción de viviendas a lo largo del trazo propuesto.	— Indemnización a precios reales a las familias afectadas.
	— Destrucción de recursos ambientales.	— Realización de obras de mitigación y compensación ambiental.
Soyapango	— Destrucción de viviendas (comunidad 22 de Abril).	— Relocalización de la población en viviendas erminadas en sitios cercanos.
San Marcos	— Destrucción de viviendas.	— Indemnización a precios reales a familias afectadas.
Ilopango	—	
San Martín	—	
Tonacatepeque	—	
Apopa	—	
Nejapa	— Presión por urbanización en la zona del volcán.	— Aplicación estricta de la normativa de Máxima Protección.
	— Destrucción de recursos ambientales.	— Construcción de obras de mitigación y compensación ambiental.

Como puede observarse en el Cuadro 3, *los impactos son de diferente tipo y de distinto nivel, por lo que las soluciones, además de evitar que sean aisladas, deben incorporar una visión estratégica de largo plazo.* Incluso ésta es una oportunidad para introducir instrumentos muy utilizados en otros países como los *pagos por valorización por obras de infraestructura construidas con fondos públicos* y pagos por compensación ambiental.

Por otra parte, las soluciones deben tomar en consideración los otros componentes del sistema total: las calles de penetración e interconexión, el posible periférico externo, la localización prevista de las terminales interdepartamentales de buses, la posible reactivación de la red de transporte ferroviario y la construcción de un sistema de transporte rápido masivo.