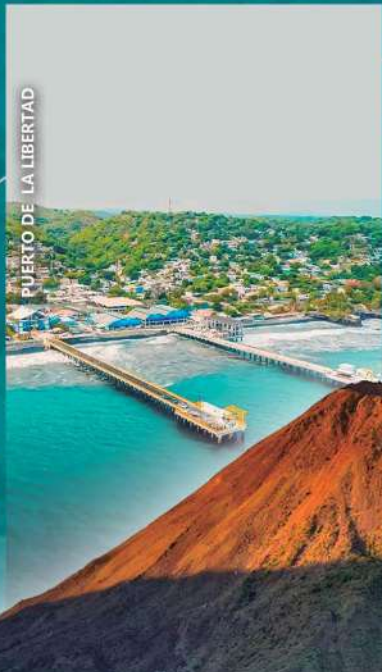
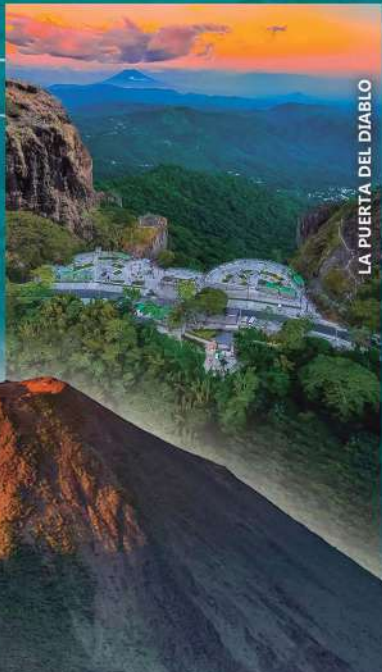




PALACIO NACIONAL CHSS



PUERTO DE LA LIBERTAD



LA PUERTA DEL DIABLO



BULEVAR MONSEÑOR ROMERO



VOLCÁN DE IZALCO

REVISTA INGENIERIA Y ARQUITECTURA

- ✓ Parque Cuscatlán: Un modelo de revitalización centrada en las personas
- ✓ Turismo Sostenible y Gestión Costera: El rol del programa Bandera Azul Ecológica en Costa Rica
- ✓ El transporte público de Ciudad de Guatemala



ÍNDICE

MENSAJE DEL PRESIDENTE ASOCIACIÓN SALVADOREÑA DE INGENIEROS Y ARQUITECTOS - ASIA	3
PARQUE CUSCATLÁN: UN MODELO DE REVITALIZACIÓN CENTRADA EN LAS PERSONAS	4
RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL SALVADOR	7
TURISMO SOSTENIBLE Y GESTIÓN COSTERA: EL ROL DEL PROGRAMA BANDERA AZUL ECOLÓGICA EN COSTA RICA	9
PLAZAS, PARQUES Y PLAYAS - 24 AÑOS DE EXPERIENCIA "CREANDO ESPACIOS PARA LA GENTE"	10
SAN SALVADOR: ¿CENTRALIZAR O DESCENTRALIZAR? UNA MIRADA SIN MITOS	12
HABITANDO EL OLVIDO	14
MIGRACIÓN AL NUEVO SISTEMA DE REFERENCIA GEODÉSICO DE EL SALVADOR SIRGAS-ES2007	18
EL TRANSPORTE PÚBLICO DE CIUDAD DE GUATEMALA	20
ESPACIOS PÚBLICOS, VANCOUVER, BC, CANADÁ - POLÍTICAS Y PRINCIPIOS DE DISEÑO. IMPACTO EN EL COMERCIO, EL TURISMO Y LA SOCIEDAD -	22

CRÉDITOS

JUNTA DIRECTIVA 2023 - 2025

Arq. Mario Francisco Peña Flores	Presidente
Ing. Julio David Alfaro	Vicepresidente
Ing. Roberto Alfredo Murcia Barraza	Secretario
Ing. Jorge Aníbal Moreira Cruz	Tesorero
Ing. Manuel de Jesús Galeas Turcios	Protesorero
Arq. MsC. Walter Giovanni Santos Aguilar	Prosecretario

75 Avenida Norte No. 632, Colonia Escalón, San Salvador.
Teléfonos. 2263-3905, 2263-3947, 2263-1963, 2263-3967

COMITÉ SEMANA ASIA

Arq. Mario Francisco Peña (Coordinador)
Ing. José Mario Sorto
Ing. Juan Guillermo Umaña Granados
Inga. Manlia Alicia Romero
Arq. Domingo Benjamín Flores
Ing. Miltón Antonio Reyes Ramos
Licda. Lois Hernández (Administradora)

ASIA ES MIEMBRO DE



DESCARGA GRATIS
NUESTRA REVISTA EN:

www.asiasv.org

CRÉDITOS

DISEÑO, DIAGRAMACIÓN E IMPRESIÓN:

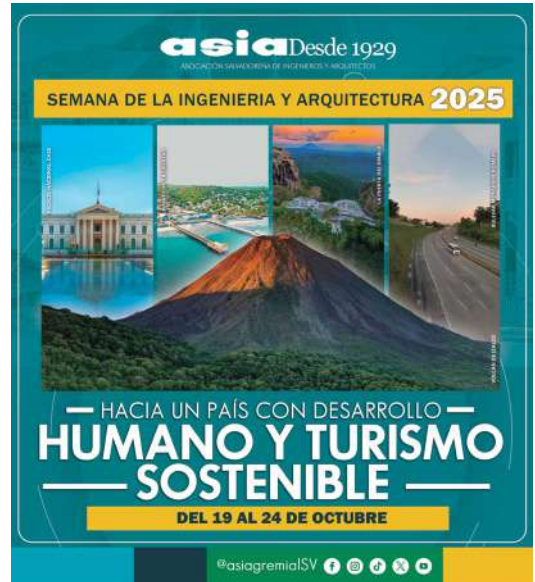


CONTÁCTENOS:

Tels.: 2246-0261 • 7398-8468 • 7986-8045
guillermo@multicomca.com
franco.aida@multicomca.com
multicom@multicomca.com

PALABRAS DE BIENVENIDA E INAUGURACIÓN DE LA SEMANA CIENTÍFICO-CULTURAL ASIA-2025

Arq. Mario Francisco
Peña Flores
Presidente Junta
Directiva ASIA



Señora Ministra de Turismo, Morena Iliana Valdez, Señor Representante del Presidente de la Unión Panamericana de Ingenieros, Ing. Raúl Erasmo Sánchez, Señor Vicepresidente de la Región Centroamericana de UPADI, Ing. Alonso Saravia, Señoras y Señores funcionarios de los organismos estatales que nos acompañan, conferencistas y ponentes de los foros programados, colegas ingenieros y arquitectos, estimado Público.

Iniciamos esta noche nuestra tan esperada reunión anual, para conocer avances e intercambiar ideas sobre el estado del arte en la actualidad de nuestras disciplinas profesionales.

Como todos los años, este 2025 escogimos un tema de actualidad: **"El Turismo"**. Pero visto como un medio de buscar el desarrollo humano a través del crecimiento económico que sea sostenible, amigable con el medio ambiente y respetuoso de la dignidad de las personas.

La Llamada **"Industria SIN chimeneas"** puede proporcionar empleos dignos para mejorar las condiciones de nuestros compatriotas, ser respetuosa con el medio ambiente y también mejorar la imagen de nuestro país en el extranjero.

Al mejorar la seguridad y las infraestructuras, se pueden sentar bases para un desarrollo sostenible.

Componentes como la debida planificación y eficaz

ejecución de programas y proyectos, aunados a la adecuada educación de la población, pueden coadyuvar a esos propósitos.

Por eso abordamos temas como el del Centro Histórico Inclusivo; Aprovechar las condiciones especiales de nuestras playas; Manejo adecuado de los Espacios Públicos y por supuesto: Modernización de nuestra Conectividad y Sistemas de Transporte de personas y objetos.

Esperamos que todo este programa, que nos hemos esmerado en preparar para ustedes, sea de su agrado y contribuya a mejorar su conocimiento y percepción de la importancia de este particular tema y satisfaga sus expectativas. Muy Buenas Noches.

Al culminar 2025, nos satisface manifestar como Junta Directiva, que nuestro esfuerzo ha sido completado, además, con el inicio de la investigación sobre los recientes cien años de actividad de nuestra Asociación fundada un 26 de diciembre de 1929, durante los cuales nuestros profesionales de la ingeniería y la arquitectura han contribuido a la construcción de la infraestructura de nuestro país.

Son testigos las obras como carreteras, puentes, puertos, aeropuertos, represas redes eléctricas y de telecomunicaciones así como la modernización de nuestras ciudades. Ese legado senota a lo largo y ancho de El Salvador.



PARQUE CUSCATLÁN: UN MODELO DE REVITALIZACIÓN CENTRADA EN LAS PERSONAS



Vista aérea desde la esquina sur oriente del Parque Cuscatlán.

Por: Mayu Ferrufino, Directora Ejecutiva de FUNDAPARC.

El Parque Cuscatlán es mucho más que un pulmón verde en el corazón de San Salvador. Es un símbolo de transformación urbana y social que refleja cómo la alianza entre instituciones públicas, privadas y la ciudadanía puede devolverle la vida a un espacio que durante años fue sinónimo de abandono e inseguridad.

La revitalización del parque surgió de una **alianza público-privada orientada al bien común**, liderada por **Glasswing International**, con el apoyo de **USAID**, **The Howard G. Buffett Foundation** y la **Alcaldía de San Salvador**. Este esfuerzo colectivo dio origen a un modelo de gestión que busca cambiar la manera de entender los espacios públicos en El Salvador.

El punto de partida fue claro: los diagnósticos iniciales revelaron pérdida del sentido de pertenencia, falta de participación ciudadana y una percepción generalizada de inseguridad. La meta era ambiciosa: **crear un parque seguro, limpio, inclusivo y activo**, donde la convivencia, la cultura y la sostenibilidad fueran los pilares de su gestión.

El proceso no se limitó a una intervención física. La transformación fue también **una apuesta por la gestión social del espacio**, articulando programas permanentes de cultura, recreación y educación ambiental que hoy constituyen el alma del parque. Bajo la coordinación de la **Fundación Parque Cuscatlán (FUNDAPARC)**, se estableció un modelo innovador de gestión compartida con la Alcaldía, basado en la cooperación con universidades, empresas y organizaciones comunitarias.



Pasarela elevada peatonal y área de ciclovías.



PREFASA
PRE FABRICADOS, S.A. de C.V.

BLOQUE
SPLITFACE



COPRESA
CONCRETO PREESFORZADO
SALVADOREÑO, S.A. DE C.V.

ADOQUÍN
ECOQUIN



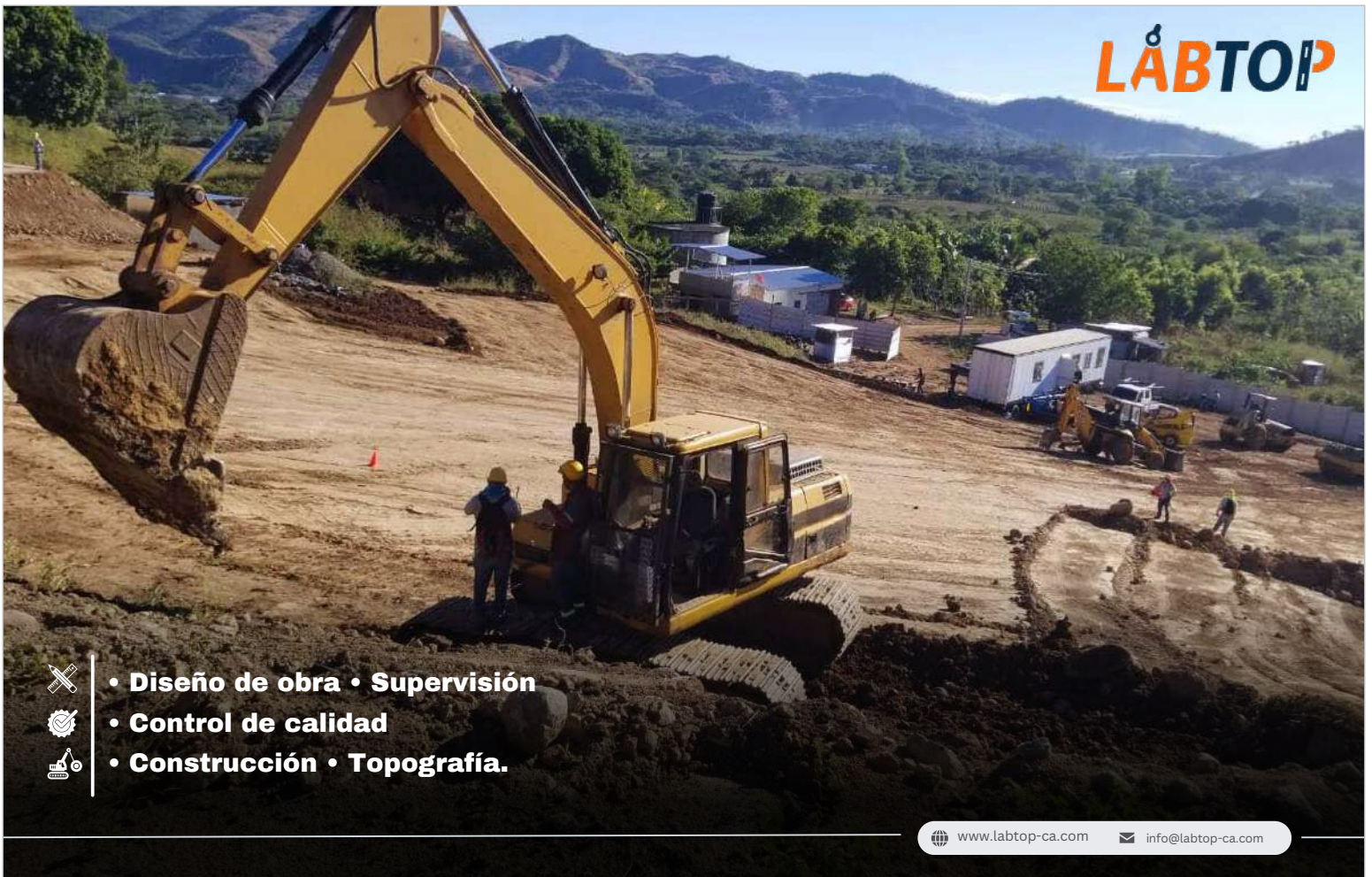
- BLOQUES DE CONCRETO
 - TAPIALES PREFABRICADOS
 - ADOQUINES Y
- SISTEMA DE ENTREPISOS
PREFABRICADOS**

/CopresaPrefasa
 /Copresa.Prefasa

www.prefasa.com.sv
www.copresa.com.sv

Tel. 2231 0030
Tel. 2231 0000

Plan de La Laguna,
Edificio COPRESA
Antiguo Cuscatlán



LÁBTOP

- Diseño de obra • Supervisión
- Control de calidad
- Construcción • Topografía.



Zona administrativa y de juegos.



Una senda peatonal rodeada de vegetación.



Mártires del conflicto armado.

Los resultados son tangibles. Actualmente, el Parque Cuscatlán recibe **más de 650,000 visitantes anuales**, con un **96% de percepción de seguridad**. Más de **300 actividades mensuales** consolidan su papel como un espacio vivo, y el hecho de que el **51% de sus visitantes sean mujeres** refleja el impacto de un diseño urbano que pone la seguridad y la inclusión en el centro.

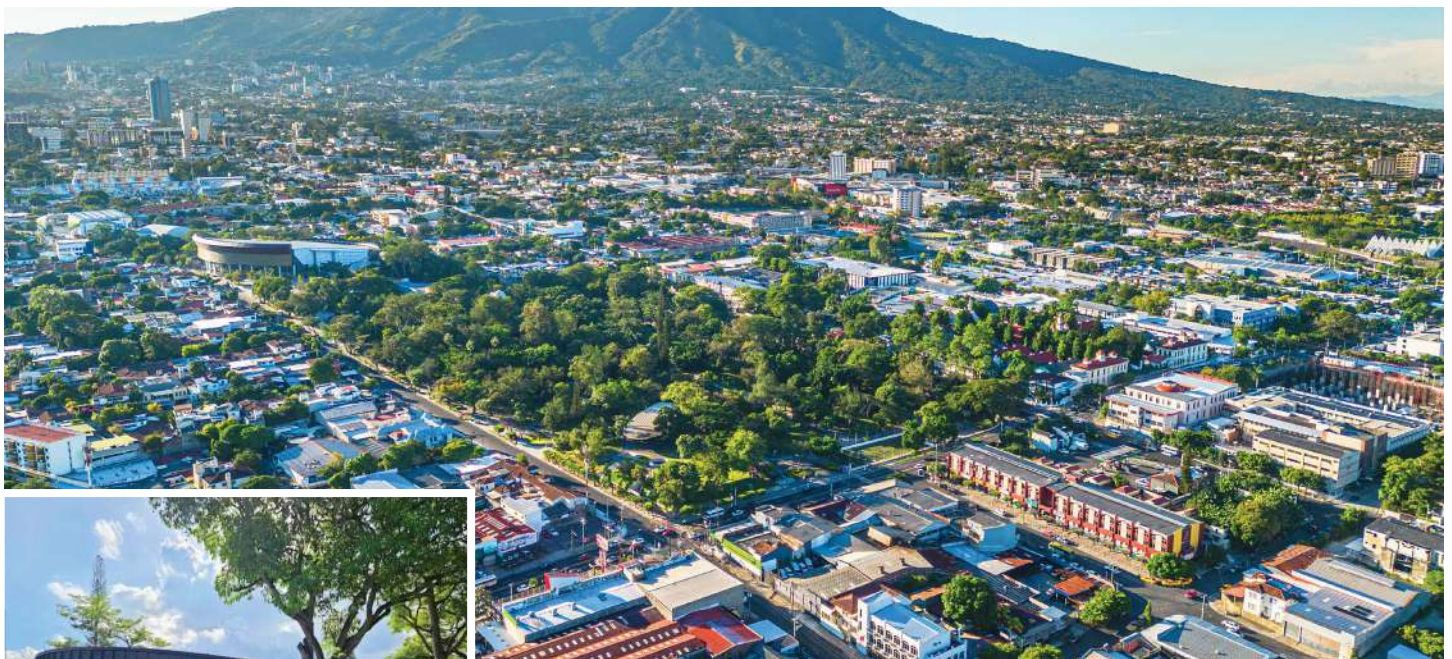
El parque se ha convertido en una plataforma de **cultura, deporte y convivencia familiar, ofreciendo** desde festivales y ferias hasta actividades orientadas al bienestar emocional como **yoga, manualidades y baileterapia**. Iniciativas como la **Bebeteca** –espacio de lectura temprana– y los **jardines polinizadores** con abejas chumelo demuestran el compromiso de FUNDAPARC con la educación ambiental y la conexión entre naturaleza y comunidad.

Más allá de su impacto local, el Parque Cuscatlán es hoy **referencia** cuyo modelo de gestión inspira la creación de una **Red de Parques para la Convivencia**, un esfuerzo para escalar esta visión a otros municipios del país.

Las lecciones aprendidas son claras:

- Las **alianzas construyen confianza** y hacen posibles los grandes cambios.
- La **gestión compartida** garantiza sostenibilidad.
- Y, sobre todo, el **espacio público debe entenderse como una inversión social**, tan necesaria como la educación o la salud.

El Parque Cuscatlán nos recuerda que revitalizar un parque no es solo rediseñar su paisaje, sino **reconstruir el tejido social de una ciudad**. No es un parque: es una nueva forma de hacer ciudad.



Auditorio conocido como "La Hoja".

El Parque Cuscatlán está localizado en la ciudad de San Salvador, El Salvador. El área comprende sitios de interés como el Museo Tin Marín, la Sala Nacional de Exposiciones "Salarrue" y el Monumento a la Memoria y la Verdad. Además de ser sitio de esparcimiento familiar, en el lugar se desarrollan diferentes exposiciones y conciertos musicales, especialmente durante las fiestas patronales de la capital, asimismo es sede del Grupo Scout 51 "Huellas de Cuscatlán". Fue inaugurado el 1° de marzo de 1939.



RETOS Y OPORTUNIDADES DE LA MOVILIDAD URBANA EN EL SALVADOR

Por: Ing. Saúl Antonio Castelar Contreras.

La movilidad urbana en El Salvador es un factor clave para la calidad de vida. Con un parque vehicular cercano a los dos millones y crecimientos superiores al 7% anual, las ciudades, en especial el Área Metropolitana de San Salvador, enfrentan una presión creciente sobre su infraestructura, el transporte público y el espacio urbano.

UN SISTEMA BAJO PRESIÓN

El transporte público opera bajo condiciones adversas: flota antigua, rutas superpuestas, baja calidad del servicio y reducción progresiva de unidades. La acelerada motorización, especialmente de motocicletas, profundiza la pérdida de usuarios y eleva la congestión. Estimaciones regionales indican que las pérdidas de productividad asociadas pueden representar entre el 2% y el 4% del PIB.

La congestión no afecta únicamente al transporte público, las pérdidas de productividad que genera, según estimaciones regionales comparables, pueden representar entre el 2% y el 4% del PIB en costos de tiempo, combustible y externalidades asociadas.

El Salvador mantiene una de las tasas de siniestralidad vial más altas de la región. Peatones y motociclistas representan más del 60% de las víctimas en varias ciudades, lo que afecta tanto la salud pública como la eficiencia del sistema de movilidad.

INFRAESTRUCTURA FRAGMENTADA Y EXPANSIÓN URBANA

La expansión urbana horizontal, combinada con una oferta inexistente en este momento de transporte masivo estructurado, ha incrementado los tiempos medios de desplazamiento y la dependencia del vehículo privado. **Es imposible enfrentar la creciente motorización aumentando la oferta de infraestructura vial.**

Si bien se han impulsado proyectos de conectividad interurbana y modernización vial, la falta de integración modal sigue siendo un obstáculo crítico. El país requiere **pasar de un conjunto de intervenciones aisladas a un sistema articulado y planificado de movilidad sostenible**, que deje de pensar en mover vehículos y se enfoque en facilitar la movilidad de las personas.

TECNOLOGÍA Y GOBERNANZA: FACTORES HABILITADORES

La digitalización representa una ventana de oportunidad. La aplicación de sistemas inteligentes de transporte (ITS), análisis de datos de movilidad y monitoreo en tiempo real puede transformar la operación del transporte público y del tránsito en general y mejorar la toma de decisiones. Asimismo, fortalecer la gobernanza, incluyendo regulación moderna, mejores mecanismos de control, y esquemas de cooperación público-privada, es esencial para garantizar sostenibilidad operativa.

OPORTUNIDADES QUE EL SALVADOR PUEDE APROVECHAR HOY

A pesar de los retos, el país se encuentra en una posición estratégica para dar saltos cualitativos importantes. Entre las oportunidades inmediatas destacan:

- 1. Desarrollo de corredores de transporte estructurante**, con carriles preferenciales, terminales integradas y flotas más limpias, buscando priorizar el transporte masivo.
- 2. Implementación acelerada de tecnología**, incluyendo sistemas de pago electrónico, gestión unificada de flotas, la modernización ya realizada del sistema semafórico nacional y la implementación de un centro de control integrado que mejorará la toma de decisiones y la disponibilidad de datos de movilidad accesibles para planificación.
- 3. Reconfiguración del espacio urbano** para priorizar modos activos y reducir la exposición al riesgo vial.
- 4. Renovación del transporte público mediante esquemas financieros sostenibles** que fomenten eficiencia operacional y calidad del servicio. Priorizar el rol del transporte público es fundamental.
- 5. Programas de movilidad sostenible y micromovilidad**, especialmente en zonas urbanas densas donde el potencial de sustitución del automóvil es alto.
- 6. Articulación institucional** para consolidar un marco de movilidad que integre planificación urbana, transporte y seguridad vial bajo una misma visión estratégica.



En síntesis, la movilidad urbana salvadoreña enfrenta retos complejos, pero también una oportunidad histórica para modernizarse mediante tecnología, infraestructura integrada y políticas públicas de

largo plazo. El momento es propicio para construir un sistema que coloque a las personas en el centro y prepare al país para una nueva etapa de desarrollo urbano sostenible.



Figura 1: Crecimiento vehicular en El Salvador.



Figura 2: Crecimiento de motos en El Salvador.



TURISMO SOSTENIBLE Y GESTIÓN COSTERA: EL ROL DEL PROGRAMA BANDERA AZUL ECOLÓGICA EN COSTA RICA

Por: Lic. Arcelio Chaves Aguilar - Presidente ejecutivo del PBAE Costa Rica

El turismo sostenible se ha convertido en una necesidad urgente para los destinos costeros, especialmente en un país como Costa Rica, donde las playas son uno de sus principales atractivos naturales y económicos. En este contexto, el **Programa Bandera Azul Ecológica (PBAE)** se posiciona como una herramienta esencial para promover la conservación, la gestión ambiental responsable y el desarrollo comunitario en torno a los recursos marinos y costeros.

Los antecedentes del programa se remontan a finales de la década de 1970, cuando el Laboratorio Nacional de Aguas (LNA) inició estudios sanitarios en las playas de Limón y Puntarenas centro. Posteriormente, durante los años 1986 y 1987, se realizó una evaluación nacional que permitió identificar las condiciones de las principales playas del país. Un momento clave ocurrió en 1991, cuando, ante el riesgo de epidemia de cólera, se colocaron rótulos en cuerpos de agua con posible presencia de *Vibrio cholerae*. Sin embargo, la reacción social fue adversa, debido a la preocupación por la afectación al turismo local que afectaba a las playas del país.

El verdadero punto de inflexión se dio en 1995, cuando Costa Rica conoció el Programa Bandera Azul de España, adoptando su filosofía y adaptándola a la realidad nacional. Así, en 1996 entró en vigencia el PBAE, que hoy cuenta con una estructura consolidada conformada por una Comisión Nacional Interinstitucional, equipos técnicos de trabajo, bajo una dirección ejecutiva. Actualmente, participan 17 organizaciones públicas y privadas y el programa abarca 18 categorías.

El objetivo general del PBAE es "establecer un incentivo para promover la organización de comités locales... con el propósito de buscar la conservación y desarrollo, en concordancia con la protección de los recursos naturales, la implementación de acciones para enfrentar el cambio climático y la mejoría de la salud pública".



Bandera Azul Ecológica
COSTA RICA



Dentro de la categoría Playas, se permite la participación de comités locales en zonas urbanas o rurales, incluyendo playas turísticas, privadas o ubicadas dentro de áreas naturales protegidas. El proceso incluye la inscripción anual, la ejecución de acciones en cumplimiento de los parámetros obligatorios y la entrega de un informe final con métricas, evidencias y descripción de actividades. Estos informes son evaluados por equipos técnicos especializados.

El sistema de evaluación incorpora parámetros obligatorios, complementarios y adicionales. Los cuales permiten la obtención de gradaciones que se representan en forma de estrellas, desde una hasta seis, lo que incentiva la mejora continua y el esfuerzo comunitario. La Bandera Azul Ecológica con seis estrellas simboliza la excelencia en sostenibilidad ambiental y gestión higiénico-sanitaria.

Este enfoque ha permitido que el PBAE evolucione más allá de un reconocimiento simbólico, convirtiéndose en un instrumento de transformación social, educativa y ambiental. El programa ha fortalecido la conciencia ciudadana, la articulación interinstitucional y la visión de un turismo que no depreda, sino que coexiste con el ecosistema.

Así, Costa Rica no solo protege sus playas, sino que también consolida su imagen como destino turístico sostenible y comprometido con el futuro de sus comunidades y su biodiversidad.



PLAZAS, PARQUES Y PLAYAS

24 AÑOS DE EXPERIENCIA

"Creando espacios para la gente"



Por: "CIVITAS" Arq. Alberto Harth Deneke
Arq. Carlos Ferrufino.

CIVITAS, firma especializada en urbanismo y arquitectura, ha desarrollado más de cien proyectos desde 2001. Es la única empresa salvadoreña en haber sido reconocida por la American Planning Association con un premio en Diseño Urbano en Latinoamérica. También la han distinguido ASIA y el CADES como el mejor estudio de arquitectura. En el Taller de Turismo Sostenible Alberto Harth y Carlos Ferrufino presentaron cuatro proyectos de desarrollo turístico costero.

En **2025** la firma está elaborando para el MOP el proyecto **Malecón del Puerto de La Libertad** que abarca 120 Ha y 1.6 km de playa. Contempla la ampliación del paseo peatonal, una gran plaza de acceso, un parque familiar y nuevos comercios. Incluye plazas gastronómicas, centro de interpretación, anfiteatro, murales para artistas locales y un diseño paisajista que articula los componentes (véase figura 1).

En **2023** preparamos para EXPANSAL el **Plan de Santa Emilia**, al inicio de Surf City el cual abarca 112 Ha e incluye un club de playa, dos hoteles, townhouses, apartamentos, lotes residenciales, un área a vivienda social y tres centros comerciales. Más de un tercio será destinado a áreas de conservación.

◀ *Figura 1. Ortofoto de Malecón La Libertad*
Fuente: Elaboración CIVITAS



En **2019** presentamos a ILSA un **Plan** para una **propiedad al poniente de Surf City** de 43 Ha. Contempla áreas residenciales con townhouses, apartamentos y lotes individuales, además de un hotel, un club de playa y espacios comerciales situados en la carretera Litoral. El plan reserva un 30 % como zona de conservación (véase figura 2).

En **2008**, elaboramos para Desarrollos Turísticos del Pacífico el **Plan Maestro de El Icacal**, de 250 Ha y 9 km de playa. Se incluye un hotel cinco estrellas y un hotel ecológico, townhouses con acceso al mar mediante jardines y piscinas compartidas, apartamentos de 4 niveles, lotes, centros comerciales y una marina. Incorpora un campo de golf de nueve hoyos y la protección de los manglares más extensos del país (véase figura 3).

De estas experiencias hemos identificado siete **lecciones aprendidas** para continuar poniendo en práctica: Contacto frecuente con el cliente; incorporar a los actores en el proceso; conocer el sitio en diferentes días y a diferentes horas; aplicar tecnologías innovadoras: BIM, GIS, drone, encuestas; reunir el mejor equipo de especialistas adhoc al proyecto; incluir el análisis socioeconómico y turístico; e incorporar el paisajismo desde un inicio.



▼ *Figura 2. Fotografía de drone en propiedad Surf City*
Fuente: Elaboración CIVITAS

▲ *Figura 3. Acuarela Plan El Icacal*
Fuente: Elaboración CIVITAS





SAN SALVADOR: ¿CENTRALIZAR O DESCENTRALIZAR? UNA MIRADA SIN MITOS

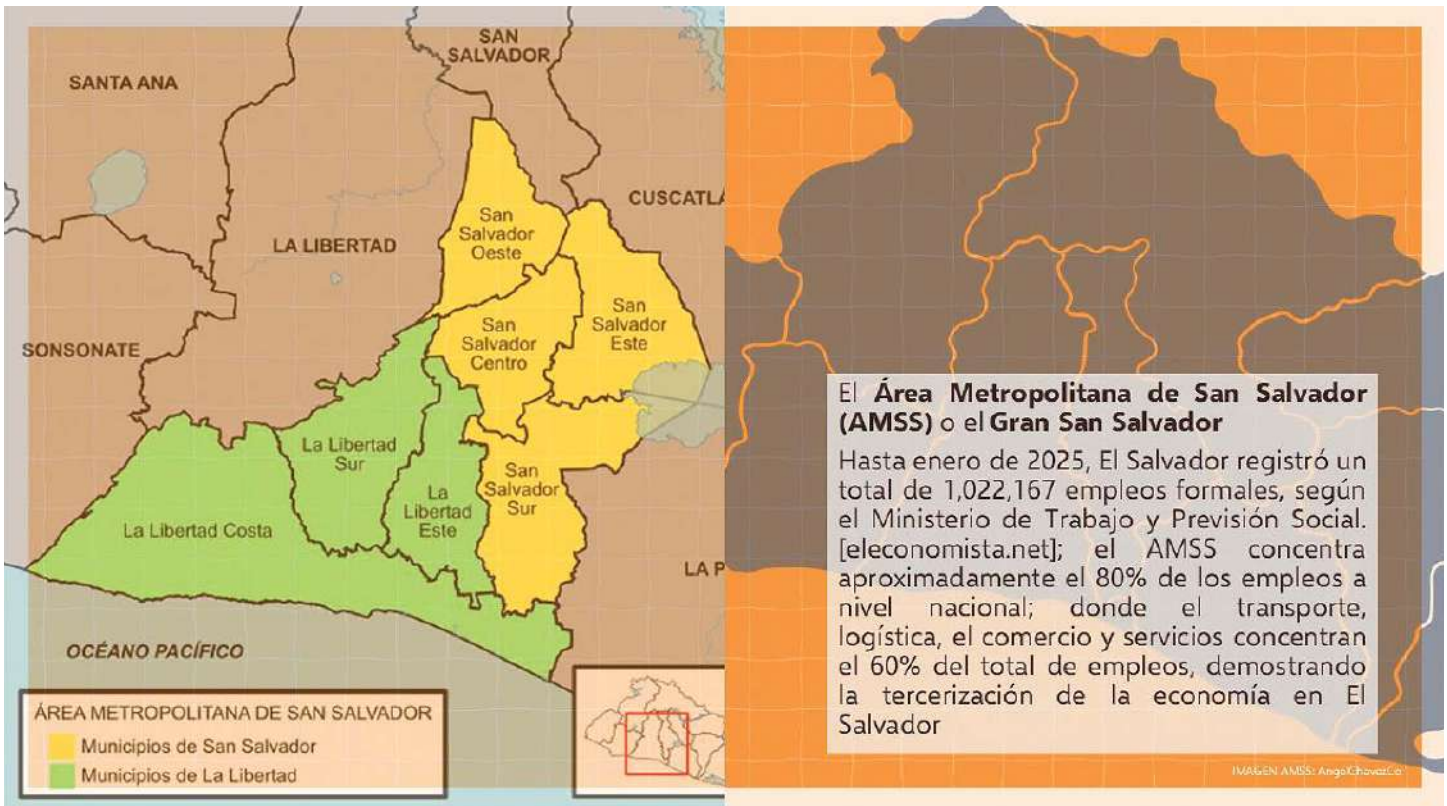


Figura 1: Mapa del AMSS y concentración de empleos.

Por: Yonny Marroquin / Arq; Mtr. en Desarrollo Territorial y Urbano.

En El Salvador, hablar de descentralización municipal suena bien en teoría, pero ¿funcionó en la práctica? La respuesta es clara: no. Durante décadas se impulsó un modelo que prometía autonomía municipal, pero la realidad fue otra. Las alcaldías recibieron recursos importantes –solo en 2021, el FODES transfirió \$796.7 millones–, sin embargo, esos fondos no se tradujeron en proyectos estratégicos ni en innovación local. ¿Por qué? Porque la descentralización no se trata solo de dinero, sino de visión y capacidad de gestión. Y eso, lamentablemente, ha faltado.

Los instrumentos para generar ingresos propios desde las municipalidades existían: compensaciones urbanísticas, propuesta de nuevos impuestos, contribuciones por mejoras... pero quedaron subutilizados. El resultado: municipios dependientes, endeudados y sin capacidad técnica para liderar su desarrollo. Descentralizar sin gestión es solo una ilusión administrativa.



Figura 2: Tabla de inversión en el CH.

EL CENTRO HISTÓRICO: PRESIÓN Y OPORTUNIDAD

Mientras tanto, San Salvador sigue siendo el epicentro económico y cultural. **El Centro Histórico de San Salvador (CHSS) se ha convertido en el segundo destino turístico nacional, solo detrás de Surf City**, y el primer destino urbano del país. Esto significa una enorme presión: más visitantes, más inversión, más demanda de servicios. En los últimos años, se han invertido más de \$164 millones en mejora del espacio

público y la seguridad, atrayendo hoteles boutique, restaurantes y economía creativa que ayuda a los procesos de restauración patrimonial.

Pero ojo: **los procesos de transformación no ocurren de la noche a la mañana. Requieren tiempo, recursos y, sobre todo, una visión clara.** Si no se gestiona bien, el riesgo es real: gentrificación, desplazamiento de actividades tradicionales y pérdida de identidad cultural. La revitalización debe ser inclusiva, combinando vivienda, comercio y cultura, con participación ciudadana y una movilidad activa y dinámica.

¿CENTRALIZACIÓN TOTAL? NO NECESARIAMENTE

No todo debe descentralizarse. Áreas como salud especializada, educación superior e innovación funcionan mejor con cierta centralización estratégica. Pero proyectos comunitarios, infraestructura rural y gestión ambiental sí necesitan estar cerca de la gente. El reto es diseñar un modelo funcional, no ideológico, que priorice resultados y capacidades locales.

LA CIUDAD ESTÁ EN MOVIMIENTO

Hoy, algo está pasando en San Salvador. **Por primera vez en décadas, vemos seguridad, inversión, turismo y nuevas dinámicas urbanas.** ¿Es suficiente? No. Pero es un punto de inflexión. El futuro depende de que dejemos atrás los mitos y asumamos que el d



Antiguos edificios Telégrafo (Neoclásicos) y Antonio Bou (Art Nouveau).



Figura 3: Fotografía del Centro Histórico revitalizado.

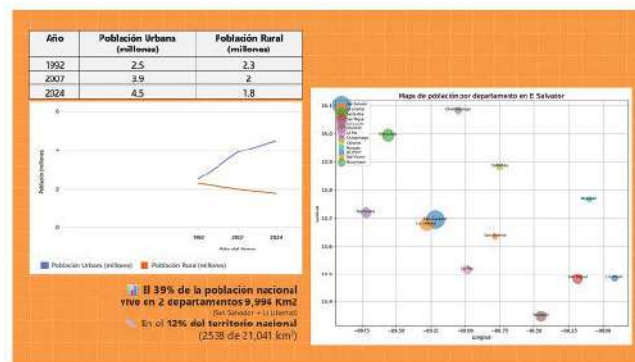


Figura 4: Gráfico de población urbana vs rural.

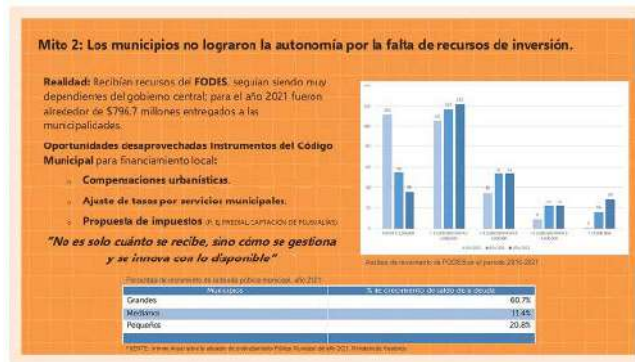


Figura 5: Gráfico sobre FODES y dependencia municipal.





HABITANDO EL OLVIDO



Por: Arqta. Claudia María Blanco Alfaro.

FUNDASAL desde su fundación en 1968, se ha mantenido siempre investigando los lugares donde habitan las familias más pobres salvadoreñas, indagando de qué carecen y encontrando también cuáles son sus potencialidades para alcanzar desarrollo. Es así como, una de las investigaciones realizadas entre 2007-2009, geo-referenció y dio detalles de casi dos mil asentamientos urbanos precarios pertenecientes a 32 ciudades principales del país: dejando cuantificados y caracterizados a todos los mesones, tugurios y lotificaciones ilegales de estas ciudades importantes.

La investigación conceptualiza el mesón como: **una vivienda de tamaño diverso, subdividida en varias piezas de alquiler habitadas por familias de escasos recursos, no propietarias, que al pagar la renta tienen derecho al uso compartido de servicios básicos colectivos.** Su ubicación es céntrica e integrada a la trama urbana.



FUNDASAL constata en el 2009 que los centros fundacionales con mayor cantidad de mesones eran Santa Ana, Sonsonate, San Salvador y San Miguel, en lo que se sumaban 322 mesones. Es por ello que, en 2024, se investigan estas mismas cuatro ciudades, constatando que los mesones han disminuido, encontrando únicamente 194 vigentes.

A partir de investigar 72 de los 194 mesones vigentes, se derivan las siguientes conclusiones:

- 1. Los mesones, una herencia urbana precarizada.** El mesón es una forma de vivienda histórica que tuvo un rol funcional importante para que las ciudades tuvieran vida, y que continúan siendo el único refugio accesible para miles de familias de bajos ingresos.
- 2. Disparidad marcada entre mesones en un mismo entorno urbano.** La mayoría de mesones evidencian escasa preocupación por las condiciones de habitabilidad.
- 3. Predominio de condiciones vulnerables.** 7 de cada 10 mesones presentan condiciones de deterioro en su infraestructura y servicios básicos. Hay graves daños estructurales y deterioro en techos, paredes y pisos; las duchas y baños son insalubres e insuficientes; evidentes problemas de ventilación y afectaciones en la accesibilidad, especialmente para adultos mayores. Los espacios comunes para la recreación y la posibilidad de contar con privacidad son prácticamente inexistentes. Aproximadamente 52 mesones (68%) deberían ser mejorados con urgencia, siendo Santa Ana la ciudad que lidera los más elevados niveles de precariedad.

REPTESA

Tecnología de precisión

- Estaciones Totales
- Sistemas GNSS RTK
- Software Topográfico
- Drones
- Sensores Lidar
- Escáners 3D
- Hidrografía
- Mantenimientos
- Capacitaciones



GUATEMALA ☎
(502) 2431-0738



EL SALVADOR ☎
(503) 2522-1148



CORREO ✉
info@reptesa.com



📱📺📷
@reptesa

DITORSA

de C.V.

DISTRIBUIDORA DE TORNILLOS S.A. DE C.V.

¡CONSULTE NUESTROS PRECIOS!

TAMBIÉN LE OFRECEMOS:

- REMACHE POP
- VARILLA ROSCADA
- ZINCALUM LÁMINA-LÁMINA
- PERNOS / CARROCERÍA
- PERNOS GRADO 2, GRADO 3 (FINOS / ORDINARIOS)
- ARANDELAS PLANAS Y DE PRESIÓN
- GOLOSOS PHILIPS CABEZA REDONDA
- PERNOS ESTUFAS / TABLA ROCA
- PERNOS MILIMÉTRICOS
- PINES PARA DURALITA
- PINES CENTRALES

PERNO A-325

PERNO GALVANIZADO EN CALIENTE

PERNOS

¡VENTA POR MAYOR A DOMICILIO EN TODO EL PAÍS!

VARILLA ROSCADA

ARANDELAS

PERNO ALLEN

TUERCAS

TUERCA 2H

TORNILLOS

ZINCALUM LÁMINA-LÁMINA

ANCLAJE CONCRETO HILTI

ARANDELA F436

TORNILLO AMARILLO

7776-6910

Urb. Lourdes Ote. 7 Cl. Ote. N° 2702, San Salvador.
E-mail: ditorsa_guitarra@hotmail.com

PBX: (503) 2293-1654

Semana ASIA 2026
30 DE AGOSTO AL 04 SEPTIEMBRE

HERRAMIENTAS TECNOLÓGICAS PARA LAS INGENIERÍAS Y LA ARQUITECTURA

¡PRÓXIMAMENTE!
f @ x j v

asia Desde 1929



4. Ausencia de controles y regulaciones. Algunos mesones muestran signos de organización básica: limpieza regular, señalización y un nivel aceptable de orden. Pero la mayoría de los habitantes sobreviven en un elevado estado de vulnerabilidad social al depender exclusivamente de la voluntad del propietario para mejorar o mantener el inmueble.

5. Entornos de tensión social y emocional. La convivencia en espacios reducidos, sumada a la falta de privacidad y condiciones de inseguridad, crea un ambiente que puede volverse conflictivo debido a la proximidad entre personas que no se conocen y que comparten servicios básicos en hacinamiento.

6. Exclusión multidimensional. El ingreso familiar promedio de la mayoría, ronda apenas un salario mínimo mensual, de los cuales se debe destinar la tercera parte al alquiler y pago de servicios básicos. La inseguridad alimentaria es crítica, especialmente en Sonsonate. La imposibilidad de escalamiento social se refleja en segundas y terceras generaciones habitando en mesones. Un 11% no sabe leer ni escribir y la mayoría de jóvenes solo alcanzó educación básica. Predominan las enfermedades respiratorias, gastrointestinales y limitaciones de movilidad propias de una población mayoritariamente adulta.

7. Arraigo e identidad, dimensiones ignoradas. Pese a las carencias, las familias desarrollan un profundo sentido de arraigo, hay historias de vida de varias generaciones, identidad construida en torno al barrio, dependencia funcional de la ubicación para esferas de vida importantes (mercados, escuelas, transporte, trabajo). El arraigo no es solo habitacional, sino socioemocional y territorial. El problema habitacional no es solo técnico, sino profundamente emocional y social.

En suma, la investigación **"Habitando el olvido: realidades de vida en los mesones del corazón de cuatro ciudades" (2025)** plantea la necesidad urgente de intervenciones multidimensionales. La solución requiere intervenciones físicas urgentes, pero que también aborden medidas para garantizar la seguridad, la salud pública, un apoyo social, regulación de las condiciones de inquilinato y mejoras económicas.

REFERENCIAS CONSULTADAS

Amado-Díaz, D. (2020). *Rescate de la identidad patrimonial del centro fundacional Usaquén, mediante la rehabilitación de un BIC.* . Obtenido de <https://hdl.handle.net/10983/24812>

elsalvador.com.(22 de febrero de 2025). *Mesones, el hogar de miles de salvadoreños, con cifras récord.* Obtenido de <https://www.elsalvador.com/h-noticias/h-nacional/mesones-el-hogar-de-miles-salvadorenos-con-cifras-record/1202150/2025/>





FUNDASAL. (2025). "Habitando el olvido: Realidades de vida en los mesones del corazón de cuatro ciudades". Obtenido de <http://repo.fundasal.org.sv/id/eprint/378>

FUNDASAL y PNUD. (2009). *Escenarios de vida desde la exclusión urbana. Una mirada al hábitat popular de 32 ciudades de El Salvador*. Obtenido de <https://files.acquia.undp.org/public/migration/sv/01ef1df54552c729c0d34e343c734042f494959f589a15aaeebce294ab0a53f1.pdf>

Lemus, R. A. (22 de enero de 2024). *Insalubridad y hacinamiento en mesones: El Salvador 1917-1965*. Obtenido de Universidad de El Salvador: <https://revistas.ues.edu.sv/index.php/launiversidad/article/download/3272/4048/9654?inline=1>

Martín-Baró, I. (1978). *La ley y el orden en la vida del mesón*. Obtenido de Vol.33 No.360 Pág.803-828: <https://www.uca.edu.sv/coleccion-digital-IMB/articulo/ley-y-orden-en-la-vida-del-meson/>

Pineda, A. et all. (2017). *Ciudades y Centros Históricos. Los retos de la vivienda y la habitabilidad*. Obtenido de https://www.puec.unam.mx/pdf/publicaciones_digitaes/ciudades_centros_historicos_v2_digital.pdf



SOLUCIONES EN CONCRETO



Concreto Hidráulico

- Bombas estacionarias
- Bombas telescópicas
- Laboratorio de calidad acreditado por OSA
- Planta móvil de concreto en su proyecto
- Usos de concreto: Carreteras, pisos industriales, obras de transporte y edificaciones e infraestructura

SOLUCIONES EN MAQUINARIA



Alquiler de Maquinaria

- Excavadora Hidráulica
- Retroexcavadora
- Minicargador
- Motoniveladora
- Compactador Pata de Cabra
- Compactador rodo Liso

SOLUCIONES EN ASFALTO



Mezcla Asfáltica Modificada

- Pavimentos asfálticos de calidad internacional
- Mezclas asfálticas modificadas de alta tecnología
- Pavimentos y sellos asfálticos para urbanizaciones
- Soporte técnico con personal altamente especializado
- Control de calidad en laboratorio acreditado por OSA



ALTA TECNOLOGÍA EN ADITIVOS PARA CONCRETO
NEXTGEN te asesora en la fabricación con aditivos de acuerdo a tu proceso.

APLICACIONES:

Prefabricación Ligera
Prefabricación Pesada

Prefabricación Pesada Concreto Revenimiento 0

Aditivo para Concreto Subacuático
Morteros Autonivelantes
Plantel Concretero



📍 Boulevard del Ejército Nacional Km 3. San Salvador, El Salvador, C.A.
☎ (503) 2293-3402 📞 (503) 7852-7535
✉ comercial@gruponextgen.com 🌐 www.gruponextgen.com
📌 NextGen El Salvador 📌 NEXTGEN EL SALVADOR



El **amarillo** que construye su propia historia en cada obra. Eso lo **cambia todo**.



Desde la primera máquina que marcó el inicio de nuestro camino hasta las innovaciones que están transformando el futuro de la construcción, el Amarillo John Deere siempre ha sido sinónimo de confianza, evolución y excelencia. Cada capítulo demuestra que la tradición y la innovación pueden avanzar juntas. Porque cuando se escribe un legado con tecnología, fuerza y colaboración, no es solo historia: es lo que cambia todo.

Soluciones para construcción John Deere
Entre tantos amarillos, elige el que lo cambia todo.



COSAMA, S.A. de C.V.

MAQUINARIA - REPUESTOS - SOPORTE TÉCNICO

Calle Circunvalación Oriente. Pol. G, Lote 3, Plan de la Laguna, Antiguo Cuscatlán, La Libertad

www.cosama.com.sv - info@cosama.com.sv - PBX +503 2508-1000 - @cosamasv



PLANIFICACIÓN ANUAL 2026



26 y 27 de Mayo



Marzo



Febrero



Febrero

MECÁNICO, ELECTRICISTA E INDUSTRIAL

Reserva tus espacios al:

(+503) 7986-8045



EL TRANSPORTE PÚBLICO DE CIUDAD DE GUATEMALA



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Estación de la Ruta 5 de TuBus, una de las dos líneas eléctricas en la Ciudad de Guatemala, Con un diseño mejorado de estación, concesionado para la explotación publicitaria y con ello costear la construcción, mantenimiento y servicios de energía eléctrica, además de aportar identidad, utilizando transparencias en su diseño.

Por: Arq. Eddy Morataya
Gerente General de la Empresa Municipal de Transporte de la Municipalidad de Guatemala.

Después de 18 años de operación del primer sistema de transporte público **Transmetro**, bajo el modelo **BRT (Bus de Tránsito Rápido)**, la Ciudad de Guatemala ha logrado comprender la evolución de sus sistemas de movilidad, así como el comportamiento de los usuarios en relación con la ciudad y el área metropolitana. Este aprendizaje ha despertado el interés de la Municipalidad por apostar al transporte público como solución a los problemas de movilidad urbana. Para avanzar, es necesario implementar acciones estratégicas:

1. PARTICIPACIÓN CIUDADANA

Tradicionalmente, este concepto se asocia con reuniones vecinales para presentar propuestas, modelos de buses y recorridos. Sin embargo, llegar a todos es complejo y poco eficiente. Gracias a tecnologías como Big Data, los vecinos pueden participar de manera global, compartiendo datos que se analizan objetivamente para diseñar rutas con mejor cobertura y eficiencia.

2. ¿QUÉ MOTIVA A LOS USUARIOS A PERMANECER EN EL TRANSPORTE PÚBLICO?

Aunque se pensaría que la tarifa es el factor decisivo, en Ciudad de Guatemala no es así. El **40% de los usuarios** considera que la **seguridad** es lo más importante, incluso por encima de la comodidad. Sentirse libre de extorsiones y violencia es clave. Por ello, servicios como **Transmetro** y **Tu Bus** destacan en este aspecto, gracias al apoyo del alcalde Ricardo Quiñónez y la presencia de la Policía Municipal en estaciones y autobuses, reduciendo la violencia y las extorsiones en más del **95%**.

3. RAPIDEZ

Independientemente del tipo de transporte: metro, bus convencional o eléctrico, la rapidez es altamente valorada. Si el bus circula en vías exclusivas, con pocas interrupciones y mayor velocidad que los vehículos particulares, será más atractivo. En Ciudad de Guatemala, este atributo también es esencial para el **40% de los usuarios encuestados**.

4. TRANSPORTE PARA TODOS

Debemos dejar de pensar que el transporte público es solo para quienes tienen menos recursos. Es un medio que mejora la calidad de vida urbana: cómodo, conveniente y accesible para todos. **El sistema debe garantizar condiciones que lo hagan atractivo para cualquier ciudadano.**

5. APOYO DEL GOBIERNO CENTRAL

Muchos municipios carecen de recursos para implementar sistemas eficientes, lo que retrasa su desarrollo. En países con mayor avance en movilidad

urbana, existen ministerios de transporte o áreas metropolitanas que integran estos servicios. Este apoyo es vital para lograr un crecimiento estructurado.

El transporte público no es solo un medio para desplazarnos; es una herramienta poderosa para transformar vidas y ciudades, son **grandes reductores de pobreza**. Cada kilómetro de carril exclusivo, cada estación segura y cada ruta eficiente representa oportunidades: acceso a salud, educación, empleo y recreación. Invertir en transporte público es invertir en equidad, en desarrollo y en el futuro de nuestra comunidad. Porque cuando una ciudad se mueve bien, todos avanzamos juntos hacia una vida más digna, sostenible y conectada.



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Estación Hangares, donde se realiza el transbordo entre los sistemas BRT de Ciudad de Guatemala (Transmetro) y Santa Catarina Pinula (Transpinula). Esta estación es utilizada por un promedio de 7,000 personas diariamente.



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Una de las 220 unidades articuladas del sistema Transmetro en la línea 12 de Transmetro, operado con autobuses de la marca Volvo, euro 5 y detalle de vías exclusivas con rodadura de concreto de alta resistencia y separadores de carriles en forma de boyas frente a estaciones para permitir entradas y salidas de vehículos de emergencia y al fondo segregadores de carril tipo bordillo de concreto para evitar intrusión de vehículos.



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Imagen de operación del sistema TuBus en zona 10 de Ciudad de Guatemala (Zona comercial y hotelera) en la ruta 104, una de las más largas del trayecto de 24 kilómetros de recorrido. Las estaciones son señalizadas con tótems y cuentan con apoyo de aplicación móvil donde se puede observar la posición y aproximaciones de los buses más cercanos.



Fuente: Municipalidad de Guatemala. Interior de los autobuses eléctricos de Ciudad de Guatemala, en sus primeros días a servicio de la población, creando mucha expectativa además de comodidades mostradas por primera vez en el servicio de transporte público como aire acondicionado y cargadores para terminales celulares dentro del autobús.



ESPACIOS PÚBLICOS, VANCOUVER, BC, CANADÁ

- POLÍTICAS Y PRINCIPIOS DE DISEÑO. IMPACTO EN EL COMERCIO, EL TURISMO Y LA SOCIEDAD -



Vista aérea del área metropolitana



Plano de área más urbanizada.

Canadá es el segundo país más grande del mundo con 41 millones de habitantes. Metro Vancouver tiene 2.6 millones de habitantes.

Por: Ramón Melhado
Asistencia Técnica:
María Teresa Hodgins

UBICACIÓN Y GEOGRAFÍA

Vancouver es una ciudad rodeada de agua, abierta al océano Pacífico y enmarcada por montañas al norte. Esta configuración crea una combinación excepcional entre paisaje natural y calidad urbana.

La mayor parte de sus espacios públicos se desarrolla a lo largo del borde costero, precisamente en la tierra más valiosa de la ciudad, mientras que las propiedades privadas más exclusivas se ubican contiguo al espacio público, con vistas al mar o a las montañas.

VALORES

Gracias a su clima benigno dentro del contexto canadiense, su seguridad, estabilidad social, cercanía con Estados Unidos y su condición de puerto internacional, Vancouver es un destino altamente atractivo para vivir. Esto la sitúa entre las ciudades con el valor de suelo más alto del mundo.

ACCESO PÚBLICO

Una política central de su planificación es que todos los espacios públicos, especialmente los bordes costeros, deben tener **acceso público irrestricto**.

Los desarrolladores privados están obligados a ceder por completo la franja frente al mar, ríos o lagos para parques, malecones, ciclovías y áreas recreativas.



Grandville Island: Espacio público de 140,000 m², para el arte, gastronomía, hotel y recreación. **Concord Pacific:** 82 manzanas, 3 Km de costa con malecones, ciclovías y espacio público, y 10,000 viviendas construidas. **Coal Harbour:** Terminal de cruceros, terminal de hidroaviones, centro de convenciones, restaurantes, marina, vivienda y 2 Km de malecón ciclovías y parques. **Stanley Park:** 570 manzanas de espacio público en el centro de Vancouver.

Este modelo permitió crear más de **28 km de malecón continuo**, generando bienestar social, turismo y actividad económica.

Este principio no se aplica cuando existen condiciones geográficas que lo impiden, o en propiedades privadas que ya se encontraban frente al agua antes de la formulación de la ley. En esos casos, el estado las adquiere cuando el propietario fallece o decide vender. A esto se le conoce como **"derecho ancestral"**.

INTEGRACIÓN URBANA

Todos los espacios públicos como en los proyectos Concord Pacific, Granville Island y Coal Harbour, que he utilizado como ejemplos, deben integrarse armónicamente con la ciudad, evitando "zonas cerradas" o de acceso restringido. La premisa es que la naturaleza no debe ser privatizada.



Multiusos y espacios públicos: Terminal de cruceros, centro de convenciones, hotel y apartamentos.



Torres esbeltas, malecones, ciclovías y actividades en los espacios públicos.

VISTAS, LUZ Y ESCALA HUMANA - VANCOUVERISMO

Los espacios públicos están generalmente conformados por torres esbeltas de 30 pisos promedio con podios de dos a tres niveles, separadas de tal manera que permitan corredores de vistas hacia el mar y las montañas. Este diseño permite la iluminación urbana y evita proyectar sombras sobre edificios vecinos. Los podios con townhouses y comercio en planta baja proporcionan escala humana y crean un ambiente amigable para los peatones. A este estilo se le conoce como **Vancouverismo**.

MEZCLA SOCIAL

Para evitar la segregación por nivel económico, la municipalidad exige que al menos un **20% de las viviendas** en grandes proyectos se destine a familias de bajos ingresos. Estas unidades se integran en los mismos edificios, sin distinciones visibles.



Actividades recreativas y equipamiento en los espacios públicos.

MEZCLA DE USOS

En Vancouver, los espacios públicos están rodeados de vivienda de alta densidad y se complementan con mercados, hoteles, centros comunitarios, marinas, restaurantes, guarderías y terminales terrestres y acuáticas. Esto produce un tejido urbano dinámico

incluso fuera del horario laboral, a diferencia de ciudades con suburbios residenciales que dejan los centros vacíos al caer la tarde.

IMPACTOS

Los espacios públicos de Vancouver contribuyen a generar anualmente:

- más de **\$6 mil millones de dólares**,
- alrededor de **66,000 empleos**,
- más de **11 millones de turistas**,

además de una calidad de vida que la sitúa entre las cinco mejores del mundo.



Transporte y conectividad al centro de Vancouver y espacios públicos.

CONCLUSIÓN

Los espacios públicos son esenciales para el bienestar social, el desarrollo económico y la atracción turística.

Cuando se diseñan con políticas claras y principios sólidos, generan riqueza, turismo, cohesión social y sentido de pertenencia.

Los espacios públicos que sentimos como **propios** funcionan mejor que aquellos percibidos como **ajenos**.



**IMAGINA EN GRANDE
CONSTRUYE CON LO MEJOR**

TECNOLOGÍA E INNOVACIÓN PARA TODOS TUS PROYECTOS

En Holcim seguimos apoyando tus proyectos, con un amplio portafolio que te permite construir sin límites, para que en conjunto sigamos construyendo progreso para las personas y el planeta

SOLUCIONES ECO PARA UNA CONSTRUCCIÓN SOSTENIBLE



Cementos Holcim FUERTE y MAESTRO
cementos con buen rendimiento y
con hasta 40% menos emisiones
de CO2

**ECOPact, el concreto bajo en
carbono** con la calidad de
concretos Holcim que ya
conoces

