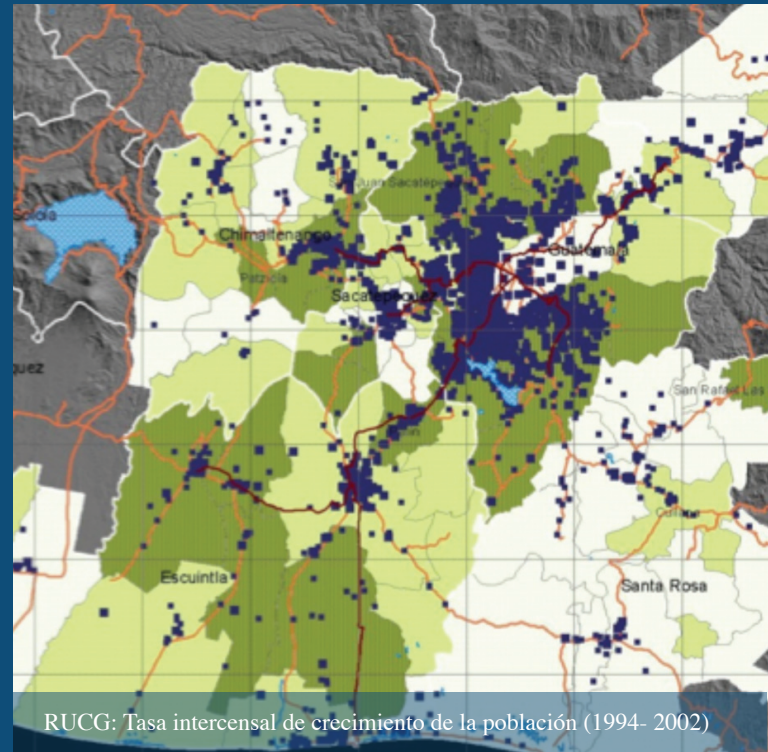




Región Metropolitana Central de Guatemala RMCG

Textos y gráficos

Arq. y Urb. Carlos Ayala R.

Cartografía

Arq. Favio Hernández Soto

Región Metropolitana Central de Guatemala RMCG

Arq. y Urb. Carlos Ayala R. y Arq. Favio Hernández

A inicios del siglo XXI, el proceso de urbanización en la sociedad guatemalteca entró en una fase decisiva, por dos situaciones, la primera debido a la aceleración del ritmo de crecimiento de la población urbana, la segunda, que dicha situación ha llegado al punto de dar inicio a la fase de transición de una sociedad rural a una urbana. Según cálculos propios, justamente entre la primera y la segunda década del nuevo siglo, la mayoría de la población guatemalteca radicará en áreas urbanas, particularmente en las ciudades medias y en el Área metropolitana de la ciudad de Guatemala (AMCG), lo cual representa una reestructuración histórica del patrón de asentamiento humano del país. Además el proceso de urbanización en Guatemala, mantiene su característica de ser muy concentrado, particularmente con el crecimiento poblacional sostenido de la Ciudad de Guatemala, constituida desde mediados del siglo XX como un área metropolitana. Pero al parecer, ya a inicios del siglo XXI, hay serios indicios de su conversión en una región metropolitana.

Las regiones metropolitanas generalmente se forman por el crecimiento territorial extendido de un área metropolitana; facilitado por las redes viales, por la debilidad de las políticas de ordenación territorial de alcances supra-regionales, la falta de control sobre los precios del suelo, entre otros. Dicho crecimiento extensivo propicia a la vez la motorización de la movilidad urbana, la segregación habitacional por estratos socio-económicos, generación de áreas sobre-especializadas, abandono de centralidades antiguas, entre otros.

La red vial que sirve inicialmente para enlazar a la ciudad metropolitana con las regiones adyacentes y todo el territorio nacional, facilita el crecimiento

extensivo y de forma fragmentada de las nuevas periferias urbanas, y también, la conurbación de buena parte de los lugares urbanos de toda la región circundante, incluyendo a las ciudades medias o ciudades-cabecera de micro-regiones y regiones aledañas al otrora área metropolitana. Así una región urbana de este tipo se diferencia de un área metropolitana por estructurarse no aglomerada sino dispersamente sobre un territorio, pero interrelacionada físicamente por la red de vialidades, configurando una ciudad tipo red y que funciona como unidad económica.

Esta red de flujos con las ciudades conurbadas y nuevas centralidades del extra-radio, son una serie de vínculos funcionales, resultado de una distribución o nuevo reparto de la especialización en ciertas actividades económicas, en el nuevo territorio urbanizado, que en conjunto configuran una nueva división espacial del trabajo. Generalmente las funciones terciarias de alto rango y su centralidad mayor, se constituye en un distrito de las actividades de nivel cuaternario, mientras que en las periferias externas se relocaliza la industria y las nuevas áreas de habitación, generalmente segregadas por la condición socio-económica de sus residentes.

Este tipo de territorio urbano, se constituyó en una tendencia generalizada a nivel mundial desde el último tercio del siglo XX, y ha alcanzado en varios casos magnitudes supranacionales o continentales, como el caso de la región urbana de Los Ángeles, que se extiende hasta el norte de la península de Baja California en México o la megalópolis de la costa este de los Estados Unidos, que va desde la ciudad de Boston hasta Washington, DC.

En cuanto a la identificación de los límites físicos de una región metropolitana, conocida también como ciudad territorio, la literatura especializada

recomienda observar la densidad de los principales flujos de comunicaciones, transportes de pasajeros y de bienes, etc. Es decir, identificar los límites de su área directa o cuenca de mercado. Así, en los flujos de movilidad cotidiana, los puntos de ruptura de carga son un indicador aproximado de los límites de una región metropolitana. Aunque dichos límites son móviles constantemente, debido a la dinámica misma del crecimiento urbano disperso.

El AMCG en las últimas décadas, presenta dichas características, es decir, un crecimiento extendido y fragmentado, con conurbación de los lugares urbanos de la región central incluyendo a varias ciudades medias y la generación de nuevas centralidades en su extrarradio, además, de la división espacial del trabajo ya indicada. Por lo que la tesis de que el AMCG esta transfigurándose gradualmente en una aglomeración urbana de nuevo tipo, es decir, en una región metropolitana, debe considerarse formalmente. Dadas las implicaciones que ello representa para las políticas públicas y las condiciones de vida y de productividad de la principal aglomeración urbana del istmo centroamericano.

Entre los factores por los cuales la AMCG se esta convirtiendo en una región metropolitana, se pueden señalar: La configuración misma del relieve natural de la altiplanicie, delimitada por las colinas de Mixco y de Pínula en sus flancos oriental y occidental, además, segmentada internamente por barrancos de grandes dimensiones. Lo que sumado a la ausencia de ordenación territorial, es decir, bajo el predominio del crecimiento físico espontaneo o desordenado, han impulsado un crecimiento urbano muy fragmentado y extendido, y dependiente de las carreteras nacionales que convergen o divergen radialmente de la ciudad central. Es importante señalar la conversión de las rutas nacionales que salen de la ciudad, en autopistas de cuatro carriles, a partir de los años ochentas, lo que ha representado una mejora sustancial de la accesibilidad al interior de la región central. Y con toda seguridad, se ha constituido en el factor significativo de expansión y conurbación urbana por todo lo largo y ancho de la región central del país.

El encarecimiento sostenido del suelo urbano en los sectores centrales y peri-centrales de la ciudad de Guatemala, también ha estimulado la sub-urbanización y periferización de varias actividades metropolitanas, particularmente habitacionales e industriales. Además de resultar estos sitios periféricos, hasta hace poco rurales, de mayor rentabilidad para las grandes empresas inmobiliarias. Por su parte, los

sectores de alto ingreso en búsqueda de recintos altamente cualificados, exclusivos y retirados, se han apoderado de las colinas de bosques al oriente de la ciudad, accesibles por al carretera a El Salvador.

Tras este proceso de crecimiento extensivo y fragmentado con urbanizaciones habitacionales, parques industriales, etc., el capital comercial y de servicios ha generado a su vez, centralidades terciarias de gran escala e impacto, en forma de centros comerciales localizados convenientemente en las nuevas periferias. Contribuyendo con ello a la consolidación de la reestructuración territorial de la región central.

La proximidad de varias de las ciudades medias del país respecto a la AMCG, en un radio no mayor a los 60 kilómetros del centro de la misma, ya que de la periferia puede ser solo de 25 kilómetros, está en parte orientando los procesos de desconcentración industrial y habitacional. Ya que varias de las nuevas áreas urbanas tipo ciudad dormitorio o parques industriales, de los últimos años, se han localizado en relación o en las cercanías de esas ciudades medias, que son Chimaltenango, La Antigua y Escuintla.

Constituyéndose toda una región laboral, con fuertes desplazamientos internos tipo pendular, dependientes de la red de autopistas nacionales que han terminado por estructurar territorialmente la región central del país. De ahí, que sean dichas vías las que presenten el mayor nivel de tráfico en los últimos años, como la autopista del pacifico, la ruta panamericana hacia el occidente, etc. Otorgando a la región metropolitana una configuración formal de tipo radial, dado sus largos brazos físicamente divergentes pero dependientes en cuanto a la movilidad urbana cotidiana de dichas carreteras.

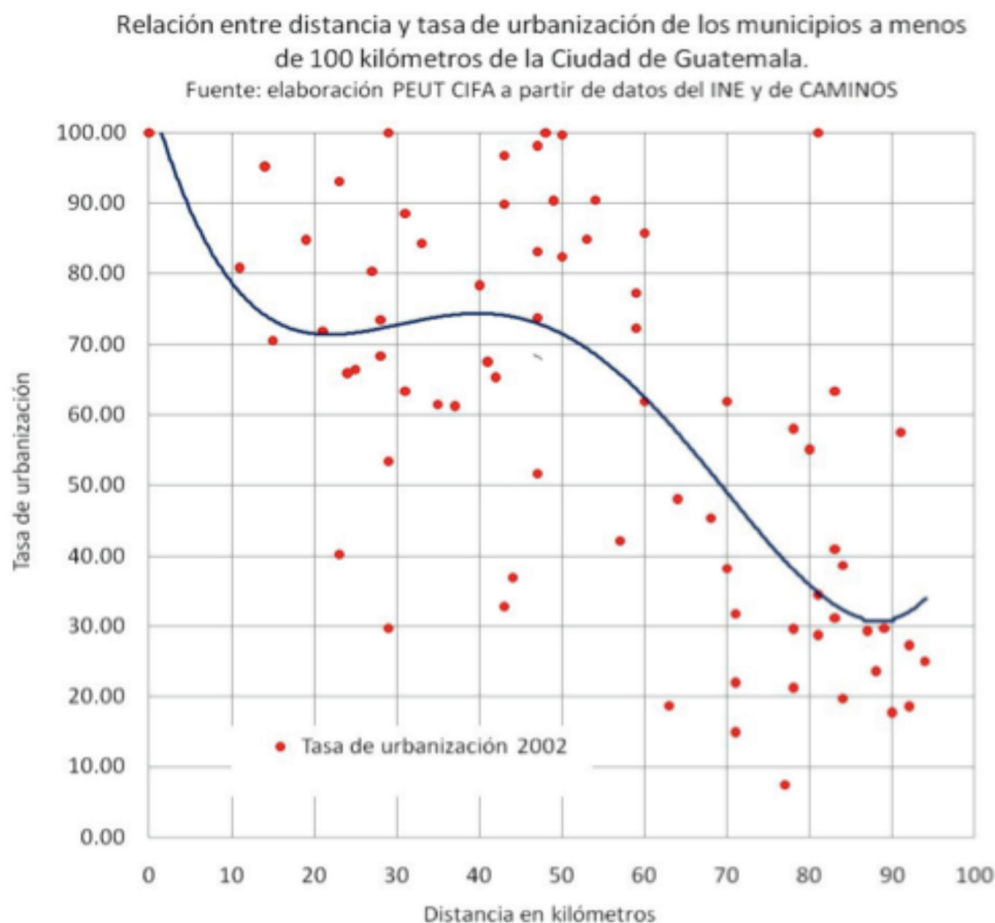
Los límites actuales de dicha región metropolitana, pueden conocerse siguiendo el indicador de las rupturas de carga de los flujos vehiculares, principalmente de pasajeros en vehículos particulares y buses públicos, sumado a las tasas de urbanización y de crecimiento población intercensal. Sobre la ruta al atlántico el límite de dicha región puede ubicarse en relación con la localidad de Sanarate en El Progreso, sobre la ruta interamericana poniente, a la altura de la Ciudad de Chimaltenango, y oriente por Barberena en Santa Rosa y al sur en la Ciudad con la ciudad de Escuintla. Es decir, la región metropolitana esta reconfigurando a la región central del país y convirtiéndola en una región urbanizada, la primera en su tipo en Guatemala.

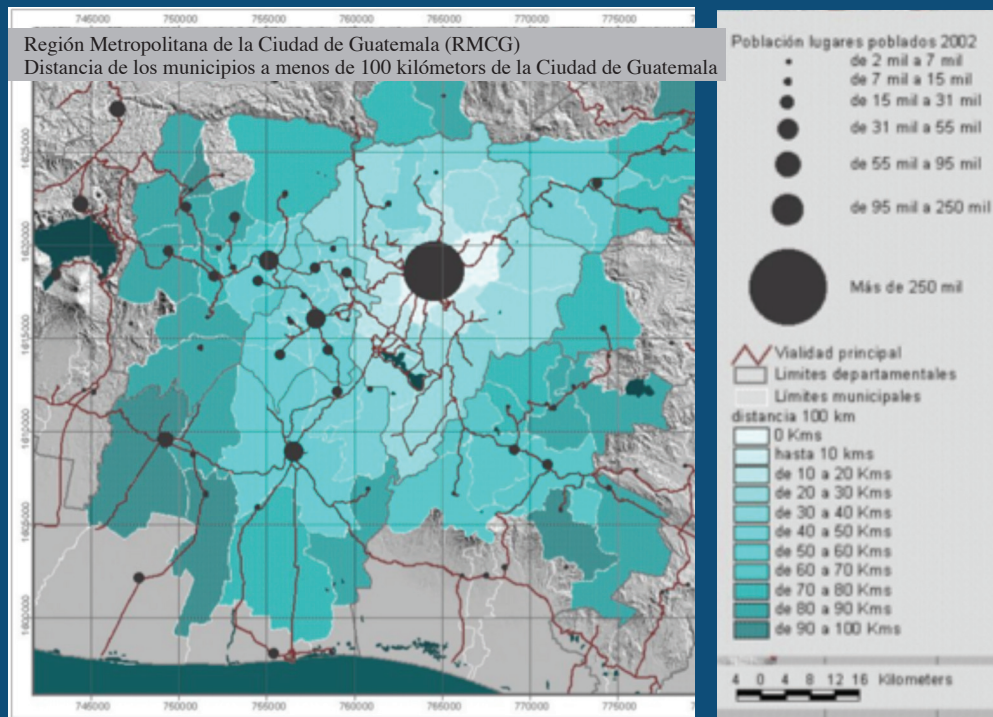
Entre los factores de tipo macro-económico que pueden explicar la transformación de la Ciudad de Guatemala de área a región metropolitana, o de metrópolis a ciudad red, se debe en gran parte a la fuerte concentración de la actividad económica del país, tanto comercial y de servicios de alto nivel o especializado, como la actividad de la industria manufacturera, en particular esta última. Todo favorecido por la reactivación de la integración económica centroamericana y el flujo de remesas a la región de los emigrantes en los EUA, desde la década de los noventas. Además esta el desarrollo de un sector financiero en la economía nacional y localizado en su gran mayoría en esta ciudad. Al igual, que buena parte del vigoroso crecimiento del aparato burocrático estatal, luego del proceso de democratización del país. Constituyéndose dicha aglomeración urbana en el mayor polo de actividad económica del país y del istmo.

Por otra parte, se encuentra la grave crisis de la economía campesina en el interior del país, que ha

despertado desde hace algunas décadas, grandes flujos migratorios de campesinos depauperados. Los que en parte buscan en las ciudades del país y de Norteamérica, aun en la Ciudad de Guatemala, mejores posibilidades de supervivencia. Pero muchos de ellos no lo alcanzan, dando pie al fenómeno denominado de urbanización de la pobreza rural.

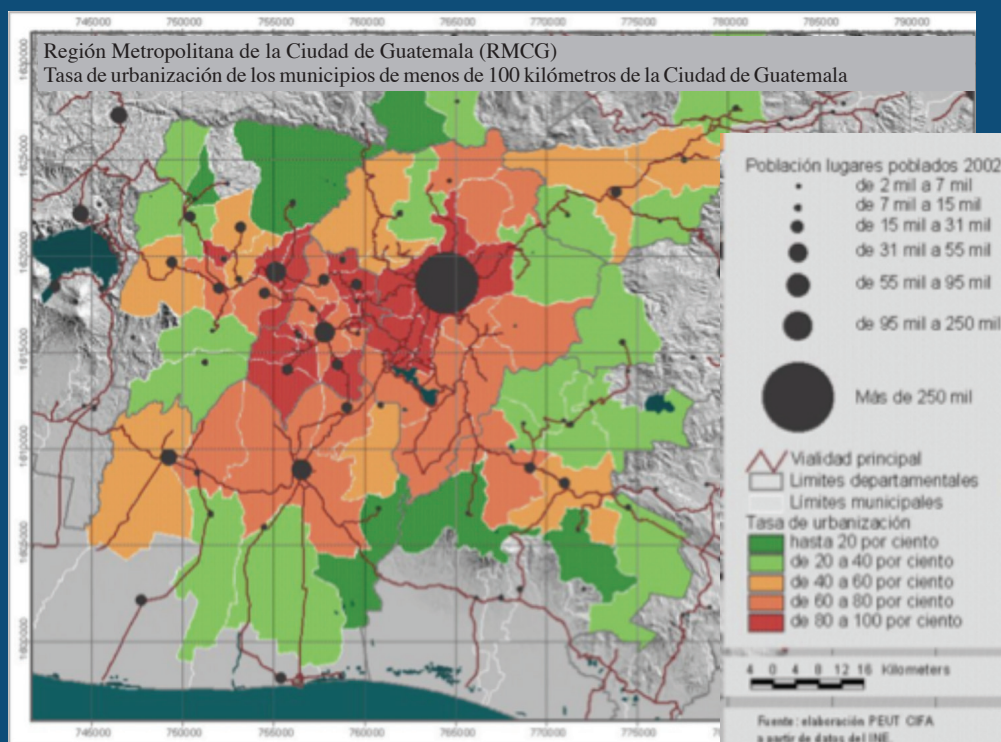
De la relación entre la tasa de urbanización y la distancia del centro de la Ciudad de Guatemala, de todos los municipios a menos de 100 kilómetros de la misma; se observa un punto de inflexión cercano al kilómetro 70. Ya que a partir de dicha distancia, la tasa de urbanización baja a menos del 50%. Esta distancia puede considerarse entonces como el umbral de los municipios urbanizados por la aglomeración metropolitana y el inicio de las áreas rurales que rodean a la misma. Es decir, la frontera en expansión permanente de la región metropolitana, según los datos del más reciente censo, el del 2002.





Las ciudades medias cercanas a la AMCG se encuentran a menos de 60 kilómetros del centro, en dirección sur y poniente y accesadas por autopistas de cuatro carriles; nos referimos a las ciudades de Chimaltenango, La Antigua y Escuintla. Mientras que las autopistas hacia el suroriente y nor-oriente, aún su ampliación a cuatro carriles está en construcción y dan acceso a pequeñas

localidades provinciales, como Barberena y Cui-lapa, o bien, Sanarate o Guastatoya. De ahí que este arreglo territorial de las vialidades sumado al peso demográfico y económica de dichas ciudades medias o sub-regionales, sean factores clave en la dirección diferencial que ha tomado la expansión de la aglomeración metropolitana hacia el poniente y sur.



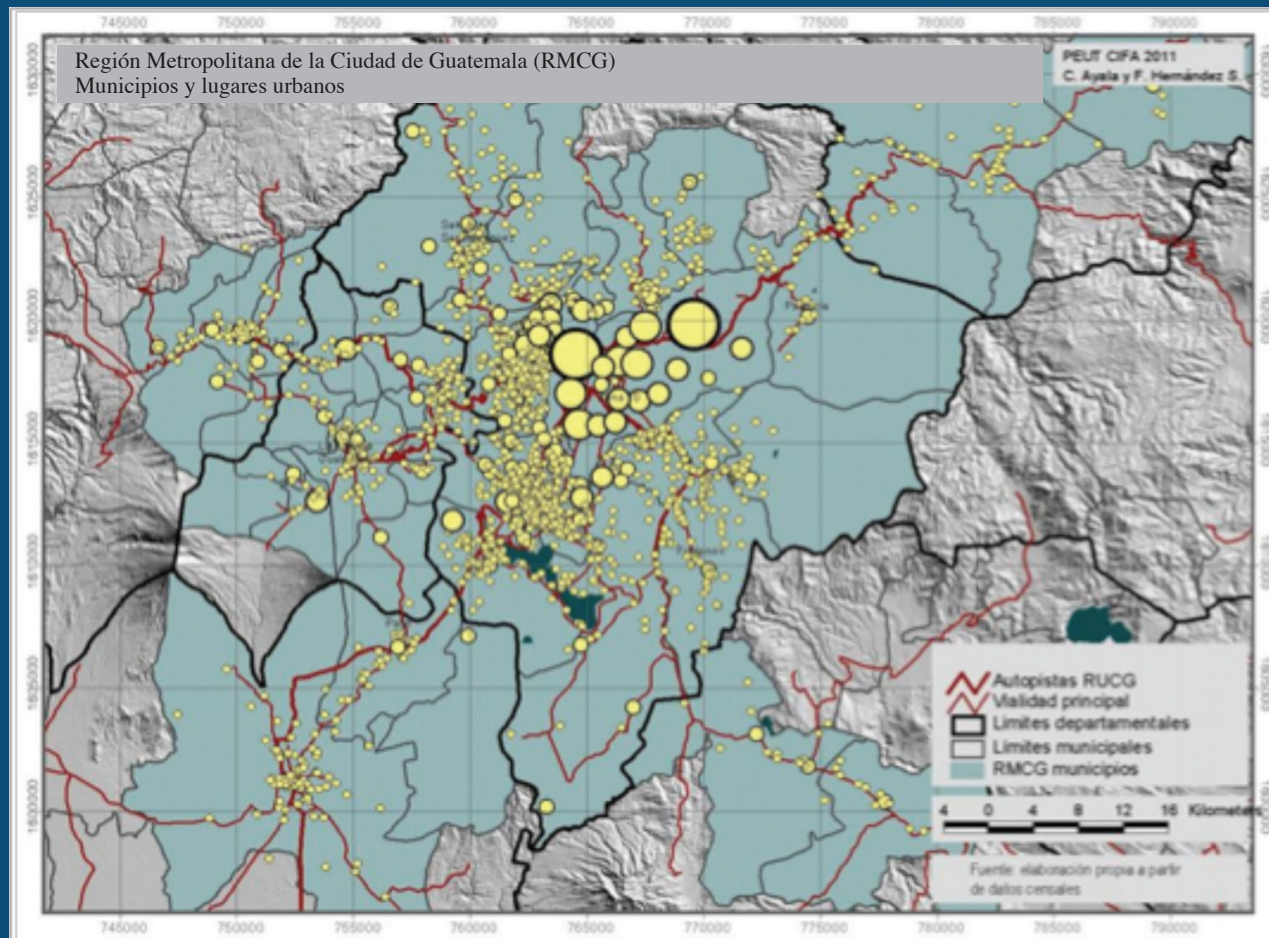
Casi toda la región central del país, posee tasas de urbanización mayores al 60% y los municipios centrales con más del 80%. Es decir, estamos ante una región muy urbanizada. Donde las jurisdicciones centrales de la AMCG y las del corredor urbano La Antigua – Chimaltenango, son las dos aglomeraciones urbanas mayores al interior de la región metropolitana.

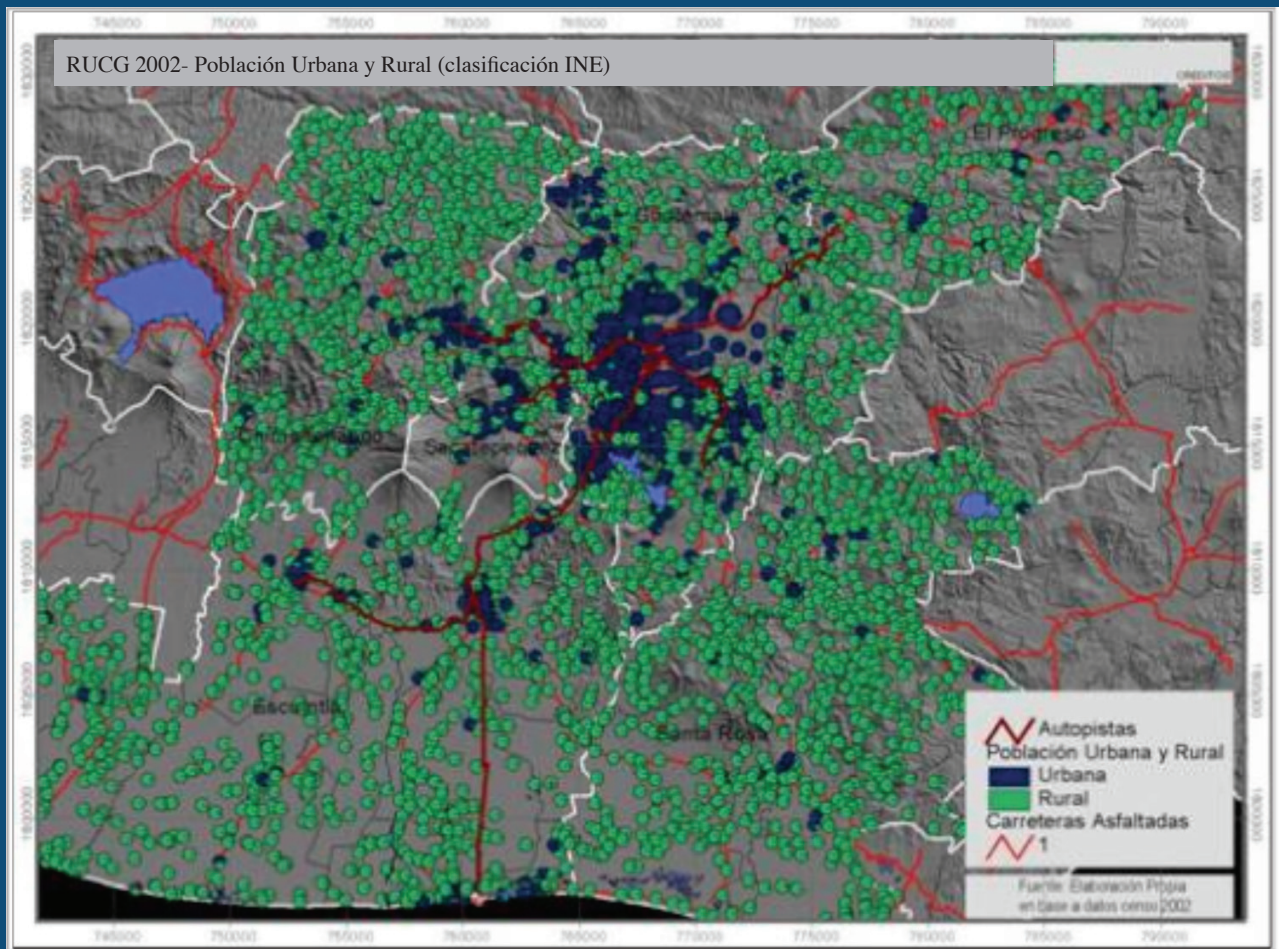
A nivel de lugares poblados considerados como urbanos y pertenecientes a la RMCG, se observa, que fuera de la AMCG, dichos lugares están en relación directa de proximidad con las carreteras nacionales. Lo que esta dando una forma tentacular y fragmentada al crecimiento de la región metropolitana. Pero sobretodo a una estructuración u organización espacial en forma de ejes radiales y que otorga a las carreteras el rol de ser los principales componentes o medios de la expansión metropolitana y a la vez de la articulación del espacio interior.

Existen varios criterios para delimitar territorialmente a la ciudad difusa, destacaremos el de las regiones funcionales. La delimitación de las realidades urba-

nas atendiendo a criterios funcionales de movilidad parte, en cambio, de la definición del espacio urbano como una red de relaciones. En efecto, la movilidad de las personas, el movimiento de las mercancías y los flujos de información tejen redes sobre el territorio, integrando espacios que, como decíamos, no tienen a menudo continuidad física.

Estas redes presentan distintas intensidades de flujo en cada una de las partes de su malla. Así, se toma el grado de interrelación entre dos áreas como indicador de pertenencia a una misma realidad urbana (y se hacen coincidir los puntos más bajos de interrelación con los puntos de ruptura) se pueden delimitar espacios urbanos a partir del estudio de las redes de relación. Estas aproximaciones ofrecen elementos de gran interés para el estudio de las estructuras territoriales. Sin embargo, esta delimitación es también necesariamente problemática, ya que cada función urbana (la movilidad laboral, los desplazamientos por compras, los intercambios de mercancías) tienen un espacio o espacios propios que, además, varía en el tiempo. Las delimitaciones funcionales han de ser por lo tanto necesariamente restrictivas y suelen tomar



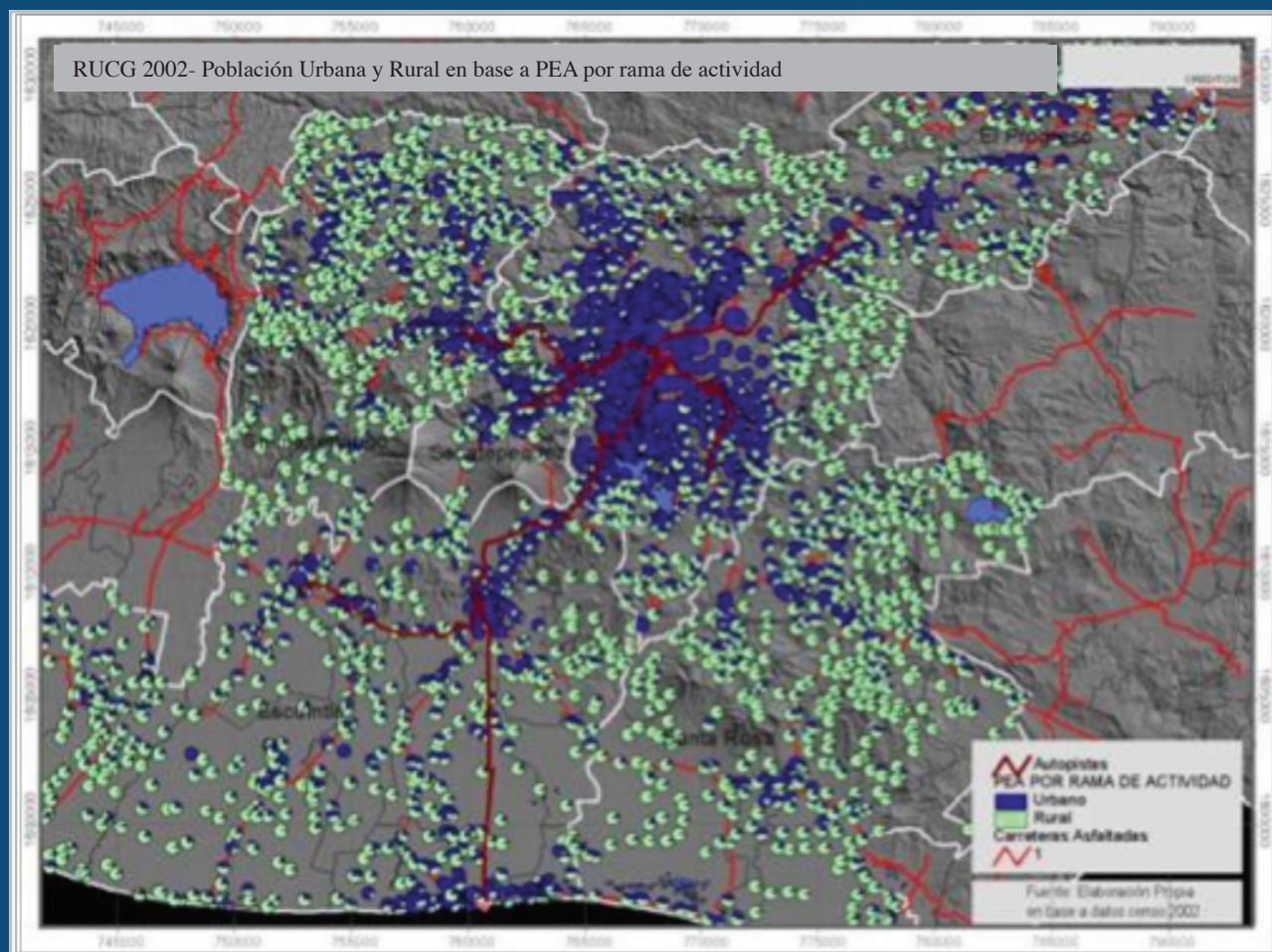


en consideración una sola función. Las más habituales son las referidas a la movilidad laboral, la cual es utilizada en los Estados Unidos como uno de los criterios estadísticos de delimitación de las áreas metropolitanas desde los años cincuenta. Es importante reconocer, junto con Harvey y Castells, que lo importante en el estudio de estas nuevas realidades urbanas contemporáneas, no es una forma sino el proceso.

El objeto de este apartado es determinar los límites de la región metropolitana central de Guatemala. Para aproximarnos a dicha delimitación aplicaremos una serie de criterios: la calificación que el Instituto Nacional de Estadística hace de los lugares poblados como urbanos y rurales; las ramas de actividad de la población económicamente activa (PEA) clasificadas en actividades urbanas y rurales; la evaluación de los flujos vehiculares y los puntos de ruptura del flujo; y finalmente, la tasa inter-censal de incremento de la población.

Al geo-referenciar la información del censo 2002 del INE, las categorías de población urbana y rural, a nivel de lugar poblado de los departamentos de Chimaltenango, Escuintla, Guatemala, El Progreso, Sacatepéquez y Santa Rosa, (Ver mapa) a parece un cierto continuo urbano que rebasa al Departamento de Guatemala, en particular las ciudades intermedias cercanas a la Ciudad de Guatemala aparecen como nuevos nodos significativos de concentración de población urbana, tal es el caso de Escuintla, Chimaltenango, La Antigua Guatemala y una ciudad pequeña como San Juan Sacatepéquez.

Aunque el criterio utilizado por el INE para diferenciar la población urbana de la rural no refleja la realidad urbana de la región central del país. Ya que una gran mayoría de lugares poblados a simple vista urbanos aun aparecen clasificados como rurales. Ya que la accesibilidad, la proximidad y las condiciones del relieve del territorio no parecieran determinar la inclusión de un lugar en la categoría de urbano, para ya no mencionar la presencia mayoritaria de PEA en actividades económicas del sector secundario o terciario.



En ese orden de ideas, se procedió a utilizar nuevamente la información censal 2002 pero de las ramas de actividad de la PEA. Esta fue agrupada en actividades rurales (agricultura y minería) y urbanas (las restantes actividades económicas, como comercio, industria y servicios). Al geo-referenciar esta información sobre la PEA rural y urbana, para los lugares poblados de los departamentos mencionados anteriormente, (Ver mapa) se descubre una mayor amplitud de los lugares considerados urbanos dentro la región central del país.

También en dicho mapa temático, se hace notorio una primera relación, entre urbanización y accesibilidad, ya que los lugares poblados muy próximos a la red vial vertebral de la región, como son las autopistas, se dedican muy mayoritariamente a actividades urbanas. El relieve del territorio condiciona en menor magnitud la presencia de lugares urbanos, especialmente ante la presencia de volcanes o de sistemas de grandes barrancos, es donde se observan áreas de baja ocupación.

Las ciudades medias de la región central del país, en este mapa temático cobran mayor valor como polos de actividad urbana, como son Escuintla, Chimaltenango y La Antigua. Seguramente estas ciudades

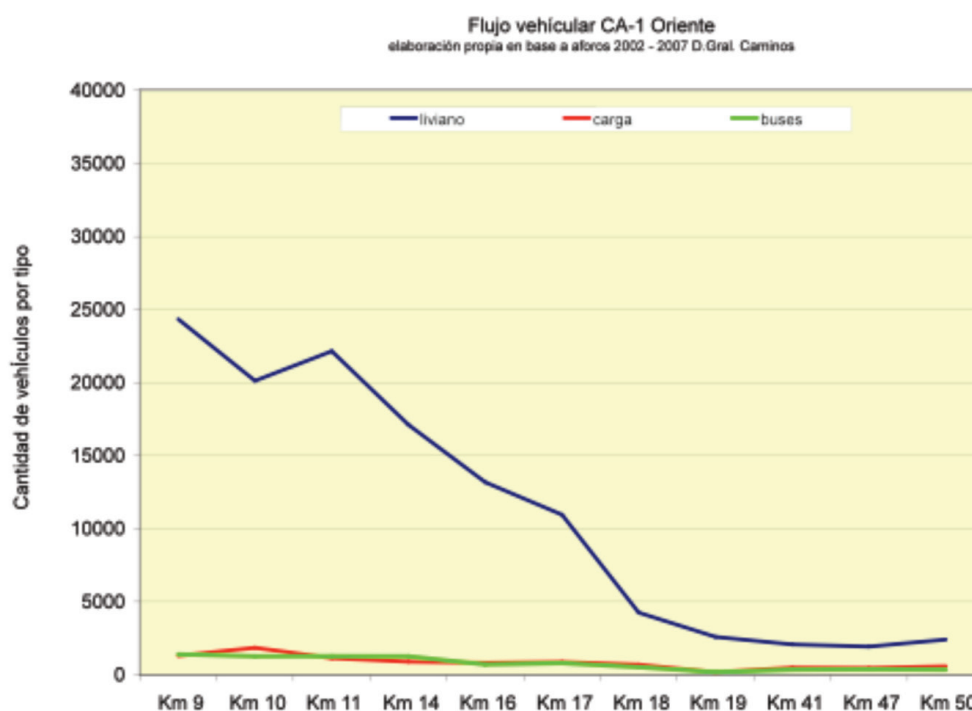
concentran una parte de los establecimientos donde se desempeñan estas personas y otra parte de dichos habitantes se desplazan hacia el Área Metropolitana de la Ciudad de Guatemala. También se evidencia que ciudades de menor tamaño también se convierten en nodos de atracción, como las ciudades pequeñas de Barberena, Sanarate o San Juan Sacatepéquez. La porción norte del departamento de Chimaltenango evidencia una interesante distribución de lugares con población urbana. De lo anterior podemos deducir que los límites de la aglomeración urbana en esta región del país, están ahora en relación con las ciudades medias, y que además, presentan una continuidad territorial de población urbana con el área metropolitana por medio de la red radial de autopistas.

La medición de la variación drástica de los flujos que convergen hacia una Región Metropolitana permite identificar los límites de su extensión territorial. Estos flujos pueden ser de personas, informaciones y bienes. En el caso de la región central del país, que tiene a la Ciudad de Guatemala como su núcleo central, uno de los datos que pueden emplearse es la medición de tráfico vehicular que realiza la Dirección de Caminos.

Los datos a los cuales tuvimos acceso corresponden al periodo 2002 y 2007. Estos datos anuales de medición de la carga vehicular de las carreteras, se realizan para fundamentar decisiones de adecuación de las características de las carreteras al incremento y tipo de tráfico rodado. Esta información además permite conocer la cantidad de vehículos que transitan por las principales carreteras del país, como los vehículos livianos (automóviles, pick ups), buses (microbuses y buses), y de carga (camiones y tráileres). A continuación se analizan estos flujos en cuatro de las carreteras que articulan la región central del país, como son la carretera al Atlántico (CA1 Norte), la carretera al Pacífico (CA 9 Sur), la carretera a El Salvador (CA 1 Oriente) y la carretera a Occidente (CA 9 Occidente).

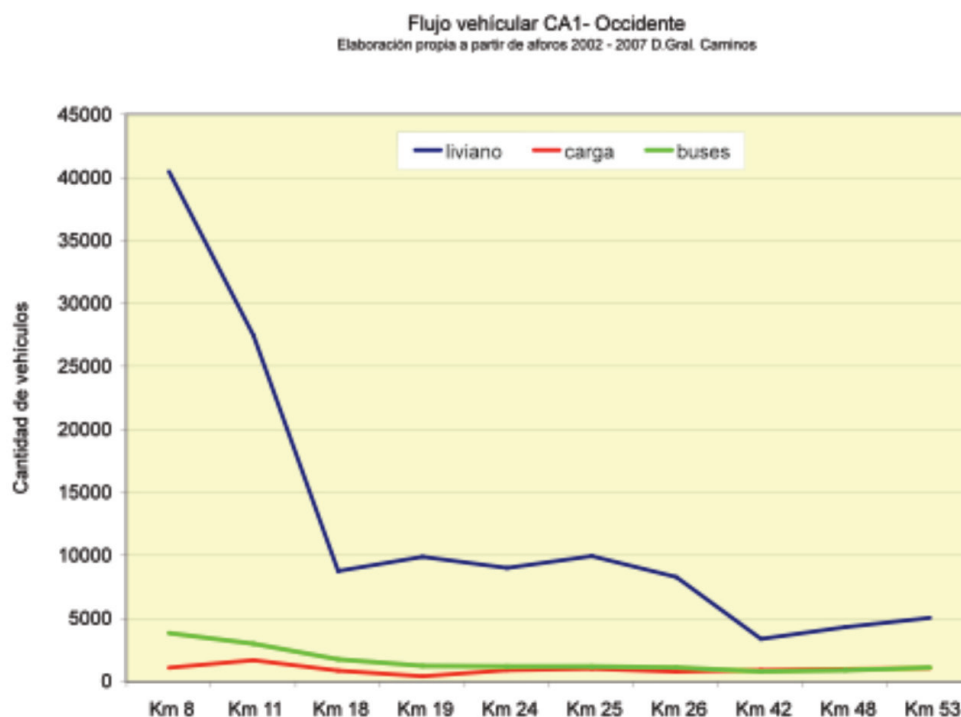
En la gráfica 1, representa el flujo de vehículos sobre la CA-1 oriente o Carretera a El Salvador. En este caso, los datos van del kilometro 9 al kilometro 50, mas o menos del Hotel Vista Real a un poco antes de Barberena en el departamento de Santa Rosa. El

volumen de vehículos livianos inicia con casi 25 mil autos manteniendo una disminución constante hasta el kilometro 17, pero en el kilometro 18 se presenta una ruptura muy evidente de carga del flujo, ya que en este punto disminuye hasta menos de 5 mil autos livianos, es en el área de Don Justo y la entrada a Pavón. Posteriormente el flujo se mantiene constante. En cuanto a los buses y vehículos de carga, el flujo se mantiene constante en todo el recorrido, en un promedio de 500 vehículos. Este análisis del flujo de los vehículos livianos nos permite identificar el sitio donde se ubican los ingresos a San José Pínula y a Pavón como el lugar donde los flujos se dispersan y se diluyen. En esta vía son determinantes dos circunstancias, la primera que es la única opción de conexión con la porción oriente de la ciudad, y la otra, es el relieve, en el área de Don Justo se inicia una altiplanicie que posee varias ramificaciones viales, la primera concentra y la segunda dispersa el flujo vehicular. Luego, la carretera de cuatro carriles, se estrecha, en una ruta tradicional de solo dos carriles.



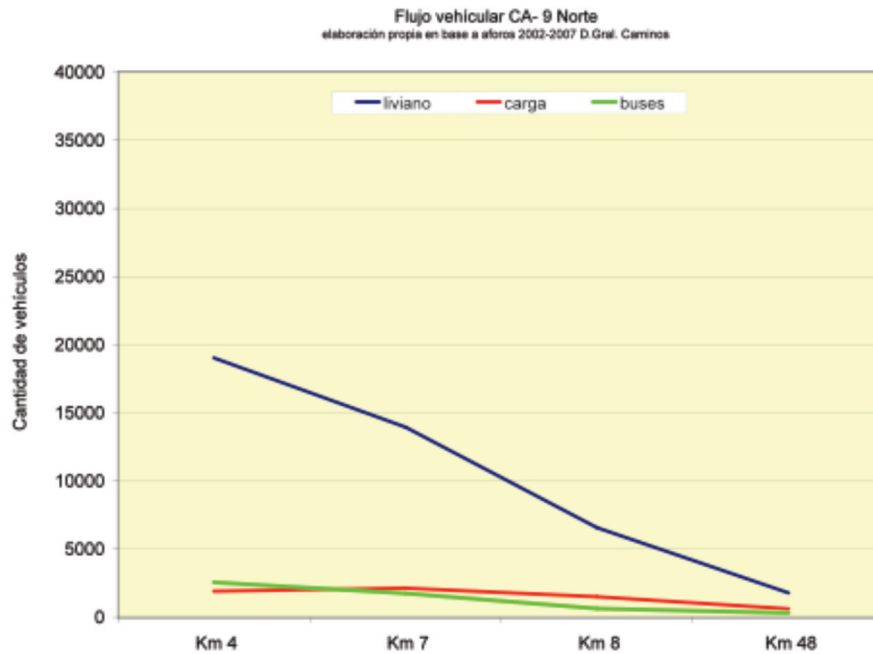
Gráfica 1.

En la carretera CA-1 Occidente el registro de datos inicia en el kilómetro 8, en el sitio de entronque del anillo periférico y la Calzada Roosevelt y termina hasta en el kilómetro 53 a la altura de la ciudad de Chimaltenango. En cuanto a los vehículos livianos el flujo inicia con 40 mil unidades, teniendo un primer punto de ruptura en el kilómetro 18, a la altura de la entrada a Ciudad San Cristóbal, después de este punto el flujo se mantiene constante hasta el kilómetro 26, cerca del entronque con La Antigua y San Lucas, donde el flujo baja hasta menos de 5 mil vehículos hasta llegar a El Tejar. En esta vía se evidencia la complejidad de la Región Metropolitana ya que al acercarse a Chimaltenango el flujo de vehículos registra un ligero aumento. En el caso del flujo de buses se observa una mayor cantidad hasta el kilómetro 24. El tráfico de vehículos de carga se evidencias dos puntos donde la cantidad aumenta en el kilómetro 11 y en el kilómetro 25, en el primer punto es donde se encuentra una agrupación de plantas de manufactura y el segundo donde confluyen algunos vehículos de La Antigua. Entonces, la gráfica refleja la conformación de la Región Metropolitana y las relaciones entre la Ciudad de Guatemala y la ciudad de La Antigua, también el dinamismo de la ciudad de Chimaltenango, indicado en el aumento del flujo vehicular en sus alrededores.

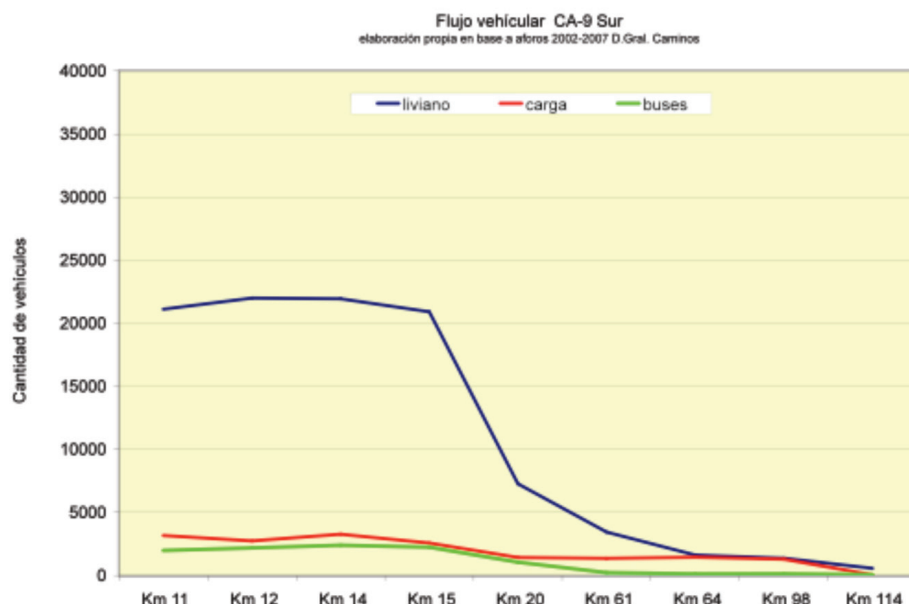


Gráfica 2

En la gráfica que representa el flujo vehicular en la CA-9 norte o Carretera al Atlántico. El registro solo cuenta con 4 puntos de medición del tráfico, iniciando en el kilómetro 4 y finalizando en el kilómetro 48, justo en el ingreso al centro urbano de San Antonio La Paz. La cantidad de vehículos livianos que transitan en un día por esta vía inicia es casi de 20 mil, disminuyendo a un mil ya en el kilómetro 48, en un descenso continuo. Los flujos en esta vía reflejan la poca expansión urbana en esta parte de la región metropolitana y la poca complejidad espacial de su territorialidad urbana, ya que la ruta alimenta un área limitada por las características del relieve irregular y la aridez de los sitios. De especial mención, es que dicha ruta hasta hace poco fue convertida en autopista de cuatro carriles.



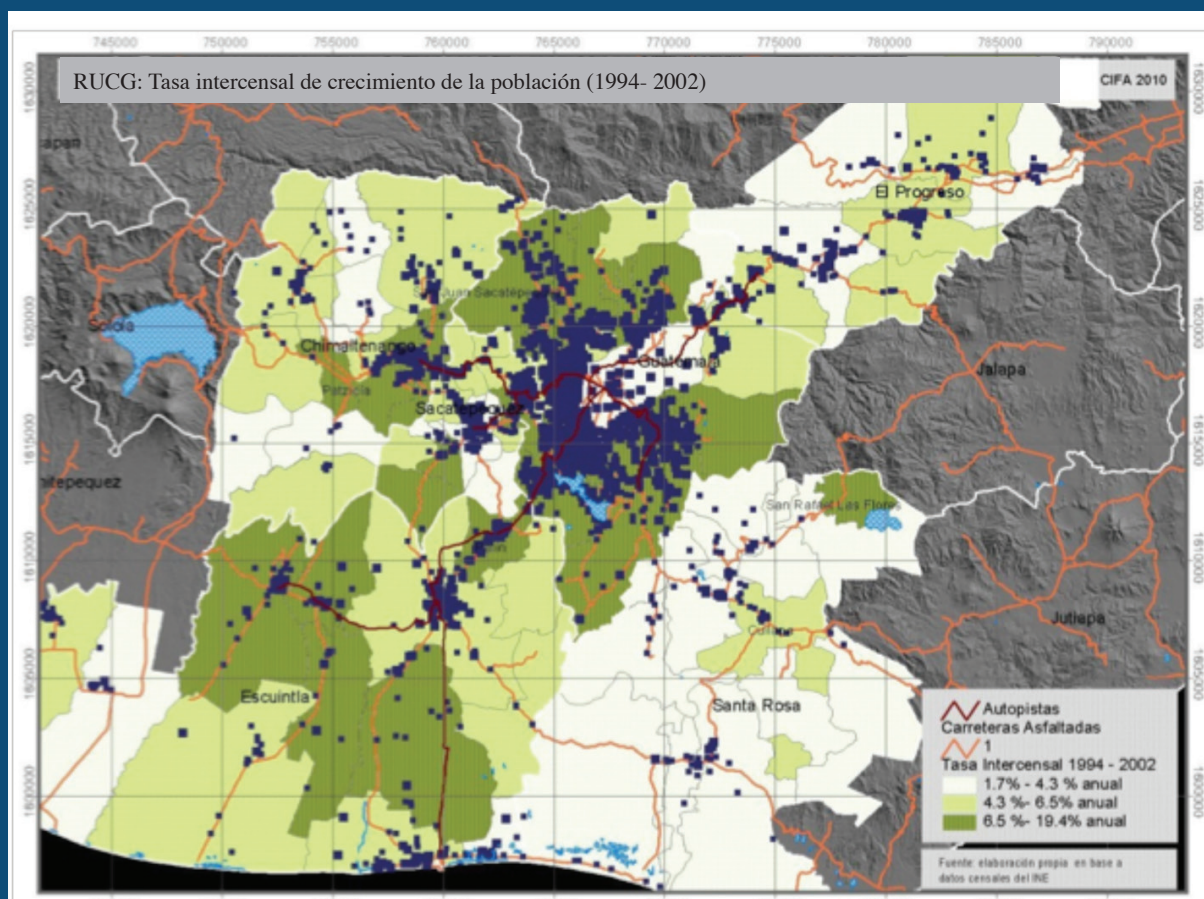
En la gráfica que representa el flujo vehicular sobre la CA-9 Sur o Carretera hacia el Pacífico, el registro de los puntos de medición inicia en el kilómetro 11, un poco antes de la cuesta de Villalobos, algunos puntos entre este y el límite del municipio de Villa Nueva, luego el registro continua después de Escuintla para finalizar en el kilómetro 114 en la autopista a Puerto Quetzal. En el primer tramo se observa un flujo constante de vehículos hasta el kilómetro 15, justo en la entrada a Villa Nueva, a partir de este punto inicia la disminución del flujo vehicular de forma constante, hasta las proximidades de la ciudad de Escuintla, luego de la cual, el flujo disminuye y se mantiene constante en cerca de 200 vehículos.



La última tasa inter-censal de población por cada municipio de la región central del país, permite observar el ritmo de incremento de habitantes entre 1994 y 2002. Las tasas de crecimiento van de 1.7 al 19.4. Se divide este intervalo en tres cortes naturales de la distribución de los datos, el menor rango tasa de crecimiento es de 1.7 a 4.3 por ciento; un segundo rango con crecimiento intermedio de 4.3 a 6.5 por ciento; y un rango con alta tasa de crecimiento de 6.5 a 19.4 por cada año. Ver abajo, mapa temático.

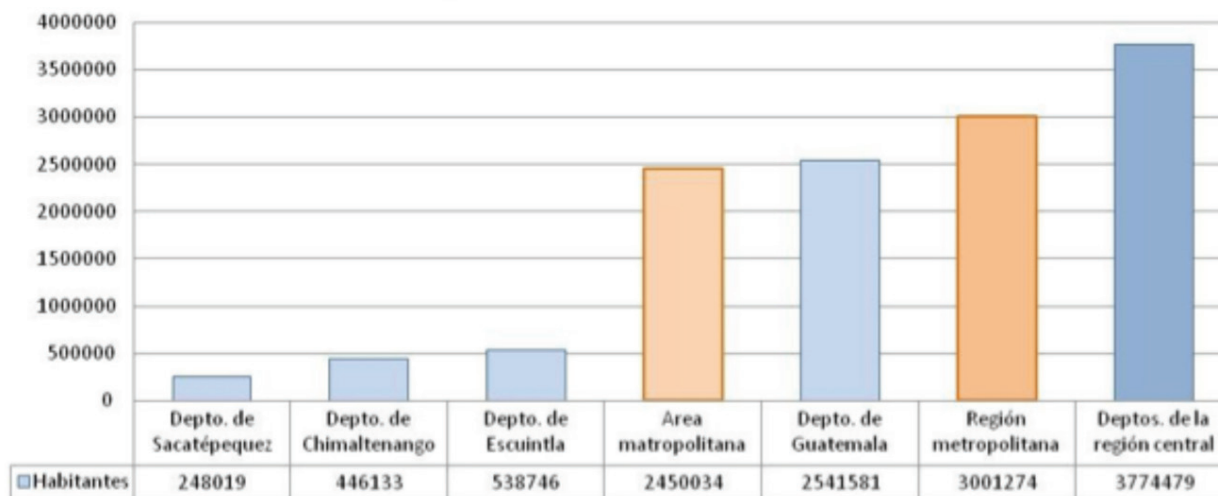
El mayor dinamismo de crecimiento poblacional periférico en la región metropolitana se observa entre los municipios de los departamentos de Guatemala, Escuintla y Chimaltenango. Por el contrario los municipios de El Progreso muestran un crecimiento menor y el de Santa Rosa mucho menor aún, en comparación con los primeros. Es decir que el

crecimiento de la región metropolitana se orienta sobre todo hacia el poniente y el sur del núcleo central de la aglomeración, en relación con las regiones colindantes más dinámicas económicamente y con mejor accesibilidad, dada la conexión con autopistas, que datan desde la década de los ochentas.



Habitantes por ámbitos territoriales de la región central de Guatemala para el 2002.

Fuente: elaboración PEUT CIFA a partir de datos censales, no incluye omisión censal



Otra observación de importancia, es que la mayor parte de los municipios con mayor crecimiento poblacional son los atravesados por las autopistas nacionales y varios de estos se localizan mas allá de los límites del departamento de Guatemala, como Palín; con la excepción de los municipios accesibles por la ruta a El Salvador, de muy reciente conversión en autopista y que conduce a la región suroriental del país, de no muy alto dinamismo económico.

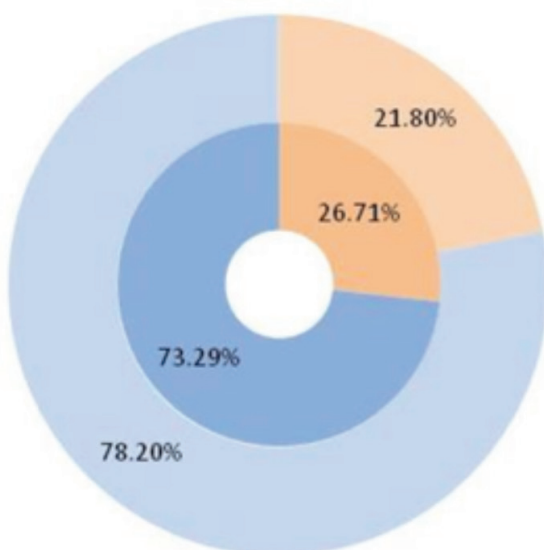
Ya identificados los límites territoriales aproximados de la RMCG, se estima que la totalidad de esta región poseía en el año censal 2002, alrededor de tres millones de habitantes, dato construido al considerar solamente los lugares poblados considerados urbanos y pertenecientes a la región metropolitana. Así la RMCG poseía medio millón más de habitantes que la AMCG. Esta diferencia poblacional con toda seguridad se incrementará en la medida que la expansión incontrolada de la AMCG prosiga y siga nutriendo a esta nueva forma de metrópolis. A su vez, la totalidad de la población de los Departamentos de la región central del país, alcanza los 3.7 millones de habitantes, es decir, sólo 700 mil mas que la RMCG. Diferencia que seguramente irá disminuyendo en la medida que la Región metropolitana concluya su expansión dentro de la región central del país.

Siempre para el año censal 2002, el Área metropolitana comprende a casi el 22% de la población total del país, mientras que la Región metropolitana contiene a casi el 27% de la misma. Es decir, la región metropolitana posee entre la cuarta y la tercera parte de los habitantes del país. Lo que nos lleva a considerar la alta concentración de población urbana en el centro del país, y que el país mismo, posee un patrón de asentamiento territorial caracterizado por una relación con un único y gran polo central. Además, al considerar a la Ciudad de Guatemala como una región metropolitana, sucede que la misma no ha dejado de crecer, como se había considerado por varios analistas, por el contrario, ha continuado creciendo pero como otro tipo de aglomeración urbana y continua concentrando a gran parte de la población y de la actividad económica del país. Probablemente por la modernización y densificación de la red de carreteras que divergen en la región central hacia todo el país y por las dimensiones pequeñas del territorio nacional, que muy bien puede ser atendido desde un único nodo central de actividades.

Porcentaje de población de la AMCG y de la RMCG respecto a la del interior del país para 2002

Fuente: PEUT CIFA a partir de datos censales

■ Area y región metropolitana ■ Resto del país



Bibliografía:

- Carlos AYALA R., coord. (2008). El proceso de metropolización de la Ciudad de Guatemala. Guatemala, CIFA USAC, inédito.
- _____, Territorios Urbanos. Ciudad de Guatemala, CIFA USAC. Números 01 del 2005 y el número 02 del 2006.
- Massimo CACCIARI, (2010). La ciudad. Barcelona, Ed. G. Gili. (edición original en italiano, de 2009)
- Ron J. JOHNSTON, et, al. (2000). Diccionario de Geografía Humana. Madrid, ediciones Akal. (Edición original en inglés, por Basil Blackwell, 1994)
- James H. JOHNSON, (1987). Geografía Urbana. Barcelona, Oikos-Tau. (Edición originaria en inglés, 1974)
- Instituto Nacional de Estadística, (1996). X censo de población y V de habitación 1994. Guatemala, INE.
- _____, (2003). Censos nacionales XI de población y VI de habitación 2002. Guatemala, Instituto Nacional de Estadística.
- Oriol Nel-lo y Francesc Muñoz, (2004). "El proceso de urbanización", en: Geografía Humana, coord. J. Romero. Barcelona, editorial Ariel. pp. 255-332.
- Mario POLESE, (1994). Economía Urbana y Regional, Introducción a la relación entre territorio y desarrollo. Cartago-Costa Rica, Libro Universitario Regional, 1998. (Primera edición en francés, París 1994).
- Edward W. SOJA, (2008). Postmetrópolis, estudios críticos sobre las ciudades y las regiones. Madrid, ediciones Traficantes de Sueños.