

Carretera del Litoral y el algodón en El Salvador 1955-1965

Christian Samael Zelada López
Universidad de El Salvador
zeladachristian@gmail.com

Resumen

Este artículo pretende dar a conocer la inversión de los gobiernos de Osorio y Lemus en materia de red vial, específicamente la Carretera El Litoral. Su construcción responde a una iniciativa de modernización del país; con la inversión en infraestructura se buscó generar crecimiento económico y tener mayor conectividad. La diversificación de la economía agroexportadora permitió la expansión de productos como el algodón.

Palabras clave: algodón, infraestructura, desarrollo, El Salvador.

Abstract

This article aims to show the investment of the Osorio and Lemus governments in the area of road network, specifically the coast road. Its construction responds to an initiative of modernization of the country; With the investment in infrastructure was sought to generate economic growth and have greater connectivity. The diversification of the agro-export economy allowed the expansion of products such as cotton.

Keywords: *cotton, infrastructure, development, El Salvador.*

1. Introducción

A partir de 1950 se inicia la implementación de la industrialización en El Salvador. El nuevo rumbo que se le estaba dando al país respondía a políticas internacionales, dictadas por organizaciones económicas que buscaban el crecimiento económico de los países de América Latina. La construcción, ampliación y finalización de la Carretera El Litoral dinamiza la costa pacífica salvadoreña, además desde los años cincuenta, la producción y exportación de algodón crece. Se intentará mostrar la relación que tiene la construcción de infraestructura con el desarrollo económico. En los años cincuenta El Salvador desarrolla ventajas competitivas que le permiten insertarse al mercado internacional ¿la intención? Tener un despegue económico significativo.

Entre 1955 y 1965, la economía de El Salvador tuvo un crecimiento característico, la mayoría de estudiosos de este tema considera que las causas se deben a la exportación de café pero también se exportan otros productos como azúcar y algodón. Las exportaciones de algodón son las mejores en la historia económica del país (según datos del MAG). Los gobiernos de Oscar Osorio y José María Le-

mus desarrollaron infraestructura vial, es la forma en que se articula el desarrollo económico del país para aquellos años. La perspectiva de esta investigación es un enfoque de *Desarrollo de Infraestructura*¹.

El desarrollo de la economía es factible en cuanto se tengan los recursos necesarios para su implementación, en los años cincuenta el desarrollo es a través de la economía de la agroexportación, la industria y la integración económica regional. Desde la teoría que lo queramos observar, hay un consenso casi total (entre economistas e historiadores) y ese es que, se deben dar las condiciones para el desarrollo de la economía. Según Rosemary Thorp, en este periodo, el Estado interviene directamente en la economía, y una de las maneras de hacerlo es construyendo infraestructura para generar crecimiento económico.

En esos años, El Salvador se encuentra en un contexto de creci-

1 Para una mejor comprensión véase : Patricio Rozas y Ricardo Sánchez, "*Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual*". Recurso Web, (consultado el 15 de Febrero de 2016) (CEPAL, 2004), <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6441-desarrollo-de-infraestructura-y-crecimiento-economico-revision-conceptual>.

miento favorable ya que el programa económico desarrollado por la CEPAL (1948) busca dinamizar las economías de los países latinoamericanos mediante la agroexportación y la industrialización. Simultáneo al proceso latinoamericano también hay un proceso centroamericano de integración económica, del cual El Salvador es parte.

2. Precisiones conceptuales y estado del debate

Es importante precisar los conceptos que vamos a retomar para este trabajo. Es por ello que cuando hablemos de infraestructura debe entenderse como el conjunto de estructuras de ingeniería e instalaciones –por lo general de larga vida útil– que constituyen la base sobre la cual se produce la prestación de servicios considerados necesarios para el desarrollo de fines productivos, políticos, sociales y personales. Esta definición es del Banco Interamericano de Desarrollo².

2 Banco Interamericano de Desarrollo. *Un nuevo impulso para la integración de la infraestructura regional de América del Sur 2000*. Recurso Web (Consultado sábado 09 de abril de 2016): http://www.iirsa.org/admin_iirsa_web/Uploads/Documents/Un%20Nuevo%20Impulso%20a%20la%20Integracion%20de%20la%20Infraestruc-

Se entiende por desarrollismo, las políticas económicas aplicadas en varios países de América Latina por gobiernos de distintos signos políticos que procuraron enfrentar los problemas del atraso, el estancamiento y la insuficiencia de las economías de la región. Surge debido a que los países subdesarrollados debían crear una formulación teórica independiente o a lo menos adaptada, ya que en importantes puntos y aspectos no funcionaban igual que los desarrollados³.

Red vial es entendida como el conjunto de carreteras que pertenecen a la misma clasificación funcional nacional, departamental, regional y vecinal o rural. El litoral es una carretera nacional y regional.

En cuanto al estado del debate, autores internacionales mencionan que para 1950 el Estado es interventor directo en la economía. Rosemary Thorp alude cómo desde México hasta Argentina hay una intervención gubernamental en la economía. Patricio Rozas y Ricardo Sánchez hacen un aporte interesante a esta discusión, y es que debe haber un suministro eficiente

tura.pdf.

3 Osvaldo Sunkel y Pedro Paz, *El subdesarrollo Latinoamericano y la teoría del desarrollo*, 23 ed. (México: Siglo XXI Editores, 1991), 37.

de los servicios de infraestructura vinculada a políticas de desarrollo; sin infraestructura adecuada es imposible construir el desarrollo. Ejemplos de infraestructura e intervención estatal lo encontramos en el trabajo de Ana María González y Carol Andrea Alba que investigan sobre la infraestructura vial en Colombia.

Héctor Dada Hirezi ofrece un desarrollado panorama sobre cómo está la economía para las décadas cincuenta y sesenta. Analiza cómo en la evolución de la economía salvadoreña entre 1945 y 1960 dominó el proceso de integración económica de Centroamérica. El Mercado Común Centroamericano es la coincidencia, según Hirezi, de los intereses de una burguesía local y los intereses del mercado internacional⁴. El trabajo que hace Héctor Dada tiene como marco interpretativo la teoría de la dependencia y desarrollo económico, en tanto que ve la relación que hay entre los centros de producción y la periferia. Otro punto interesante que retoma este autor es la propiedad de la tierra y da pautas para entender que la economía algodonera

4 Héctor Dada Hirezi, *La economía de El Salvador y la integración centroamericana 1945-1960*. (San Salvador: UCA Editores, 1987).

se establecerá debido a la construcción y ampliación de la carretera el litoral. Carlos Gregorio López afirma que el *boom* del algodón está directamente asociado al cambio territorial del país; en específico, involucra la zona de la costa del país mediante la ampliación de la Carretera El Litoral. Es interesante como este autor hace un análisis de la economía de El Salvador a través de la larga duración, más que hacer un estudio con fuentes primarias, realiza un análisis bibliográfico con alta capacidad explicativa en un arco temporal largo⁵.

3. Carretera El Litoral de El Salvador 1955-1965

Desde la década de 1940, el gobierno salvadoreño había penetrado el litoral del Pacífico con algunas carreteras, pero no fue hasta mediados de los años cincuenta que comenzó la construcción agresiva de vías pavimentadas que atravesarán la totalidad del litoral desde Ahuachapán hasta La Unión⁶ (306

5 Carlos Gregorio López Bernal, "Economía, territorios e identidades en la larga duración: una aproximación al caso salvadoreño." *Teoría y Praxis, Universidad Don Bosco*, no. 7 (2006).

6 Knut Walter Franklin, "Ideales igualitarios y autodeterminación",

kilómetros). Desde su llegada al Ejecutivo, el gobierno de Osorio se propone lograr una mejora sustancial en el sistema vial; uno de los proyectos más ambiciosos será la carretera del litoral salvadoreño ya que integrará la zona costera del país a la dinámica económica nacional.

Se ha querido con esto liquidar etapas anteriores de improvisación del Estado Salvadoreño, en armonía unidad con la gestión integral del gobierno. Ejemplo de ello es la actitud responsable con la construcción de la Carretera El Litoral. Esta gran arteria vial tiene como finalidad rescatar para la producción agrícola toda la zona costera aldeaña al océano pacífico, de manera que la economía salvadoreña pueda experimentar durante los próximos tres años, el saludable beneficio de una producción agrícola diversificada. La carretera del litoral tiene una importancia como ninguna otra⁷.

La Carretera El Litoral, como proyecto del Coronel Osorio y del General Lemus, puede periodizarse entre 1954-1962 ya que es en esos años en que se inicia y finaliza su construcción, pavimentación y ampliación⁸. La construcción de esta carretera fue posible debido a que el gobierno salvadoreño adquirió préstamos con el Banco Mundial y el Banco Interamericano de Desarrollo⁹. Poco a poco la modernización del sistema vial tomó rumbo, la Dirección General de Caminos y la Oficina de la Carretera El Litoral, ambas subsecretarías del Ministerio de Obras Públicas fueron las instancias encargadas de llevar a cabo las obras de terracería, medición y construcción de la carretera¹⁰.

En 1954 la construcción del tramo de Usulután hacia San Miguel ya estaba en proceso, bajo la Dirección General de Caminos del Ministerio de Obras Públicas. Para ese año hubo significativos avances en el tramo de Zacatecoluca y el puente del litoral en San Mar-

en *El Salvador la República 1924-2000*, ed. Álvaro Magaña, 1a ed. (San Salvador, El Salvador: Fomento Cultural Banco Agrícola, 2001):486.

7 Boletín informativo del ministerio de obras públicas n° 17 (1954), 13.

8 Memoria de labores del ministerio de obras públicas 1955-1956: 3.

9 Revista El Salvador al día. N° 205, Año VI, El Salvador: San Salvador, marzo 1954: 1.

10 Memoria de labores del Ministerio de obras públicas 1957-1958, San Salvador: 1.

cos Lempa, (oriente del país) esto en el departamento de la Paz, los trabajos entre 1954 y 1958 fueron los más intensos. Con la carretera del litoral se pretendía conectar más de 200 kilómetros de asfalto en todo el país, iniciando desde la frontera de La Hachadura hasta llegar al puerto de La Unión, al igual que la Carretera Interamericana o Panamericana, El Litoral pretendía ser la *espina dorsal del país*¹¹. El Litoral y la Panamericana no serían carreteras separadas; debían conectarse entre sí.

Este circuito de doscientos cincuenta kilómetros está formado por la carretera el litoral entre San Salvador y Usulután; allí continua por 37 kilómetros de Usulután por el pueblo el triunfo, esas regiones encierran zonas cafetaleras como Santiago de María, Berlín y San Vicente considerables regiones de tierras planas, costeras y altiplanicies que producen cereales, caña de azúcar, etc.¹².

Los trabajos de construcción de la Carretera El Litoral permanecieron

en 1955, para entonces se trabajaba en algunas secciones: la de La Libertad-Comalapa, la sección de Comalapa y el Playón (San Vicente) y se estaba iniciando la carretera entre San Salvador y Zacatecoluca (La Paz). Se puso en marcha la solicitud de préstamo para la cual el gobierno central aportó 14,550,000.00 colones y se prestó al BICF 11,100,000.00 colones. Los contratos de licitación se ofertaron y fue la compañía norteamericana *Tipperts-Abbett-McCarthy* la encargada de hacer todos los estudios previos.¹³

Por diversas situaciones, la construcción de los seis tramos o secciones El Litoral (L1-L6) tuvo algunos retrasos. A continuación se muestra cómo en 1956 se adquieren los contratos y las empresas encargadas de realizar los tramos de construcción de la Carretera El Litoral; en dichos contratos hay empresas nacionales y norteamericanas. Lo interesante de esto es ver cómo hay una inversión fuerte, así mismo se da una especie de asocio público-privado entre compañías nacionales y extranjeras.

11 Boletín informativo del ministerio de obras públicas nº 9, (San Salvador 1953).

12 Boletín informativo del ministerio de obras públicas nº 3, (San Salvador 1954).

13 Memoria de labores del ministerio de obras públicas nº 1, (San Salvador 1955-1956): 9 y 10.

Cuadro N° 1. Empresas encargadas de la construcción de El Litoral, 1955-1965

Contrato	Contratista	Valor	
LI-1	Macri Construction Co.	\$2,827604.20	¢ 7,069010.50
L-2	Constructora "El Águila" S.A	\$3,747667.53	¢9,369668.83
L-3	Constructora "El Águila" S.A	\$4,106660.56	¢10,226651.40
L-4	Jhonson Drake & Piper y Farnsworth & Chambers Co. Inc.	\$1,648203.00	¢4, 120507.00
L-5	Layco S.A, y Cañas y Cía. J. Fonseca y Cía.	\$6,222134.00	¢1,555335.00
L-6	Layco S.A., J. Fonseca y Cía. La libertad-Comalapa	\$18,552469.29	¢46,361172.73
		Total	
		\$2,370575.00.	- ¢48,751747.73

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la memoria de labores del Ministerio de Obras Públicas, 1955-1965:5.

Cuadro N° 2. Tramos de la Carretera El Litoral

Litoral (L)	Tramo
LI-1	Hachadura- Acajutla
L-2	Acajutla- Izcacuyo
L-3	Izcacuyo- La Libertad
L-4	El Playón - Usulután
L-5	Usulután - La Unión
L-6	La Libertad - Comalapa

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la memoria de labores del Ministerio de Obras Públicas, 1955-1956.

Para septiembre de 1957, los trabajos llegan o superan el 50 % del total de la obra. Los túneles en el tramo L-2 entre Acajutla-Izcacucyo se encuentran muy avanzados en 1957, las proyecciones del gobierno y de la dirección general de caminos es tener más del 70 % de los trabajos realizados al finalizar el año de 1958. Entre 1958-1959 no hubieron mayores avances en las obras debido a retrasos en las compañías constructoras, el único tramo que había sido terminado por completo era el L-5, (Usulután-La Unión), una sección de aproximadamente de 87 kilómetros, los trabajos de drenaje, pavimentación, habían sido finalizados en 1959¹⁴.

Cinco de los seis tramos del litoral estaban terminados a finales de 1960 según el informe del Ministerio de Obras Públicas de ese año. El tramo L-1, Achadura-Acajutla tuvo dificultades en su construcción, principalmente por la compañía a cargo de dicho trabajo. Macri Construction Co. Por situaciones diversas la obra se complicó por lo cual se le otorgó un plazo de 960 días para que pudiera terminar la construcción total del litoral; la

obra fue terminada por la compañía "El Aguila S.A". La Carretera El Litoral fue terminada en su totalidad a finales de 1961 e inicios de 1962.

La red vial ha jugado un papel muy importante en términos de conectividad, movilidad y en el crecimiento económico. La incursión del Estado salvadoreño en la costa pacífica permitió integrar al país en términos de conectividad, la inversión en infraestructura favoreció una mayor y mejor movilidad, además se diversificó la economía agroexportadora. El papel de la Carretera El Litoral ha sido importante en el crecimiento económico, mucho más importante aún en la producción de algodón entre 1955-1965. La producción de algodón inicia en 1951 y durante el decenio de 1955-1965 fue la mejor en toda la historia salvadoreña.

4. Producción y exportación de algodón 1955-1965

La producción de algodón con miras a la exportación no fue algo nuevo en el territorio salvadoreño, Héctor Lindo muestra cómo en el siglo XIX hubo un intento de producirlo, aprovechando la crisis provocada por la guerra de secesión en

14 Memoria de labores Ministerio de obras públicas 1958-1959: 10.

Estados Unidos.¹⁵ En la década de 1950 comenzó a producir algodón en la costa, cuyas tierras eran idóneas para este cultivo. El algodón, a diferencia del café, debe cultivarse en tierras muy cálidas y de preferencia planas. David Browning propone un interesante análisis con respecto al uso y tenencia de la propiedad de la tierra. Con el cultivo de algodón se inicia un proceso que modificó el paisaje natural y provocó el desgaste del suelo¹⁶. El algodón requería menos mano de obra que el café pues buena parte de las labores para su cultivo fueron mecanizadas.

Entre 1955 y 1965 la producción de algodón salvadoreño tuvo un crecimiento significativo. En 1955 se produjeron 661,820 quintales de algodón, una cantidad bastante buena. Tanto los grandes agricultores como los medianos y pequeños eran sujetos de crédito y de insumos agrícolas de la Cooperativa Algodonera Salvadoreña. Esta institución tenía 1,472 so-

cios¹⁷. Asimismo esta instancia fue la encargada de vender el algodón a nivel internacional.

Paralelo a la Cooperativa Algodonera Salvadoreña, se crea el Instituto de Investigaciones del Algodón, cuyo objetivo principal era la experimentación y producción de semilla de algodón. Este instituto pretendía ser igual o asemejarse al Instituto Salvadoreño del Café, es decir, proveer de herramientas y conocimientos primordiales para el cultivo del algodón. Este instituto contó con el apoyo internacional de la Federación Interamericana de Algodón, que vio en la nueva institución un espacio propicio para fomentar el cultivo, canalizando la experiencia norteamericana sobre el cultivo y procesamiento de la fibra¹⁸.

La mecanización del trabajo agrícola implicó el uso de maquinaria avanzada, una de ellas fue el tractor que facilitó el trabajo en los campos de siembra. Desde el Ministerio de Agricultura y Ganadería

15 Héctor Lindo-Fuentes, *La Economía de El Salvador En El Siglo XIX*, 1a ed. (San Salvador: Dirección de publicaciones e impresos., 2002).

16 David Browning, *El Salvador. La tierra y el hombre*. (San Salvador: Dirección de publicaciones e impresos., 1987).

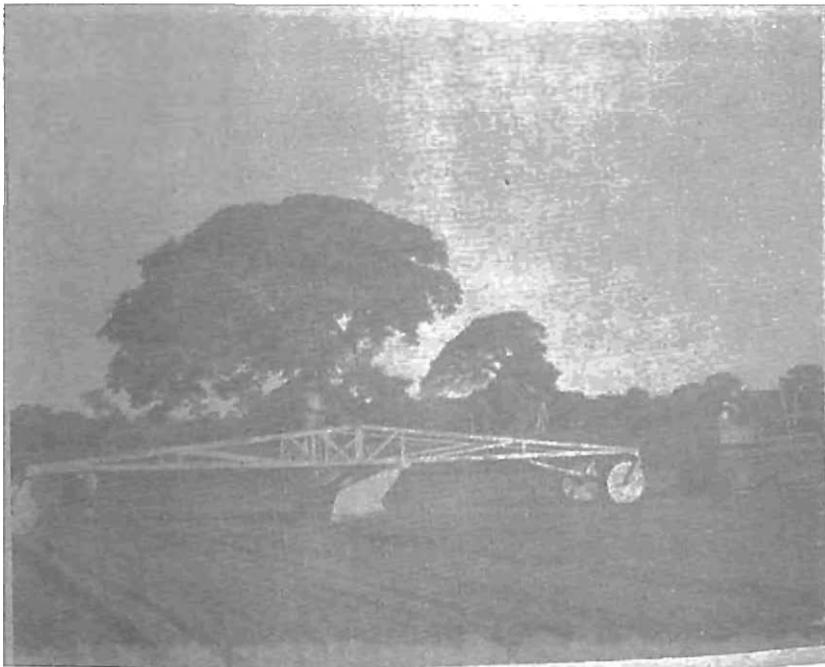
17 Memoria de Labores del Ministerio de Agricultura y Ganadería, año 1955-1956: 77.

18 Marvel Modern, *El AIGODÓN: DOCUMENTAL COMPLETO*. (Ciencias Educativas S.A, 2013), (accedido viernes 06 de mayo de 2016): <https://www.youtube.com/watch?v=TP7-KDx7vg4>.

Imagen N° 1. Tractor arando la tierra para la siembra de la semilla de algodón



Imagen N° 2. Sistema de riego y drenaje



se hicieron las gestiones necesarias para que se trajeran tractores de Alemania, Estados Unidos y otros países. Pero la introducción de maquinaria pesada implicó el desgaste del subsuelo y la alteración del paisaje, en tanto que la maquinaria pesada contamina el medio ambiente y además se erosiona el suelo. La maquinaria agrícola se utilizó también para la aplicación de fertilizantes y pesticidas. Estos últimos fueron factores clave para el combate de plagas, como el "picudo del algodón", muy abundantes en las tierras de la costa. El uso de esos pesticidas contribuyó a deterioro del medio ambiente, la contaminación del suelo, el agua y el aire, e incluso de la misma planta de algodón. Para la aplicación de pesticidas se utilizó intensivamente la avioneta, una máquina que antes no se había utilizado en labores agrícolas.

La mecanización del trabajo agrícola en El Salvador fue vista como una muestra de la modernización que vivía el país en esos años. Con el uso intensivo de maquinaria se redujo la demanda de mano de obra, acentuando su carácter estacional, a tal punto que grandes cantidades de jornaleros solo fueron necesarias en la época de cosecha. Esta situación tuvo graves implicaciones

sociales; los pobladores de la costa perdieron acceso a la tierra para cultivos de subsistencia, sin que tuvieran acceso a empleos estables en las algodoneras. Muchos tuvieron que emigrar debido a los efectos negativos de los pesticidas en su salud, con lo que se aumentó el crecimiento de las ciudades. Sobre estas implicaciones sociales del cultivo, hace falta mayor investigación.

En las décadas de 1950 y 60, el algodón pasó a ser el segundo producto de agroexportación del país. En Centroamérica, El Salvador fue un productor importante de algodón, tanto así que desde Guatemala, Honduras y Nicaragua se dio la llegada de personal para ser capacitado por la Cooperativa Algodonera, la Escuela de Agricultura y el Instituto del Algodón. En 1958 llegaron 19 clases de semillas de algodón provenientes de Estados Unidos con el objetivo de mejorar la producción, pues eran más resistentes a las enfermedades¹⁹. Los departamentos con mayor producción de algodón se encontraban al oriente del país. Usulután, San Miguel y La Paz tenían las haciendas con mayor extensión y producción.

19 Memoria de Labores del Ministerio de Agricultura y ganadería, año 1958-1959: 74.

Cuadro N°3. Datos comparativos de producción de algodón: estimaciones - producción real de algodón, 1958-1959.

Departamento	Estimación (en manzanas)	Manzanas cultivadas	Producción real (en quintales)
Usulután	24,784	24,900	921,505
San Miguel	13,242	14,167	462,165
La Paz	16,720	16,069	626,615
La Unión	-	3,399	-

Fuente: Elaboración propia a partir de los datos de la Memoria de Labores del Ministerio de Agricultura y Ganadería, 1958-1959: 16.

Cuadro N°4. Producción de algodón, 1955-1965

Año	Producción en quintales (de 46 kilos)
1955-56	661,820.91
1956-57	705,456
1957-58	-
1958-59	-
1959-60	-
1960-61	911,874
1961-62	1,275,482
1962-63	1,573,152
1963-64	1,631,825
1964-65	1,775,916
1965-66	1,136,474

Fuente: Construcción propia a partir de las memorias de Labores del Ministerio de Agricultura y Ganadería, 1955-1965.

Cuadro N° 5. Destinos de exportación del algodón 1955- 1965.

Embarques efectuados	Pacas	Quintales	Colones
Japón	93,964	469,303.18	33,451321.64
Hong Kong	1,109	5,256.03	206,057.62
Inglaterra	1,000	4,928.29	367,928.43
Formosa	980	4,820.53	343,310.043
Sub-Totales	97.053	438,308.03	34,366672.12

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la Memoria de Labores de la Cooperativa Algodonera Salvadoreña. San Salvador, 1967-1968.

Cuadro N° 6. Industrias y textileras consumidoras de algodón 1955-1965

Compradores	Pacas	Quintales	Colones
Hilaturas de Centroamérica, S.A.	1,350	6,719.93	480,550.81
Andrés Molins Fabrica Minerva	3,671	18,157.09	1,246704.55
Fábrica de Hilados y Tejidos de San Miguel	2,146	10,381.44	699,180.84
Fábrica de Tejidos Martínez y Saprisa	1,079	5,352.41	372,087.57
Fábrica Durán y Hno., Fábrica San Hilario	320	1,593.74	111,269.14
Hilados y Tejidos el León S.A	1,064	5,396.22	366,880.95
Hilandería Salvadoreña S.A	1,840	9,192.16	642,806.99
Industrias Unidas S.A	8,313	41,460.21	2,940355.35
Fábrica de Tejidos Tusell	37	181.41	12,452.82
Safie Hno. S.A Fábrica La Estrella	5,131	25,653.29	1,834667.61
Textiles San Antonio S.A	901	4,403.53	326.028
Industrias Siman Hermanos, S.A	740	3,636.45	267,387.06
Varios/ Otras	8	39.60	2,785.85
Subtotales	26,600	132,117.48	9,303158.41

Fuente: Elaborado a partir de los datos de la Memoria de Labores de la Cooperativa Algodonera Salvadoreña. San Salvador, 1967-1968.

En 1963 se produjo 352,774 pacas de algodón (1,631,825 quintales) en 163,000 manzanas. Esto dejó ganancias de ₡ 128,958283.12 colones (Cuadro N° 2). El algodón era exportado principalmente a Japón, Hong Kong, Inglaterra y Argentina. (Cuadro N° 3). Hacia el interior, el algodón producido fue consumido por las grandes textileras nacionales y transnacionales (Cuadro n° 4). El algodón complementó el esfuerzo que el país hacía en la vía de la industrialización, una parte importante de la fibra producida fue manejada por industrias textiles en El Salvador:

5. Conclusiones

La construcción de infraestructura tuvo diversos impactos en El Salvador. Por un lado, fue la forma en que se articuló el crecimiento económico; es decir, la construcción de la Carretera El Litoral contribuyó a tener una amplia y moderna red vial, así como a gestionar mejor la movilidad y conectividad al interior del país. Por otro lado, la construcción de infraestructura y la expansión algodонера alteró significativamente el paisaje natural, sobre todo por la deforestación y la contaminación del suelo y el agua. Al mismo tiempo que se moderniza

la red vial, la economía de agroexportación se diversifica. Hay un proceso relacionado entre desarrollo de infraestructura y crecimiento económico, también la producción de algodón favoreció el desarrollo de la industria textil.

La economía salvadoreña experimentó, en la década de los cincuenta, sus mejores años. Pero este crecimiento y desarrollo tuvo implicaciones sociales. El algodón permitió un cierto grado de "democratización" en su cultivo, en tanto que hubo productores que se insertaron en su producción por medio del alquiler de tierras; pero este aspecto positivo fue mermado por las dificultades de acceso a crédito e insumos, cuya oferta fue monopolizado por la Cooperativa Algodonera. El algodón, al igual que el café, no favoreció la generación de empleo rural; esto por el carácter estacional de la demanda de obra y por la alta mecanización de su cultivo. Un tema por estudiar es el relacionado a la contaminación ambiental y sus secuelas en la salud de la población de la costa. Los altos índices de padecimientos de insuficiencia renal en la zona podrían ser secuelas a largo plazo del uso indiscriminado de pesticidas en el algodón.

Bibliografía:

- Acevedo, Carlos. *La Experiencia de crecimiento económico en El Salvador Durante el Siglo XX, Serie de Estudios Económicos y Sectoriales*. Recurso Web. Accedido 25 de septiembre de 2015: <http://idbdocs.iadb.org/wsdocs/getdocument.aspx?docnum=230980>.
- Arias Peñate, Salvador. *Los Substemas de Agroexportación en El Salvador: El café, el Algodón y el Azúcar*. Primera Edición. San Salvador: UCA Editores, 1998.
- Arteta Hernández, Cecilia María. *Una experiencia inconclusa. El cultivo de algodón en el departamento del Atlántico, 1935-1965*. 19, octubre de 2012 vol. VII, núm. 21. Recurso Web. Accedido 29 de Septiembre de 2015, disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=93726861007>.
- Browning, David. *El Salvador la tierra y el hombre*. 3a ed. San Salvador: Dirección de publicaciones e impresos, 1987.
- Hirezi, Héctor Dada. *La economía de El Salvador y la integración centroamericana 1945-1960*. San Salvador: UCA Editores, 1987.
- Goitia, Alfonso. *La Crisis algodone- ra en El Salvador: tendencias y perspectiva*. Revista Realidad. Recurso Web. Accedido 25 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.uca.edu.sv/revistarealidad/archivo/4e9ca7f75ccd0lacrisisalgodonera.pdf>.
- Gómez, Teresita, y Silvia Tchordonkian. *Redes Viales y Ferroviarias en las décadas del Treinta y del Cuarenta en Argentina*. Centro de Estudios de la Situación y Perspectivas de la Argentina, julio de 2014. Recurso Web. Accedido 30 de septiembre de 2015, disponible en: http://home.econ.uba.ar/economicas/sites/default/files/u34/Redes%20viales%20y%20ferroviarias%20en%20las%20d%C3%A9cadas%20del%20treinta%20y%20del%20cuarenta.%20Doc.%2040%20T_0.pdf.
- Lindo-Fuentes, Héctor. *La Economía de El Salvador en el siglo XIX*. 1a ed. San Salvador: Dirección de publicaciones e impresos., 2002.
- López Bernal, Carlos Gregorio. "Economía, territorios e identidades en la larga duración: una aproximación al caso sal-

- vadoreño." *Teoría y Praxis*, Universidad Don Bosco, no. 7 (2006): 87-98.
- Lungo, Mario, Francisco Oporto, y Roberto Chinchilla. *Proceso de Urbanización y Sostenibilidad en El Salvador*, 1996. PRISMA, 1996. Recurso Web. Accedido 27 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.sistemamid.com/panel/uploads/biblioteca/7097/7128/7132/83831.pdf>.
- Mondino, M.H, y O.A Peterlin. *Efecto de la aplicación de diferentes productos químicos en el mejoramiento de las condiciones de cosecha en el cultivo de algodón*. Buenos Aires, Argentina, 2004. Recurso Web. Accedido 29 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.redalyc.org/articulo.oa?id=86433303>.
- Modern, Marvel. «*El Algodón: documental completo*». Ciencias Educativas, 2013. Recurso Web. Accedido viernes 06 de mayo de 2016, disponible en: <https://www.youtube.com/watch?v=TP7-KDx7vg4>.
- Rozas, Patricio, y Ricardo Sánchez. "Desarrollo de infraestructura y crecimiento económico: revisión conceptual". CEPAL, 2004. Recurso web. Accedido 15 de febrero de 2016, disponible en: <http://www.cepal.org/es/publicaciones/6441-desarrollo-de-infraestructura-y-crecimiento-economico-revision-conceptual>.
- Rubio, Roberto. *La Agroexportación como factor explicativo del mal desarrollo: La situación ecológica de El Salvador*. Revista Realidad. Recurso Web. Accedido 25 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.uca.edu.sv/revistarealidad/archivo/4e4ad53a942b4laagroexportacion.pdf>
- Salazar Candell, Roberto. *El Salvador: política Industrial, comportamiento empresarial y orientaciones para la transformación industrial*. Revista Realidad. Recurso Web. Accedido 25 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.uca.edu.sv/revistarealidad//4e4696a40bdb4elsalvador.pdf>.
- Troncoso González, Ana María, y Carol Andrea Acero Alba. *Infraestructura vial en Colombia: un análisis económico como aporte al desarrollo de*

las regiones 1994-2004. Universidad de la Salle facultad de economía, Bogotá. Recurso Web. Accedido 01 de octubre de 2015, disponible en: 2006.<http://repository.lasalle.edu.co/bitstream/handle/10185/12066/T10.06%20G589in.pdf?sequence=1>.

Turcios Hernández, Roberto Alonso. *Autoritarismo y Modernización: El Salvador 1950-1960*. 2a ed. Vol. 16. San Salvador; El Salvador: Dirección de publicaciones e impresos, 2003.

Vásquez Cordano, Arturo, y Luis Bendezú Medina. *Ensayos sobre el rol de la infraestructura vial en el crecimiento económico del Perú*. Lima, septiembre de 2008. Lima, Perú: Ediciones Nova Print. Recurso Web. Accedido 28 de septiembre de 2015, disponible en: <http://www.cies.org.pe/sites/default/files/files/diagnostico-ypropuesta/archivos/dyp-39.pdf>.

Williams, Robert G. *Export Agriculture and the Crisis in Central America*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 2014.

Fuentes Primarias:

La Universidad / 33-34 (abril-septiembre, 2017)

- Boletines informativos del Ministerio de Obras Públicas: 1953-1954, 1955-1956, 1957-1958, 1959-1960. San Salvador. (ubicación: Museo de Antropología David Joaquín Guzmán; Sección de Obras Públicas)
- Memoria de Labores del Ministerio de Obras Públicas: 1951-1952, 1954-1955, 1956-1957, 1957-1958, 1958-1959, 1959-1960, 1961-1962, 1964-1965. San Salvador. (ubicación: Museo de Antropología David Joaquín Guzmán; Sección de Obras Públicas)
- Revista El Salvador al Día 1950, 1951, 1952, 1953, 1954, 1955. San Salvador (ubicación: : Museo de Antropología David Joaquín Guzmán; Sección de revistas)
- Revista Informaciones de El Salvador: 1951, 1952, 1953, 1954. San Salvador.(ubicación: : Museo de Antropología David Joaquín Guzmán; Sección de revistas)
- Memorias de labores del Ministerio de Agricultura y Ganadería 1955-1956, 1956-1957, 1957-1958, 1958-1959, 1959-1960, 1960-1961, 1961-1962, 1962-1963, 1963-1964,

- 1964-1965. (ubicación: biblioteca del Ministerio de Agricultura y Ganadería; Estante nº 1.)
- Anuario de Estadísticas Agropecuarias del Ministerio de Agricultura y Ganadería 1969-1970. (ubicación: Biblioteca del Ministerio de Agricultura y Ganadería: Estante nº1.)
 - Memoria programa del Algodón 1966-1976. (ubicación: Biblioteca del Centro Nacional de Tecnología Agropecuaria y Forestal Enrique Alvares Córdoba: CENTA; Estante de memorias nacionales del CENTA)
 - Revista El Cultivo del Algodón en El Salvador. Circular nº 75 Junio 1966. (ubicación: Biblioteca del Centro Nacional de Tecnología Agropecuaria y Forestal Enrique Alvares Córdoba: CENTA; Estante de memorias nacionales del CENTA)