

UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA
JOSÉ SIMEÓN CAÑAS



**PERSPECTIVA DEL DESARROLLO TERRITORIAL EN LA ZONA
COSTERA DE EL SALVADOR A PARTIR DE LA REHABILITACIÓN
DEL PUERTO DE LA UNIÓN.**

TRABAJO DE GRADUACIÓN PREPARADO PARA LA
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS Y SOCIALES

PARA OPTAR AL GRADO DE
LICENCIADO EN ECONOMÍA

PRESENTADO POR:
CARLOS MAURICIO VELASCO MONGE
MANUEL ANTONIO SOLANO GARCIA
ARTURO ALEXANDER GRIJALVA AZENON

ANTIGUO CUSCATLAN, SEPTIEMBRE DE 2014

**UNIVERSIDAD CENTROAMERICANA
“JOSÉ SIMEÓN CAÑAS”**

RECTOR

ANDREU OLIVA DE LA ESPERANZA, S.J.

SECRETARIA GENERAL

SILVIA ELIONOR AZUCENA DE FERNANDEZ

**DECANO DE LA FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS Y
EMPRESARIALES**

JOSÉ ANTONIO MEJÍA HERRERA

DIRECTOR DEL TRABAJO

GERARDO DE JESÚS OLANO MÁRQUEZ

SEGUNDO LECTOR

LUIS ARMANDO GONZÁLEZ GONZÁLEZ

AGRADECIMIENTOS

A todos aquellos que de manera directa o indirecta fueron responsables de la culminación de esta etapa de mi vida, Gracias.

Arturo Gríjalva

Agradezco profundamente a Dios por darme la fortaleza y perseverancia en culminar esta etapa de mi vida, a mis padres Manuel y Edith por su ejemplo, apoyo y confianza en todo momento; a mis Hermanos Mario, Fátima y Alejandro por sus palabras de ánimos en momentos de dificultad, también a algunas personas que formaron parte importante de todo este proceso como mi abuela Marina, mi tía Lorena, Karina y mis buen amigos Alberto Chipagua y Omar Valencia. Gracias infinitas.

Manuel Solano

A mi familia que me apoya incondicionalmente y deposita toda su confianza en mí; mi madre María, mi tía Marta y Roni, mi único hermano. Personas que me impulsan a salir adelante siempre.

A mis tíos Moisés y Miriam que me apoyaron en esta etapa universitaria, abriéndome las puertas de su casa y haciéndome sentir como en mi segundo hogar.

A las personas con las que compartí clases y que me brindaron su amistad y confianza, convirtiéndose de compañeros y compañeras, en excelentes amigos y amigas que agradaron este recorrido.

Y a todas las personas que con sus palabras y acciones me motivaron a culminar mi carrera. Eternamente agradecido.

Carlos Velasco

INDICE SINTÉTICO

INTRODUCCION 1

I. MARCO TEORICO 3

1. "Desarrollo". una construcción histórica 3
2. La concepción del desarrollo humano del PNUD 18
3. Comisión Nacional de Desarrollo 23
4. Componentes Teóricos del Ordenamiento Territorial 27
5. El Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT) 29
6. Cuenta del Reto del Milenio 33
7. Síntesis del capítulo 42

II. MARCO HISTORICO 44

1. Contexto histórico de la condición actual de la zona costera 44
2. Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Elementos históricos 60
3. Comisión Nacional de Desarrollo. Elementos históricos 63
4. Principales obras de infraestructura productiva estratégica realizadas en la zona costera de El Salvador 71
5. Síntesis del capítulo 86

III. MARCO EMPIRICO 88

1. Reseña histórica del Golfo de Fonseca 88
2. Descripción de la región Golfo de Fonseca 90
3. Puerto de La Unión 93
4. Instalación Portuaria 97
5. Construcción de dos nuevas fases para el Puerto de La Unión 102
6. Movimiento de carga en el Puerto de La Unión 103
7. Proyectos para el desarrollo de La Unión 105
8. Análisis demográfico 108
9. Análisis social 111
10. Análisis Económico 113
11. Presentación de los resultados de encuesta realizada a residentes del municipio de La Unión 118
12. Interpretación Cualitativa 124
13. Síntesis del capítulo 131

CONCLUSIONES 133

BIBLIOGRAFÍA 138

ANEXOS 144

ÍNDICE GENERAL 150

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1. El Salvador: Inversión Estatal por Sectores	15
Tabla 2. Clasificación de Países según grado de desarrollo humano. Año 2013	22
Tabla 3. Ejes Principales y componentes para la elaboración del Plan de Nación y Estrategias	23
Tabla 4. Propuesta de la CND de Regiones y Potencialidades a desarrollar	24
Tabla 5. Elementos de la concepción ampliada de desarrollo de la CND	26
Tabla 6. Principales Principios y Objetivos del Ordenamiento Territorial	29
Tabla 7. Instrumentos Integrales del PNODT	31
Tabla 8. Objetivos, metas e indicadores del Milenio	40
Tabla 9. El Salvador: Número de Hectáreas y Distribución Porcentual del cultivo de algodón por Departamento. Año 1948	52
Tabla 10. Instrumentos para cumplir el Objetivo del PNODT	60
Tabla 11. El Salvador: Regiones y Acciones Iniciales del Plan de Nación. CND	65
Tabla 12. Facilidades para el Desarrollo Nacional a partir de la Infraestructura Portuaria	69
Tabla 13. Construcción y Mejora de Accesos a la Carretera Litoral	74
Tabla 14. Programa de Mejoramiento Vial en El Salvador. Período 1960-1966	75
Tabla 15. Proyectos recientes de mejora del Aeropuerto Internacional de El Salvador	83
Tabla 16. Buques atendidos por el Puerto de La Unión. 2010-2013	104
Tabla 17. Zona de intervención del Proyecto: Promoción de los derechos económicos de las Mujeres	106
Tabla 18. Proyectos de Construcción y Mejora de Infraestructura. La Unión	107
Tabla 19. El Salvador: Densidad Poblacional por Departamento. 1950-2007 (Habitantes/Km ²)	109
Tabla 20. El Salvador: Tasa de Analfabetismo. 2012	112

ÍNDICE DE GRÁFICOS

- Gráfico 1.** El Salvador: Comparación del gasto público por Departamento.
Años 1995 y 2002 **14**
- Gráfico 2.** El Salvador: Participación Porcentual de los Principales Productos de
Agro-exportación en el total de las exportaciones. Varios años **45**
- Gráfico 3.** El Salvador: Concentración de la Población por Departamentos.
Varios Censos **48**
- Gráfico 4.** El Salvador: distribución Porcentual de cultivo de Algodón. Año 1948 **52**
- Gráfico 5.** El Salvador: Evolución de la importancia de los Productos de
Agroexportación **57**
- Gráfico 6.** El Salvador: Composición de las Exportaciones en el Total. 1970-1999 **57**
- Gráfico 7.** Tráfico por tipo de carga. Puerto de Acajutla. 2003-2013 **79**
- Gráfico 8.** El Salvador: Tasas de Crecimiento Poblacional. 1961-2007 **110**
- Gráfico 9.** El Salvador: Remesas como Proporción del PIB. 2001-2013 **117**

ÍNDICE DE MAPAS Y FIGURAS

Mapa 1. Regiones, Subregiones y Microrregiones. PNODT	32
Mapa 2. El Salvador: Zonas empleadas históricamente al cultivo de café	46
Mapa 3. El Salvador: Evolución de la Red Vial. 1950-1996	47
Mapa 4. El Salvador: Zonas Productoras de Caña de Azúcar. Año 2010	56
Mapa 5. Propuestas de Regionalización. PNODT	62
Mapa 6. Localización Geográfica de las Cinco Regiones Propuestas por la CND	66
Mapa 7. Canal Seco: Puerto La Unión – Puerto Cortés	68
Mapa 8. El Salvador: Localización de la Carretera Litoral en la Red Vial	73
Mapa 9. El Salvador: Tramo de la carretera Litoral a ampliar con Fondos del Milenio II	76
Mapa 10. Ubicación geográfica del Golfo de Fonseca y Puerto La Unión	91
Mapa 11. Principales carreteras de acceso a las principales ciudades y puertos de El Salvador	95
Mapa 12. Ruta de Navegación en el canal de acceso al Puerto La Unión	97
Mapa 13. El Salvador: Ubicación Geográfica de las tasas de Analfabetismo por clasificación. 2012	113
Mapa 14. El Salvador: Tasa de desempleo por departamento según EHPM 2012	116
Figura 1. Componentes del Puerto de Acajutla	77
Figura 2. Imagen proyectada del Aeropuerto Internacional de El Salvador	85
Figura 3. Componentes de la Fase I del Puerto de La Unión	98
Figura 4. Ubicación de las Fases 1 y las futuras Fases 2 y 3 del Puerto La Unión	102

ÍNDICE DE ANEXOS

Anexo 1. Evolución del Gasto Público por Departamento. 1995-2002 (%)	144
Anexo 2. Concentración de la población por departamentos. Varios años	144
Anexo 3. El Salvador: Tasa de crecimiento poblacional. 1961-2007 (%)	145
Anexo 4. El Salvador: Contribución de los productos de Agro-exportación a la economía Nacional.1975-1999	145
Anexo 5. El Salvador: Composición de las exportaciones. 1970-1999	145
Anexo 6. Infraestructura del Puerto La Unión	146
Anexo 7. Facilidades para la navegación	147
Anexo 8. Maquinaria y equipo portuario	148
Anexo 9. Entrevista a la población en General	149

SIGLAS Y ABREVIATURAS

ADS:	Asociación Demográfica Salvadoreña
AIS:	Automatic identification System
AMSS:	Área Metropolitana de San Salvador
BID:	Banco Interamericano de Desarrollo
BM:	Banco Mundial
CAM:	Cuerpo de Agentes Metropolitanos
CAS:	Cooperativa Algodonera Salvadoreña
CEPA:	Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma
CEPAL:	Comisión Económica Para América Latina
CND:	Comisión Nacional de Desarrollo
COMURES:	Corporación de Municipalidades de la República de El Salvador
DIGESTYC:	Dirección General de Estadísticas Y Censos
FESAL:	Encuesta Nacional de Salud Familiar
FISDL:	Fondo de Inversión Social Para el Desarrollo Local
FMI:	Fondo Monetario Internacional
FUSADES:	Fundación Salvadoreña para el Desarrollo Económico y Social
IDH:	Índice de Desarrollo Humano
IDHES:	Índice de Desarrollo Humano de El Salvador
ILPES:	Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social
IRCA:	The International Railway of Central America
JICA:	Japan International Cooperation Agency
MARN:	Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales
MCA:	Millennium Challenge Account
MCC:	Millennium Challenge Corporation
MOP:	Ministerio de Obras Publicas
ODM:	Objetivos de Desarrollo del Milenio
OIT:	Organización Internacional del Trabajo

OT:	Ordenamiento Territorial
PEA:	Población Económicamente Activa
PEI:	Población Económicamente Inactiva
PET:	Población en Edad de Trabajar
PIB:	Producto Interno Bruto
PLAMADUR:	Planes Maestros de Desarrollo Urbano
PNODT:	El Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial
PNUD:	Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo
PRISMA:	Programa Salvadoreño de Investigación sobre Desarrollo y Medio Ambiente
PROESA:	Promoción de exportaciones e Inversiones de El Salvador
RSE:	Responsabilidad Social Empresarial
TEU:	Twenty-foot Equivalent Unit
UNESCO:	Organización de las Naciones Unidas para la Educación, la Ciencia y la Cultura
UNRISD:	Instituto de las Naciones Unidas de Investigación para el Desarrollo Social
USAID:	United States Agency for International Development
VMVDU:	Viceministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano
VTS:	Vessel Traffic Service

INTRODUCCIÓN

La presente investigación inicia planteando un marco teórico conceptual, en el que se aborda el avance a través del tiempo, de las teorías del desarrollo que permitan realzar y comprender la relevancia e influencia de tales construcciones académicas a los actuales planes y políticas, así como la metodología utilizada y los proyectos dirigidos a conseguir el desarrollo. Por tal razón, interesa conocer el avance y reforma teórica, pues es lo que en definitiva define las acciones de política pública ejecutadas. Congruente con el progreso histórico de las teorías de desarrollo se presentan las adiciones que han enriquecido el término.

En el marco del análisis de los planes de desarrollo territorial, como tema de fondo, es necesario recurrir al análisis del modelo primario exportador, que desde inicios del siglo XX se comenzó a configurar con el establecimiento del monocultivo del café y expandiéndose luego con los cultivos de algodón y caña de azúcar. La trascendencia de este análisis radica en los desplazamientos demográficos generados por la consolidación del modelo, hacia las principales urbes del país: San Salvador, Santa Ana y San Miguel, instaurando en estas ciudades el comienzo y el desarrollo de la actividad productiva central, relegando otras zonas del país (Zona Norte y Costera) a suministrar mano de obra; lo que genera fuertes distorsiones en la explotación de los recursos.

El caso de estudio de esta investigación es la zona costera del país, específicamente la sub región Ciudad Puerto La Unión, que cuenta con un mega proyecto que actualmente se encuentra ocioso pero que cuenta con todas las características para impulsar el desarrollo regional y nacional. Pero antes de describir las condiciones en que se encuentra el Puerto, se explora el contexto general de la zona costera, específicamente en lo que a recursos e infraestructura se refiere, pasando por una descripción histórica de la infraestructura estratégica (puertos, aeropuertos y carreteras), hasta los planes de expansión que se han formulado para esta.

Partiendo del reconocimiento que hace la Comisión Nacional de Desarrollo (CND, 2000), que el progreso del país ha sido distorsionado y que se ha ignorado y excluido grandes territorios, segmentos poblacionales y sectores económicos importantes, y por consiguiente la solución es la integración territorial, económica, cultural y social; el objetivo principal de esta investigación es exhibir las potencialidades de la zona objeto de estudio, específicamente de la Ciudad y del Puerto La Unión, que permitan visualizar las oportunidades de desarrollo que ofrecen las instalaciones portuarias para la región y exteriorizar la forma en que los proyectos de inversión en torno a este, beneficien a la población destinataria. Para el logro de este objetivo primordial, se plantean otros específicos que se desarrollan en los distintos capítulos presentados; el primero de estos está conformado por un marco teórico conceptual, en donde se fundamenta el aporte teórico y/o enfoque subyacente que está a la base de los proyectos de desarrollo y se definen los conceptos que delimitan el análisis posterior. Se muestra el trabajo realizado por instituciones gubernamentales y no gubernamentales en la materia de desarrollo territorial, como son los aportes de la Comisión Nacional de Desarrollo (CND) y el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), así como la base teórica de otros planes que siguen la misma línea (ubicar al ser humano al centro de todo análisis), como el proyecto FOMILENIO y los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM).

Luego, el segundo capítulo corresponde al marco histórico, el cual cumple con el objetivo particular de detallar los elementos cruciales que han propiciado que la zona costera y específicamente la zona de estudio, presente un retraso en los indicadores de desarrollo; pasando como se apuntó antes, por el análisis del modelo primario exportador. En este capítulo, también se determinan las condiciones actuales en que se encuentra la zona costera, introduciendo de forma general el objeto de estudio (Puerto La Unión), para desarrollar seguidamente en el capítulo 3, el análisis trascendente de la Ciudad Puerto La Unión y su principal infraestructura, para lo que se hace uso de instrumentos de percepción de opinión pública (Encuesta) y una entrevista a la persona encargada de brindar la seguridad al puerto.

Finalmente se presentan las conclusiones a partir de los descubrimientos hechos en la investigación bibliográfica y de campo, enfocadas a responder la interrogante de si los proyectos de desarrollo territorial, en este caso el PLU y los que se generan y dependen de este, están contribuyendo o no, a mejorar las condiciones de vida de la población.

I. MARCO TEÓRICO

En el presente capítulo se pretende desarrollar de manera secuencial la formulación del término desarrollo y especialmente del desarrollo humano, para lo cual es muy importante tomar como marco de referencia el tiempo en el que se desarrolla el concepto, pues se mostrará que es relativamente nuevo, al mostrar cada etapa de la construcción de este concepto y como se han influenciado las políticas y proyectos de inversión.

Al mismo tiempo se trata de vincular las distintas visiones de desarrollo y construcción teórica del mismo a proyectos de inversión nacionales y evaluar de manera sumaria su alineación con las teorías modernas del desarrollo.

1. “Desarrollo”. Una construcción histórica

La construcción del término “desarrollo” ha sido cambiante a lo largo del tiempo, es decir que ha estado sujeto a la percepción del futuro y de las metas propuestas, que además están sujetas al cambio generacional y posición ideológica, por lo que definir “desarrollo” se vuelve una tarea no sólo económica, sino también sociológica. Por lo que el presente apartado muestra la evolución de este concepto a lo largo del tiempo, así como también la evolución de sus indicadores y formas de medición del mismo.

El desarrollo es un concepto de carácter histórico, lo que significa que no tiene una definición única. Este concepto ha cambiado con el transcurrir del tiempo, es decir, evoluciona según el tipo de pensamiento y los valores dominantes en la sociedad (Dubois, 2002). Por esta razón, a continuación se presenta de manera general el proceso evolutivo del concepto, principalmente en América Latina. Con el propósito de realizar una presentación ordenada se hace una división por décadas, partiendo desde la década de los cincuenta, hasta la primera década del siglo XXI.

Tal recuento demuestra lo que Dubois afirma: que “la formulación conceptual de desarrollo responde a las convicciones, expectativas y posibilidades que predominan en la sociedad en un momento determinado” (Dubois, 2002: 3). Además se mostrará que en definitiva el concepto de desarrollo está estrechamente relacionado con la proyección a futuro que se forma una determinada sociedad. La categoría futuro influye por medio de la evolución histórica de la conceptualización de desarrollo, de los objetivos y de las prioridades que cada sociedad se propone; se vuelve una categoría esencial al definir el desarrollo y construir propuestas más humanas e inclusivas, para lo cual se necesita una concepción ética de cuál es la vida que se quiere construir, pues es más importante la calidad del crecimiento que la cantidad.

Para completar el análisis de evolución conceptual de desarrollo, se incorpora el enfoque de desarrollo humano propuesto por el Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), siendo estas propuestas de desarrollo humano el cambio con mayor significancia en el concepto de desarrollo. En las últimas dos décadas, el PNUD ha planteado y reformulado el concepto, enriqueciéndolo en base a las necesidades percibidas como más urgentes de resolver. Un hecho importante de resaltar es que el desarrollo económico sólo es un componente del desarrollo humano, dejando atrás las concepciones que estipulaban que logrando el primero se facilitarían el segundo. Entre las novedades que incorpora el concepto del PNUD está el desarrollo sostenible, colocando en el centro de atención al ser humano y desarrollando nuevos indicadores que faciliten y orienten la atención hacia los más necesitados. Este desarrollo sostenible propuesto va más allá de un crecimiento económico sostenido, además incorpora aspectos de igualdad y asistencia social (desarrollo social), y protección y conservación ambiental (sostenibilidad ambiental).

Teniendo claridad en este punto sobre el significado de desarrollo, el siguiente apartado trata sobre la necesidad de los planes de ordenamiento territorial, revisando en primer lugar su origen, es decir todas las concepciones que ponen de manifiesto la necesidad de crear un plan de ordenamiento territorial, para lo que se toma en cuenta el trabajo inicial de la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), que aborda y justifica que el ordenamiento territorial es necesario para facilitar el desarrollo. Posteriormente se presenta un breve marco conceptual sobre el término de Ordenamiento Territorial y los componentes normativos que contiene.

Siguiendo con el orden histórico se presentan los aspectos teóricos de los planes de ordenamiento territorial como el PNODT y el Fomilenio 1 y 2, en los que se abordan conceptos más recientes como el desarrollo territorial, local, social y sostenible. Se muestra que estos planes de desarrollo territorial se corresponden con los Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM), y el motivo subyacente es que se cuenta con una visión holística de desarrollo, que cuenta con un enfoque de desarrollo humano, un enfoque de desarrollo sostenible y teniendo como propósito el logro de los Objetivos de Desarrollo del Milenio.

1.1 Construcción histórica del concepto de desarrollo. Estructuralismo

A nivel mundial, acontecimientos como la gran depresión de finales de la década de 1930 y las dos guerras mundiales desencadenaron algunas crisis cuyas dimensiones no tenían precedentes, generando problemáticas alarmantes que la teoría económica vigente fue incapaz de resolver. Mientras tanto en América Latina el modelo que se venía impulsando, el de desarrollo hacia afuera, colapsó. Este contexto da lugar, en la década de los cincuenta al surgimiento del pensamiento económico conocido como Escuela Estructuralista, que florece en América Latina liderada por los aportes de Raúl Prebisch y la Comisión Económica para América Latina (CEPAL). Siendo las principales influencias del estructuralismo el pensamiento Keynesiano y post-keynesiano. (Aldana et al., 1997)

Las bases analíticas de la CEPAL se resumen en la caracterización del mundo en dos partes, en una agrupa a los países periféricos, identificando en ellos estructuras productivas heterogéneas y en la otra parte, los países del centro con estructuras productivas homogéneas. La diferencia entre ambos tipos de economías es en esencia la productividad y diversificación de los sectores de la economía; una estructura homogénea hace referencia a que todos los sectores tienen relativamente la misma productividad y no existe un retraso significativo con respecto a otros. Con heterogeneidad estructural se hace referencia a lo que según Aníbal Pinto (1973), es la coexistencia a nivel nacional o regional de sistemas o modalidades que corresponden a etapas muy diferentes de desarrollo.

Las estructuras económicas constituyeron la base para explicar la condición de subdesarrollo en América Latina, pues la teoría dominante basada en las ventajas comparativas de David Ricardo no funcionó adecuadamente. El problema general que identificó la CEPAL fue el lento crecimiento en el centro de la demanda de materias primas, a la vez que la demanda de productos industriales de parte de los países periféricos incrementaba, deteriorando los términos de intercambio, al cambiar la composición de la balanza comercial, generando desequilibrios externos (importaciones mayores que las exportaciones).

El proceso de industrialización propuesto por la CEPAL constituye el eje fundamental para contrarrestar el subdesarrollo; y la estrategia central radicaba en la sustitución de importaciones. El conjunto de políticas económicas propuestas, en general “consistían en proteccionismo arancelario, desarrollo financiero y tecnológico, integración regional (agrícola e industrial), modificación de la estructura de la tenencia de la tierra, distribución del ingreso, etc.” (Aldana et al., 1997: 28).

Los párrafos anteriores sirven de preámbulo para contextualizar el inicio de la construcción teórica de desarrollo, particularmente en América Latina. Precisamente a partir de la finalización de la Segunda Guerra Mundial se inician los esfuerzos por generar una conceptualización con base científica, haciendo posible hacer el rastreo desde la década de los cincuenta, período en el cual arranca el proceso evolutivo del concepto “desarrollo económico”. En esta década la CEPAL concibió el desarrollo como un fenómeno primordialmente económico, en un incremento del bienestar material, relacionando directamente el desarrollo con el crecimiento económico. El indicador coherente a tal visión de desarrollo fue el nivel del Producto Interno Bruto (PIB), con el objetivo que este creciera sostenidamente. Destaca en esta época la idea de modernización, teniendo un modelo a imitar: la economía estadounidense. Canalizar el ahorro externo e interno y estimular la inversión eran elementos que tenían como propósito modernizar el aparato productivo de las, hasta este tiempo, economías tradicionales.

Concebir el desarrollo de la manera expuesta en la década de los cincuenta tiene la debilidad de considerar al ser humano un factor de producción más. Entre los cambios más significativos para avanzar en el proceso de desarrollo estaba estrechar los vínculos con los países avanzados y la sustitución de los valores tradicionales por los modernos. Esta etapa modernista se caracteriza por el discurso de un “crecimiento económico sostenido” (Aldana et al., 1997: 21). Lo que implicaba transformar la estructura productiva, lograr mayor autonomía y disminuir la vulnerabilidad externa; avanzando en el proceso de desarrollo.

La crisis en la concepción modernista de desarrollo se hizo presente en la década de los sesenta cuando el proceso de industrialización no mostró los resultados ofrecidos; muchos países en vías de desarrollo experimentaron altas tasas de crecimiento económico durante varios años y sin embargo las condiciones de la mayor parte de la población como la pobreza, el desempleo y la distribución del ingreso no mejoraron y en algunos casos hasta se deterioraron. Las condiciones más evidentes fueron la concentración de la riqueza y la falta de mano de obra calificada debido a la estructura educativa que no estaba orientada para tal propósito. Por lo que en esta década se comienza a definir el desarrollo económico desde los perfiles característicos de los países del tercer mundo, principalmente desde la surgida e incipiente escuela de la dependencia, influenciada por los estructuralistas. Esta corriente afirmaba que el desarrollo de los países en esa vía es un producto histórico, vinculado al proceso de desarrollo de los países desarrollados o del primer mundo.

Se consolida el modelo analítico Centro – Periferia como elemento para definir las relaciones comerciales entre países, sosteniendo la necesidad que tienen los países subdesarrollados o “periféricos”, de crear procesos autónomos de crecimiento y para lograrlo la escuela de la dependencia hace la propuesta de romper vínculos con los países desarrollados, en contraposición a los estructuralistas que pensaban que solo debían ser modificados. Esta década se caracterizó por continuar la asociación directa de crecimiento económico con desarrollo económico, tomando en cuenta las relaciones desiguales en el ámbito del comercio internacional, manteniendo la idea de un proceso de industrialización para lograr el desarrollo económico. De ahí que en esta década se propone el crecimiento económico auto- sostenido.

En la década de los setenta debido al corte político de choque propio de la escuela de la dependencia, provoca que esta corriente pierda validez (Aldana et al., 1997), pues ninguna nación subdesarrollada estuvo dispuesta a romper vínculos con los países desarrollados; por otra parte se descubre que los beneficios generados por el proceso de industrialización se concentran en pocas manos, manteniendo los niveles de pobreza y desigualdad en la distribución del ingreso. La razón de este fenómeno es la persistente heterogeneidad estructural interna de los países en vías de desarrollo, por lo que los estructuralistas se esfuerzan por replantear su enfoque de desarrollo basado en la industrialización.

Lo anterior explica la incorporación al concepto de desarrollo económico y sus metas, además del crecimiento económico, elementos adicionales como redistribución del ingreso, el combate a la pobreza y al desempleo. También es en este periodo que surge inicialmente la importancia del medio ambiente, cuando los países desarrollados empiezan a cuestionar el hecho que el proceso de desarrollo industrial realizado por los países periféricos causa un impacto negativo en el medio ambiente, tomando en cuenta los limitados recursos naturales disponibles. La década de los setenta se caracteriza entonces por proponer un “crecimiento económico auto sostenible y ecológicamente sustentable”. (Aldana et al., 1997: 22).

En la década correspondiente a los años ochenta se perfila un panorama de crisis para los países en vías de desarrollo, en lo que respecta al panorama financiero; evidencia de esto fueron las tasas negativas de crecimiento del PIB debido al fracasado proceso de industrialización, la caída de los precios internacionales de las materias primas, al proceso inflacionario provocado por el alza en los precios del petróleo a finales de la década pasada, y la explosión de la situación de la deuda externa. Estos acontecimientos provocaron que el enfoque de desarrollo económico se volviera conservador, colocando de nuevo al crecimiento económico en primer plano y como requisito principal para el desarrollo. Programas de estabilización y ajuste estructural se perfilan como las medidas económicas de corte neoliberal predominantes, impulsadas por organismos financieros internacionales como el Fondo Monetario Internacional (FMI) y el Banco Mundial (BM). Los efectos de estas medidas fueron en general negativos, deteriorando aún más los problemas tradicionales como la pobreza y la distribución desigual de los ingresos.

1.1.1 Indicadores utilizados por el estructuralismo

Según Todaro (1989) en las décadas de los 50's y 60's, el desarrollo tenía como objetivo lograr el crecimiento económico, por lo que un indicador utilizado para medir el grado de desarrollo era el PIB, "para el que se esperaba un crecimiento anual del 5 al 7%" (Todaro, 1989: 86). Además el otro indicador importante era el PIB per cápita (relación PIB/Habitante), con la expectativa que fuera mayor que la tasa de crecimiento de la población.

En Aldana et al. (1987), se mencionan algunas críticas de utilizar los indicadores anteriores; pero la principal es que al utilizar el PIB Per cápita como medida de desarrollo no se incluye la producción que no tiene precio de mercado (sector informal y de subsistencia), por lo que su valor no se considera en cálculo del PIB; además que se deja fuera elementos importantes como la distribución del ingreso y la seguridad social.

Para la década de los setenta se observa que los indicadores económicos utilizados en décadas pasadas no reflejan las verdaderas condiciones de vida de la mayor parte de la población, por lo que se generan indicadores de tipo social como: el Nivel de analfabetismo, Escolaridad, Salud y otros servicios, Suministro de vivienda, etc. En Aldana et al. (1997) se afirma que estos indicadores se encuentran dentro de dos grupos, los que buscan una medida de desarrollo en términos de una normal u óptima forma de interacción de factores sociales, económicos y políticos y aquellos indicadores que miden el desarrollo en términos de la calidad de vida.

En esta década se realizaron una serie de estudios que pretendían seleccionar indicadores como los más apropiados para medir el desarrollo. Un ejemplo es el que llevo a cabo el Instituto de Desarrollo Social de las Naciones Unidas en 1970, que logro construir un Índice de Desarrollo Social, con un alto nivel de complejidad, pues inicialmente se evaluaron 73 indicadores, de los cuales se seleccionaron 16 (7 indicadores económicos y 9 indicadores sociales). La base para la selección consistió en la alta correlación entre estos para explicar diferentes niveles de desarrollo.

Aldana et al. (1997) citan otro estudio realizado por Irma Adelman y Cynthia Morris, en que se sugiere medir el desarrollo en términos de una interacción de factores sociales, económicos y políticos. El estudio consistió en la clasificación de 74 países en vías de desarrollo de acuerdo a 70 variables, entre las cuales figuraban el consumo de proteína animal al día, la circulación del periódico y la esperanza de vida al nacer. El factor de análisis fue examinar la interdependencia entre variables políticas y sociales y el nivel de desarrollo económico.

La crítica a estos estudios es que se propone seguir la línea trazada por los países desarrollados, además que buscaban medir el desarrollo en términos de cambio estructural dejando de lado el punto central, es decir en términos de beneficios humanos. Por lo que en la década de los ochenta, a pesar que la gama de indicadores del desarrollo económico y social se mantienen, comienzan a surgir una serie de indicadores que reflejan el deterioro del medio ambiente (a raíz de su gradual importancia), así tenemos indicadores ecológicos como el grado de deforestación, la pérdida de la biodiversidad, el efecto invernadero (recalentamiento de la atmosfera), la contaminación de la atmosfera, etc.

1.2 Neoestructuralismo

Este nuevo enfoque surge en la segunda mitad de la década de los ochenta como un replanteamiento del estructuralismo, a raíz de los desaciertos en materia de desarrollo económico de finales de los setenta y principios de los ochenta. Se promueve una discusión por parte de la CEPAL y Raúl Prebisch, sobre las fallas y los aportes del estructuralismo; de esta manera florece una nueva corriente de pensamiento llamada Neoestructuralismo.

El pensamiento estructuralista es la base del Neoestructuralismo, éste hereda del primero aportes vigentes como (Ffrench-Davis, 1988): la existencia de heterogeneidad estructural, la presencia de desequilibrios múltiples y profundos, el papel fundamental que desempeñan las variables institucionales, la inestabilidad y el deterioro de los términos de intercambio, y la distribución asimétrica de los beneficios del cambio tecnológico, entre otros.

Partiendo de esta herencia estructuralista, autores como Ffrench-Davis (1988) intentan definir el Neoestructuralismo como la reanudación de la tradición estructuralista a la que debe incorporarse una preocupación sistemática por el diseño de políticas económicas, en aspectos importantes como los equilibrios macroeconómicos, la coordinación del corto con el largo plazo, la coordinación entre sectores públicos y privados, la construcción de estructuras productivas y de gestión que incluyan una mayor igualdad, la consideración de estrategias y políticas que posibiliten una mayor autonomía nacional.

Esta nueva visión de la CEPAL mantiene el crecimiento económico como elemento fundamental para lograr el desarrollo, pero va más allá al hacer énfasis en la transformación (industrialización) productiva con equidad (CEPAL, 1992), la cual CEPAL sostiene que no puede ser posible en ausencia de un crecimiento económico sólido y sostenido. La novedad es el diseño de estrategias y políticas económicas orientadas a la estabilidad sociopolítica, que deben cumplir con ciertos requisitos de equidad. De esta manera al integrar lo económico con lo social -por medio de la igualdad- como procesos simultáneos y no secuenciales, teniendo presente el componente ecológico, “el Neoestructuralismo de la CEPAL plantea al desarrollo como un enfoque integrado”. (CEPAL, 1992: 16).

Enfoque integrado se refiere a preferir políticas económicas que favorezcan la equidad y no sólo el crecimiento económico. Para lograr estos objetivos de manera simultánea el Neoestructuralismo “propone la creación de empleo productivo como la mejor indicación de que se están logrando el crecimiento y la equidad en forma simultánea y complementaria” (CEPAL, 1992: 16). Pero para alcanzar un planteamiento de desarrollo integrado se hacen indispensables dos características básicas; la primera es incorporar el progreso técnico al proceso productivo de forma deliberada y sistemática, interviniendo selectivamente con políticas sectoriales. La segunda es que las propuestas concretas deben variar según las condiciones iniciales en que se encuentre la región y cada uno de los países que la integran. (CEPAL, 1992).

1.3 Heterogeneidad estructural

La heterogeneidad estructural (nacional e internacional) se define como las notorias diferencias de productividad que existen entre las ramas productivas, y para el caso particular de América Latina, la concentración del empleo en estratos de muy baja productividad relativa es la norma, este efecto (la Heterogeneidad estructural) viene a ser reforzado por la alta concentración y centralización de los capitales y la baja calidad y productividad de los puestos de trabajo entre los distintos sectores de la actividad económica que confluyen en rendimientos muy desiguales entre el capital y el trabajo.

En América Latina y el Caribe se registró un fenómeno de creciente heterogeneidad en el periodo 1950-1980 (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 108), en el cual la población campesina se traslada a la ciudad y se ubica en puestos laborales más productivos en los sectores modernos formados durante la etapa de la industrialización, de forma que una pequeña parte de la población se apropia de una porción sustancial del PIB a causa del aumento de la productividad económica.

En gran medida la heterogeneidad estructural contribuye a explicar la profunda desigualdad social de América Latina y el Caribe, ya que las brechas de productividad reflejan, y a la vez refuerzan las brechas de las capacidades (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 109), lo que afecta la innovación, adopción de tecnología, por lo que es un problema no sólo estructural sino también un problema de retroalimentación sistemática. La heterogeneidad estructural, relativa a la segmentación en el mundo productivo del trabajo y que desde ahí multiplica las desigualdades sociales en todas las esferas de la sociedad, aumentó durante las tres últimas décadas en la mayoría de los países de la región (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 109), y debido a que es un problema sistémico, éste no encuentra su solución en sí mismo, sino en los esfuerzos conjuntos de los entes reguladores de los mercados.

1.3.1 Heterogeneidad y desigualdad territorial

Continuando con la idea de heterogeneidad hay un aspecto muy importante que abordar y es el aspecto territorial de la heterogeneidad, es decir la brechas en productividad dentro de un mismo territorio, para este caso particular, el territorio estatal. “Estas brechas relativas a la productividad y la sociedad tienen sus mapas, es decir, se plasman en la segmentación territorial y, a la vez, se nutren de ella. Dicho de otro modo, las brechas productivas tienen su correlato territorial” (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 155).

Entonces el lugar de residencia es determinante en el desarrollo humano y de las capacidades de los residentes pues las oportunidades de desarrollo se ven seriamente limitadas por este tipo de estructura desigual, habrá que tomar en cuenta que “hay zonas que logran activar sinergias entre saltos de productividad y una mayor integración social, mientras que algunas se mantienen rezagadas y poco integradas y otras caen en mayores niveles de pobreza y menor dinamismo productivo” (Ramírez et al., 2009).

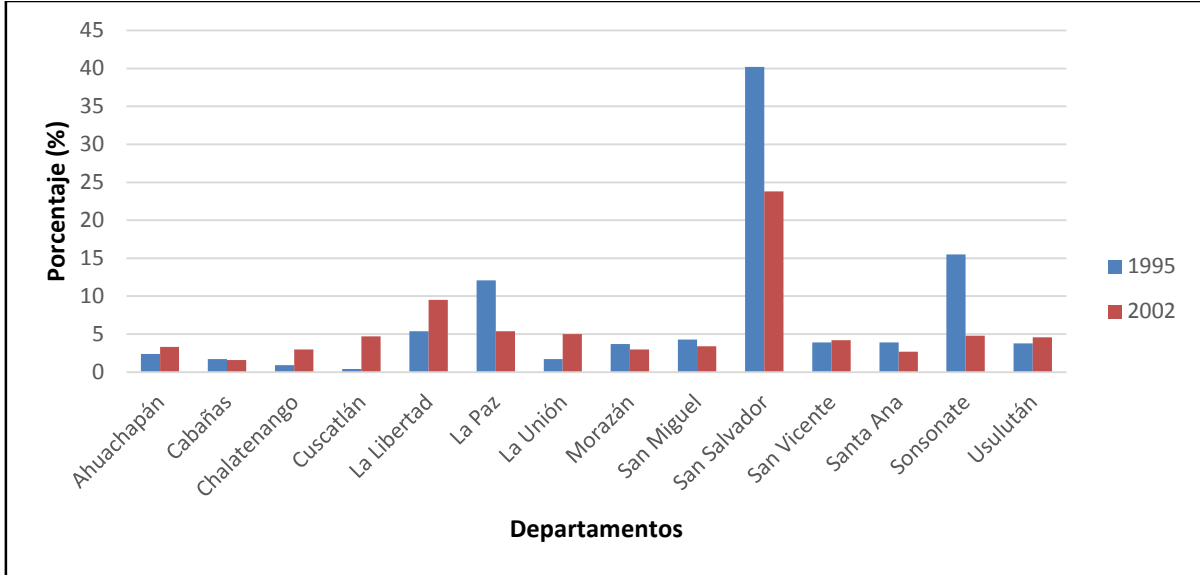
“La fuerte heterogeneidad (...) se expresa en altos niveles de concentración espacial y en las persistentes disparidades, entendidas como desiguales en la distribución total de la riqueza” (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 155), la cual puede ser medida con el Coeficiente de Gini, que para El Salvador es de 0.4100 lo que no es muy alto, considerando que el coeficiente de Gini está a la baja desde el año 2000 cuando estaba en 0.5353.

1.3.2 Heterogeneidad en El Salvador

El Salvador está dentro de la norma Latinoamericana, heterogeneidad muy alta, con una productividad muy baja y salarios muy bajos, no sólo a nivel internacional, también a nivel interno se pueden ver estas diferencias.

Gráfico 1.

El Salvador: Comparación del Gasto Público por Departamento. Años 1995 y 2002



Fuente: Elaboración propia a partir de IDHES 2007-2008

Así como la participación departamental en el PIB nos muestra de primera mano la heterogeneidad, también lo hace el cambio en el gasto público, pues éste está enfocado en impulsar económicamente las áreas más relevantes de El Salvador, en este caso enfocado mayoritariamente al área urbana de El Salvador.

Recordemos que hay un nivel de concentración que puede ser beneficioso para la economía, ya que la aglomeración de capitales contribuye a formar centros productivos y financieros, además de ser una de las condiciones importantes para el crecimiento económico; solamente es importante tener en cuenta el ritmo al que crecen las áreas menos productivas, el problema es cuando se observa una tendencia como la que muestra el Gráfico 1, en el que se evidencian enormes niveles de desigualdad, puesto que la zona urbana (principalmente San Salvador) se encuentra con la mayor participación en el PIB nacional y en el gasto público consecuentemente con una representación del 40.2% para el año 1995 y 23.8% al año 2002, siendo siempre el más alto.

1.3.3 Intervención estatal

Uno de los principales desafíos a los que se enfrenta El Salvador y América Latina en general es la reducción de la brecha de la heterogeneidad (tanto territorial como productiva), no sólo hacia fuera sino también dentro de su mismo territorio, es decir, dotar de dinamismo y fuerza a sectores tradicionalmente atrasados, entonces analizando el gasto gubernamental (representado por la inversión pública) tendremos una idea primaria de cómo el Estado está invirtiendo en el desarrollo humano y al mismo tiempo cómo está cerrando la brecha entre sectores y reduciendo la heterogeneidad.

Tabla 1.
El Salvador: Inversión Estatal por Sectores

Sectores	Mills. USD	% del total	% del sector
Desarrollo Económico	278.5	38.3	100
Agropecuario	19.1	2.6	6.8
Energía	67.6	9.3	24.3
Transporte y Almacenaje	190.1	26.2	68.3
Industria, Comercio y Turismo	1.8	0.2	0.6
Otros	0	0	0
Desarrollo Social	448.1	61.7	100
Agua Potable y Alcantarillado	26	3.6	5.8
Salud	63.6	8.8	14.2
Justicia	23.1	3.2	5.2
Desarrollo Urbano y comunal	210.2	28.9	46.9
Seguridad	19	2.6	4.2
Medio Ambiente	4.1	0.6	0.9
Otros	102.1	14.1	22.8
TOTAL	726.6	100	100

Fuente: Ministerio de Hacienda. Informe de Gestión de las Finanzas Públicas 2013

Entonces podemos ver que la distribución de la inversión estatal está enfocada más bien al desarrollo urbano y comunal que beneficia más bien a los sectores de las ciudades en donde el acceso a agua potable, salud, seguridad entre otros servicios es mucho más efectivo que en las áreas rurales en donde estas necesidades no dejan de ser imperativas.

1.4 Estructuralismo

Parte de las ventajas que ofrece el estructuralismo cepalino es el vínculo que realiza este enfoque entre la tecnología, la equidad y la transformación productiva, tal como en el trabajo de Fajnzylbe (1990), en la que la difusión del progreso técnico en el aparato productivo regional toma gran relevancia.

El interés central de la escuela estructuralista es el cambio histórico de las estructuras dentro de sistemas que, como el capitalismo y la democracia se transforman a lo largo del tiempo, entonces tenemos un modelo que no solamente utiliza la realidad histórica como instrumento de análisis, sino que además realiza los vínculos necesarios entre las variables explicativas del desarrollo y el desarrollo desigual, el término de "estructura" se refiere más bien a la organización institucionalizada por los actores, es decir, el conjunto de reglas y normas que rigen a un determinado grupo de individuos en una determinada situación o espacio geográfico; entonces el cambio estructural se refiere específicamente al cambio de estas reglas y normas a lo largo del tiempo, que es donde el aspecto histórico del estructuralismo toma importancia.

La estructura económica determina la situación de las personas en los regímenes productivos y de propiedad; la estructura política, el lugar que ocupan los actores (incluido el propio gobierno) en los regímenes que regulan los derechos, libertades y obligaciones ciudadanas, incluido el acceso a las potestades legislativas, ejecutivas y judiciales del Estado. (Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, 2012: 187)

La estructura biológico-ambiental establece la situación de los actores en los regímenes que regulan el acceso al "ámbito biofísico natural y sus sucesivas transformaciones artificiales, así como su despliegue espacial" (Sunkel, 1980: 13), es decir que también toma en cuenta el estado "natural" o espacial en el que se desenvuelven los actores.

Otros autores expanden más el concepto de estructuralismo, llevándolo incluso a contemplar estructuras culturales, en donde se regulan las redes de comunicación coloquial e informal, el conocimiento "vulgar" y las costumbres de los mismos, entonces podemos observar que el estructuralismo está dotado de una multi-dimensionalidad que la mayoría de enfoques carecen, ya que solamente se enfocan en los actores del mercado y no en la estructura donde estos interactúan.

Así mismo el estructuralismo, de la mano de las bases históricas es mucho más preciso y tipificado, puesto que pone en contexto sus variables, es decir, no generaliza las relaciones y explicaciones. El estudio del colectivo estructurado permite trascender aquellas teorías antropocéntricas en las que los actores individuales son los que determinan los cambios en la historia, mediante sus decisiones (no enfocadas) y su comportamiento "egoísta".

Estos enfoques ignoran completamente el hecho de que las sociedades son un colectivo y funcionan como tal. Por lo tanto, en una aplicación exhaustiva de la visión sistémica de las sociedades humanas, se hace necesario ir desde los actores hacia la estructura de poder y luego desde la estructura de poder hacia los actores. (Bunge, 1999)

Por último tenemos el tema de la tecnología que muchos enfoques lo dan como exógeno (exterior al modelo y por lo tanto incalculable), es decir generado por variables externas a la realidad nacional; mientras que el enfoque estructuralista lo entiende como un cambio en las instituciones y organizaciones en virtud de los cambios tecnológicos, en otras palabras quiere decir que el proceso de evolución y desarrollo tecnológico es un proceso retroactivo que si bien este cambia los instrumentos de poder político y estructural (en todas las áreas), éste al mismo tiempo es influenciado por el mismo poder político y estructural que una vez se vio influenciado por estas fuerzas.

La conclusión más importante que se deriva de este apartado es que el momento histórico en el que se desenvuelve una teoría de desarrollo es determinante, pues está directamente

relacionada temporal y fuertemente vinculada con la visión socio-política de los académicos responsables de teorizar conceptos, en este caso sobre desarrollo y más específicamente desarrollo humano. Comprobando de alguna manera que ninguna teoría puede declararse como definitiva, dada la naturaleza dinámica de la realidad en que las necesidades humanas son distintas en diferentes momentos temporales.

2 La concepción del Desarrollo Humano del PNUD

El PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) es un organismo internacional que cuenta con una gran credibilidad en asuntos de desarrollo, además se ha enriquecido por aportes de economistas notables como Amartya Sen, entre otros. Por lo que el objetivo es mostrar las contribuciones de este organismo internacional en materia de desarrollo, exponiendo a continuación de manera concisa, el progreso y enriquecimiento que el PNUD ha otorgado al concepto de desarrollo humano y que lo diferencia de las concepciones anteriores de desarrollo.

A partir de la década de los noventa, se introduce un enfoque de desarrollo por parte del PNUD inspirado por la necesidad de un nuevo paradigma de desarrollo económico; la novedad es que incorpora al ser humano como prioridad, siendo éste el punto central y final en el proceso de desarrollo económico. No se dejó de reconocer la importancia del crecimiento económico, pero es considerado sólo como un medio para lograr el desarrollo. Este período se caracteriza por el discurso de un proceso de desarrollo humano sostenible y ecológicamente sustentable, en otras palabras, el PNUD aporta al concepto el gran objetivo de garantizar las oportunidades de vida de las generaciones presentes y futuras y que se conserven los sistemas naturales de los que dependen todos los seres vivos.

Para 1991, en el Informe sobre el Desarrollo Humano del PNUD, se plantea el desarrollo económico como el mejoramiento sostenible del nivel de vida, el cual comprende consumo material, educación, salud y protección del medio ambiente. Para lograrlo se incluyen en esta definición aspectos como una mayor igualdad de oportunidades, libertad política y las

libertades civiles. De esta manera se concibe que el desarrollo económico requiere que se brinden a todos los seres humanos sin excepción, mayores derechos en tales áreas. Este concepto de desarrollo humano no está concluido, es una categoría intelectual, pues requiere de la construcción constante, con el propósito de presentar una propuesta que permita avanzar de forma simultánea e integral a lo que se entiende por desarrollo económico, desarrollo social y desarrollo político. Estas son formas o dimensiones del desarrollo que deben ser considerados como medios esenciales para lograr la realización plena de la persona humana, que es el principal objetivo.

Este concepto de desarrollo humano enfatiza tres aspectos:

- La presencia del sector privado y el vínculo de la comunidad a los programas de crecimiento económico.
- La necesidad de una gestión pública eficiente y una política social focalizada hacia los más pobres.
- La protección del medio ambiente y la sostenibilidad del crecimiento económico.

El primer punto hace referencia a que el sector privado refuerza la libertad económica contribuyendo al crecimiento y que no se puede dejar de lado el potencial humano en el interior de las comunidades. El segundo aspecto relacionado a la gestión pública, promueve la reducción de la burocracia y la priorización de la atención pública hacia los seres humanos que más lo necesitan. Por último, se enfatiza la protección del medio ambiente y un crecimiento económico sostenible, porque sin estos elementos no sería posible la vida de las generaciones futuras.

El PNUD a través de los informes sobre el Desarrollo Humano, reconoce la posición desventajosa de la mujer en relación al acceso de las oportunidades económicas, educativas, culturales y políticas, resaltando que tal condición se debe superar de forma substancial. Por lo tanto, este desarrollo debe posibilitar que todos los individuos, sin excepción, aumenten sus capacidades en forma plena y aplicarlas en todos los ámbitos de la vida cotidiana, cultural, político o económico.

A lo largo de la década de los noventa, se torna evidente el estrecho vínculo existente entre desarrollo humano y crecimiento económico; en este período se toma conciencia que esta relación no es automática cuando se observó que algunos países presentaron alto nivel de crecimiento económico pero un bajo nivel de desarrollo humano. Con el propósito de fortalecer el enlace y corregir el desajuste en el desarrollo se requiere de políticas de acumulación de capital humano mediante la inversión en salud y nutrición, educación y capacitación, e investigación y desarrollo humano. “La participación social, política y económica son fundamentales para reforzar el vínculo”. (PNUD, 1996: 96)

El PNUD ha presentado informes sobre desarrollo humano a partir de 1990, hasta el más reciente en el 2013; en la primera década, es decir la de los noventa, los cambios más significativos en el concepto han sido según Pleitez (2001), que se trata de un tipo de desarrollo que no sólo genere crecimiento económico, sino que distribuya sus beneficios de forma equitativa, que promueva procesos de empoderamiento de la población y la conservación (protección) del medio ambiente. Así la prioridad serán los pobres, ampliando sus capacidades y oportunidades, promoviendo la participación de estos en todos los ámbitos de la vida cotidiana.

El concepto más reciente sobre desarrollo se extrae del Informe sobre Desarrollo Humano 2013, en el cual el enfoque normativo sigue siendo el posicionar al ser humano en el centro de todos los esfuerzos y como el punto focal de todos los análisis y políticas. Textualmente el concepto se presenta en el glosario del informe como el “Proceso de ampliación de las opciones de las personas y fortalecimiento de sus capacidades para llevar al máximo posible lo que cada sujeto puede ser y hacer.” (PNUD, 2013: 20)

Se concluye que Desarrollo Humano como concepto integral, es el que tiene como objetivo final la plena realización de la persona humana y en el que ninguna de las formas o dimensiones de desarrollo (crecimiento económico, progreso social y democracia política), se entienden como un fin, sino como medios esenciales para la consecución de tal objetivo.

En Aldana et al. (1997: 38) se indica que “la estrategia óptima para el desarrollo humano abarca cuatro componentes básicos: el crecimiento económico, la distribución equitativa del ingreso, la política social y la libertad humana.”

2.1 Indicadores del Desarrollo Humano del PNUD

Con la nueva visión multidimensional del desarrollo del PNUD, en el que se coloca al ser humano en el centro de toda atención, además de los que ya existían surgen otros indicadores como: “la esperanza de vida al nacer, la tasa de alfabetización de adultos, la tasa media de matrícula y el ingreso real por habitante.” (PNUD, 1996: 63)

2.1.1 El Índice de Desarrollo Humano (IDH)

En los informes sobre Desarrollo humano realizados anualmente desde 1990 por el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), el eje central es construir y refinar un Índice de Desarrollo Humano (IDH). El fin de este indicador es examinar las desigualdades existentes a nivel mundial entre los distintos países y poder observar al mismo tiempo, la evolución de éstos a lo largo de los años y poder comprobar si las evidentes desigualdades existentes se reducen o se agravan. Según el Informe sobre Desarrollo Humano del año 2007, el objetivo de este índice es medir el avance medio de un país en función de tres dimensiones básicas del desarrollo humano: vida larga y saludable, acceso al conocimiento y nivel de vida digna. (PNUD, 2007)

Este índice clasifica a todos los países en una escala de cero a uno, siendo cero el nivel nulo de desarrollo humano y el uno el nivel más alto; el IDH se basa en su medición en tres indicadores de desarrollo: (1) Esperanza de vida al nacer, como el indicador de salud; (2) Educación, como el indicador social medido en tasa de alfabetización en adultos, y (3) el Ingreso como medida de satisfacción de necesidades básicas, para lo cual se utiliza el Producto Interno Bruto (PIB), este constituye el indicador económico.

Para el año 2012, la clasificación más reciente según el grado de desarrollo humano se divide en 4 grupos de países, determinados por el rango del Índice de Desarrollo Humano en el que se encuentran. En la tabla 2 se aprecia el grado de desarrollo humano, el rango respectivo y el número de países clasificados según el IDH registrado, correspondiente al año 2013.

Tabla 2.
Clasificación de países según grado de desarrollo humano. Año 2013

GRADO DE DESARROLLO HUMANO	RANGO	NUMERO DE PAÍSES
Muy Alto	0.805 – 0.955	47
Alto	0.712 – 0.796	47
Medio	0.536 – 0.710	47
Bajo	0.304 – 0.534	46

Fuente: Elaboración Propia en base a Informe sobre Desarrollo Humano 2013. PNUD

Con lo expuesto anteriormente, se hace notar el proceso evolutivo de la concepción de desarrollo, principalmente de desarrollo económico, el cual ha experimentado modificaciones y adiciones a través de un proceso de prueba y error de las distintas propuestas para lograrlo y de una realidad particularmente dinámica. Aldana et al. (1997) sostiene que se parte de un concepto simplista fundamentado únicamente en el logro de un crecimiento económico sostenido hasta llegar a un enfoque multidimensional que tiene como centro al ser humano, que “se apoya por un crecimiento económico con principios de equidad y sustentabilidad ecológica”. (Aldana, et al., 1997: 23).

En síntesis, se ha observado cómo el concepto de desarrollo humano según el PNUD ha evolucionado de ser un indicador de crecimiento económico a uno que evalúa la calidad de vida de las personas y al mismo tiempo de las posibilidades que tienen de desarrollarse de una manera plena (saludable, educativa y sin carencias). Esta concepción ha mostrado la ruptura con los paradigmas de crecimiento económico como el único indicador de desarrollo humano al reconocer que el primero sólo es condición primaria, más no final para lograr el último.

3 Comisión Nacional de Desarrollo

La Comisión Nacional de Desarrollo es un organismo gubernamental que cobra interés en el presente estudio debido a su origen, pues el propósito de su creación fue incentivar el desarrollo; por lo que en este apartado se plasman las bases y fundamentos de este organismo, partiendo de su contexto histórico en el que surge, pasando por su finalidad y abordando hasta su finalización, que básicamente consistió en la transformación en una secretaria.

En el año 1997 se crea la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), durante la gestión del ex Presidente de la República Armando Calderón Sol; estuvo compuesta por un equipo técnico de cinco comisionados: Sandra de Barraza, Francisco de Sola, David Escobar Galindo, Salvador Samayoa y Roberto Rubio. Esta comisión surgió con el objetivo de impulsar la construcción de una Estrategia Nacional de Desarrollo o Plan de Nación en El Salvador, con la característica que tal construcción debía ser concertada, es decir de carácter consultivo y propositivo, promoviendo un enfoque territorial basado en geografía y recursos, población y organización político-administrativa; estableciendo tres ejes principales para la elaboración de las estrategias y Plan de Nación: (1) Desarrollo regional y descentralización, (2) Ampliación de la base empresarial y (3) Integración Centroamericana. Además se definieron componentes de Conectividad, Ordenamiento Territorial, Desarrollo Sostenible, Sistema de Ciudades, y Asociatividad municipal; que debían estar incluidos dentro de las estrategias y Plan de Nación elaborados. Esto se presenta sintetizado en la siguiente tabla 3:

Tabla 3.
Ejes Principales y componentes para la elaboración del Plan de Nación y Estrategias

PLAN DE NACION Y ESTRATEGIAS	
EJES PRINCIPALES	COMPONENTES
<ul style="list-style-type: none">• Desarrollo Regional y Descentralización• Ampliación de la base empresarial• Integración Centroamericana	<ul style="list-style-type: none">• Conectividad• Ordenamiento Territorial• Desarrollo Sostenible• Sistema de ciudades• Asociatividad Municipal

Fuente: Elaboración propia en base a CND (2001a)

La meta fijada era desactivar la marginación y exclusión territorial, económica, social y cultural con el propósito de construir una nación integrada, estable y próspera, por lo que tomando como referencia los ejes y componentes antes citados, la CND determinó cinco regiones de desarrollo, con apuestas y vocaciones propias, que se muestran en la tabla 4, en la que se observa que para cada región se identificaron las potencialidades respectivas a desarrollar.

Tabla 4.
Propuesta de la CND de Regiones y potencialidades a desarrollar

REGIONES	POTENCIALIDADES A DESARROLLAR
Región Occidental	Ecoturismo y Geoturismo.
Región Norte	Agua, Energía, Ecoturismo, Sostenibilidad Ambiental.
Región Metropolitana	Competitividad, Seguridad y Estabilidad.
Región Costera Central (Comalapa)	Agricultura, Industria, Logística y Servicios.
Región Oriental	Desarrollo Portuario, Agroindustria y Turismo.

Fuente: Elaboración propia en base a CND (2001a)

A raíz de los terremotos del 2001, la CND elaboró una propuesta de elementos para la reconstrucción y el desarrollo, en colaboración con COMURES, FISDL, FUSADES y la Red de Desarrollo Local; por lo que a partir del 2002, la CND concentró sus esfuerzos en:

- Propuesta Estratégica de la Carretera Longitudinal del Norte, la que dio pautas para la formulación y revisión del FOMILENIO.
- Estrategia de Despegue de la Región Oriental y posteriormente la formulación del Plan Maestro para la Región de Oriente JICA/CND, que incluye la rehabilitación del antiguo Puerto de Cutuco para transformarlo en un puerto de categoría mundial.

La Comisión Nacional de Desarrollo también colaboró en la consulta para la construcción del Anillo Periférico Capitalino y en el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, impulsado por el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) y el Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU).

3.1 Concepto de Desarrollo de la CND

La CND tiene claro que el desarrollo del país no se reduce al crecimiento económico; establece que es una condición necesaria pero no suficiente para lograr el desarrollo integral de El Salvador. Por tal razón, la CND concibe el desarrollo como “un proceso participativo que debe incluir de manera armónica factores económicos, territoriales, ambientales, políticos, éticos, sociales y culturales”. (CND, 2001a: 5). Reconoce ciertos ámbitos sobre los que se debe actuar y cuya transformación significa cambios cualitativos de gran impacto en el largo plazo; estos son: (1) ámbito político, (2) ámbito educativo y cultural, (3) ámbito socioeconómico, (4) de la participación ciudadana y (5) ámbito institucional.

Trascendiendo a la formulación de un concepto, la CND enuncia de manera clara y concreta los componentes que deben estar presentes en el tipo de desarrollo más apropiado para el país, el cual debe (CND, 2001a):

- Asegurar el bienestar y la realización plena de todos los salvadoreños. Se requiere crecimiento y creación de riqueza para mejorar las condiciones de vida de generaciones presentes y futuras.
- Teniendo en cuenta que el crecimiento económico no es el fin del desarrollo, sino sólo uno de sus componentes, el crecimiento debe ser parte de un proceso integral de desarrollo, de lo contrario se podría favorecer que las condiciones de pobreza se mantengan, que se deteriore el medio ambiente, aparición de desequilibrios regionales y que la capacidad productiva se debilite.
- El crecimiento económico para que sea condición de la concepción de desarrollo, debe ser significativo, sostenido y equilibrado. Teniendo en cuenta que en una concepción integral la estabilidad macroeconómica, la competitividad o la integración al mercado internacional sólo son medios del desarrollo.

A continuación se presenta en la tabla 5, un esbozo de la amplia concepción de desarrollo de la CND, en la cual se aprecian una serie de procesos que son parte del concepto.

Tabla 5.
Elementos de la concepción ampliada de desarrollo de la CND

Procesos	Actividades
Participativo	Sostenido en el crecimiento económico vigoroso y equilibrado.
Que Promueva	La realización plena de todos los salvadoreños y su bienestar material y anímico.
Que Despliegue	La capacidad de producir, expandir y usar adecuadamente la riqueza material y cultural.
De Desarrollo	De políticas equilibradas de orden poblacional y territorial.
Futurista	Que trascienda el horizonte del presente, asegurando la satisfacción de las generaciones futuras.

Fuente: Elaboración propia en base a CND (2001a)

3.1.1 CND sobre el Ordenamiento Territorial

Sobre el ordenamiento territorial, la CND establece que el país necesita “construir una economía incluyente, que potencie toda forma de actividad productiva independientemente de su tamaño y ubicación geográfica; un desarrollo territorial equilibrado, donde las distintas regiones y zonas del país confluyan en el esfuerzo común”. (CND, 2001a: 17)

La Comisión Nacional de Desarrollo evidencia que el país se ha desarrollado con una grave y profunda distorsión, lo que constituye la razón de no poder construir una nación integrada, estable y próspera, pues “Territorios enteros, vastos segmentos poblacionales e importantes sectores económicos han permanecido ignorados y excluidos de las decisiones y de los beneficios del desarrollo” (CND, 2001b: 7). Ante esta constatación, la CND afirma categóricamente que “debemos proponer de manera expresiva y prioritaria el desarrollo de regiones de nuestro país que aún permanecen abandonadas y estancadas en niveles disfuncionales e intolerables de desarrollo” (CND, 2001b: 7). Por lo tanto es necesario y urgente si se quiere avanzar en la senda de desarrollo: un ordenamiento y desarrollo territorial, porque es lo que constituye la clave del desarrollo nacional, integrar a los salvadoreños al proceso de desarrollo.

4 Componentes Teóricos del Ordenamiento Territorial

El ordenamiento territorial forma parte importante del desarrollo humano, luego que facilita el impulso del desarrollo. En el presente apartado tiene como objetivo establecer qué es exactamente el ordenamiento territorial para poder entender la manera en que éste funciona como una herramienta facilitadora para el desarrollo; además se presenta la posición de organismos nacionales (como la CND) e internacionales respecto al ordenamiento territorial.

4.1 El Informe Brundtland y el Ordenamiento Territorial

El Ordenamiento Territorial (OT) es un término que encuentra su surgimiento en la Conferencia sobre Medio Humano de las Naciones Unidas en el año 1972 en Estocolmo, la cual fijó como meta la consecución de un desarrollo y la potenciación del medio ambiente. Quince años más tarde, en 1987, la Comisión Mundial sobre el Medio Ambiente y el Desarrollo redactó un informe conocido como el informe Brundtland, donde se declaró que las medidas internacionales de protección ambiental debían tener plenamente en cuenta los desequilibrios globales existentes en la producción y el consumo. El principal aporte del informe Brundtland es que brinda por primera vez una definición de desarrollo sostenible: “es aquel que satisface las necesidades de las generaciones presentes sin comprometer las capacidades de las generaciones futuras de satisfacer sus propias necesidades”. (CISP, 2005: 1)

4.2 Definición de Ordenamiento Territorial (OT)

El territorio es el soporte de la acción humana en su conjunto (pública y privada), de la acción de las familias y de las empresas (MOP, 2004), por lo que el Ordenamiento Territorial es un proceso mediante el cual se regula tal acción humana; la ocupación y utilización del territorio se planifica y se propone como mejorar la ubicación de la población y su vivienda, la infraestructura física y las actividades socioeconómicas. El OT tiene el propósito de inducir un desarrollo del territorio, sea regional o local, con el cual se espera controlar el uso de la tierra, integrar a la sociedad en todos los ámbitos (geográfico, cultural, político, económico, etc.),

mejorar la productividad y la inversión pública, orientar el proceso de desarrollo y conseguir el equilibrio entre los recursos naturales. Además, al proteger y conservar los recursos naturales, el OT cumple una parte del desarrollo sostenible, ya que garantiza la satisfacción de necesidades de las generaciones futuras.

Según la CEPAL, el Ordenamiento Territorial “es la manera de redistribuir geográficamente la población de acuerdo con la potencialidad de los recursos naturales y de las condiciones físico-bióticas, como búsqueda de unas mejores condiciones de vida”. (CEPAL, 1991). Para ello se requiere de una herramienta o instrumento de gestión que oriente, facilite y haga posible el ordenamiento del territorio; un Plan de Ordenamiento Territorial que contemple objetivos, directrices, políticas, metas, programas, actuaciones y normas adoptadas para administrar y orientar estrategias que determinen las clases y usos del suelo y la localización de la población, la vivienda, las actividades socioeconómicas, las vías, los servicios, las áreas protegidas y de amenazas naturales, por un período determinado. (IGAC, 1997).

De manera normativa, se han formulado una serie de principios y objetivos que rigen a la planeación del OT, entre los más destacados están (Cevallos, 2005: 5 y CISP, 2005: 3):

- **Participativo:** los grupos y actores sociales intervienen durante la formulación y gestión del Plan, de esta manera debe garantizar el respeto a la cultura y el hábitat de los grupos étnicos.
- **Equitativo:** igualdad de oportunidades para jóvenes, adultos y ancianos, mujeres y hombres de todos los grupos sociales y sectores del territorio. De esta manera se busca la realización plena de la persona y de la sociedad en su conjunto.
- **Sostenible:** uso racional de los recursos naturales y el medio ambiente (equilibrio entre producción y medio ambiente) y el uso adecuado de los recursos no renovables. Con este principio se logra el objetivo de la satisfacción de las necesidades del presente sin comprometer los recursos para las futuras generaciones.
- **La integración territorial** del país en los aspectos físicos, económicos, sociales, culturales y ambientales, reconociendo y armonizando la diversidad existente. Este principio contribuye a mejorar la calidad de vida de la población.

A continuación, en la tabla 6 se resumen los principios y objetivos anteriores más destacados que de manera general deben estar incluidos en un Plan de Ordenamiento Territorial, para que este permita mejorar la calidad de vida de los involucrados en el proceso de OT y desemboque en un desarrollo territorial que además sea sustentable y sostenido.

Tabla 6.
Principales Principios y Objetivos del Ordenamiento Territorial

ORDENAMIENTO TERRITORIAL	
Principios	Objetivos
<ul style="list-style-type: none"> • Participativo • Equitativo • Sostenible • Integrador 	<ul style="list-style-type: none"> • Mejorar la calidad de vida • Desarrollo integral y equilibrado • Uso racional del territorio • Mejorar la gestión pública

Fuente: Elaboración propia en base a Cevallos (2005) y CISP (2005)

5 El Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT)

Este plan constituye la estrategia definitiva desarrollada por instituciones gubernamentales como el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) y el Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU). Y este apartado tiene el propósito de presentar los componentes teóricos del PNODT, iniciando por el principal objetivo del plan, pasando por los instrumentos, proyectos y leyes que se proponen con el fin último de facilitar el proceso de ordenamiento territorial y a la vez, que se persiga el objetivo del desarrollo; para esto en el plan se ha realizado una división del territorio en regiones, subregiones y microrregiones, cada una con potencialidades particulares que posibiliten de igual forma particular el desarrollo integral del territorio, división geográfica que se presenta de forma gráfica cerrando de esta manera el presente apartado.

El concepto de desarrollo sostenible, como ya se apuntó, se instaló en la agenda pública en la década de los ochenta, provocando la necesidad de pensar en procesos de planificación territorial, teniendo en cuenta que la satisfacción de las necesidades es sostenible sólo en la medida en que los recursos naturales se usen de manera racional. La planificación territorial cobra mayor importancia cuando se consideran soluciones a problemáticas como el rápido crecimiento de la población.

En El Salvador no han existido sistemas de planificación territorial, por lo que se ha generado un desarrollo desordenado y sin ninguna orientación estratégica e integradora; hechos que han contribuido al desarrollo territorial desequilibrado son la escasez y debilidad de las políticas públicas y el escaso avance de la descentralización. Por lo que a partir del año 2001 surge como una iniciativa alentadora la formulación del Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), impulsado principalmente por el Ministerio del Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) y el Vice ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU). Constituyendo una herramienta para potenciar las características propias de los territorios a nivel nacional, los cuales se definen a través de una propuesta de regionalización, de las normativas de uso del suelo y de las directrices para la creación y desarrollo de sistemas de ciudades.

5.1 Objetivo General del PNODT

Partiendo de la realidad de El Salvador, el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial establece como objetivo general “lograr la plena incorporación del territorio y sus recursos naturales y humanos al proceso de modernización y desarrollo sostenible del país, en orden a la mejora de la calidad de vida de la población.” (MOP, 2004: 15). El plan debe incorporar en todos los procesos de elaboración criterios de sostenibilidad, seguridad ambiental y competitividad, que faciliten alcanzar el bien común y mejorar la calidad de vida de la población. Para la consecución de este objetivo se elaboró una serie de componentes que se muestran a continuación en la tabla 7.

Tabla 7.
Instrumentos Integrales del PNOTD

Instrumentos	Finalidad
<p align="center">Política Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formular los principios rectores de la acción institucional en materia de ordenamiento y desarrollo territorial. • Proponer una estrategia específica de intervención sobre el territorio en atención a sus problemas y oportunidades y a las demandas sociales. • Presentar una propuesta de regionalización del país a los fines del ordenamiento y desarrollo territorial. • Realizar una propuesta de fortalecimiento institucional para el desarrollo de la política territorial.
<p align="center">Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Formular las bases legales para el logro de una utilización eficiente y sostenible de los recursos territoriales del país en el marco de una economía de mercado.
<p align="center">Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial / Plan Director de Protección del Patrimonio Natural</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Ejecución de programas de nacionales de acción, como el de fortalecimiento institucional para la implementación de la política territorial; de vivienda y desarrollo urbano; de uso sostenido de los recursos naturales y culturales; de sistemas ambientales y de conservación de la biodiversidad y el programa de gestión de riesgos naturales.
<p align="center">Sistema Nacional de Información Territorial</p>	<ul style="list-style-type: none"> • Alcanzar la integración de competencias y funciones en materia de información territorial y formulación del Sistema de Información Territorial, útil para el análisis y toma de decisiones sobre el territorio.

Fuente: Elaboración propia en base al PNOTD (MOP, 2004)

5.2 La propuesta del PNOTD

La construcción del PNOTD permitió que en El Salvador se iniciara un proceso de propuestas para mejorar la gestión del territorio. Como parte de su estrategia, el PNOTD propone regionalizar al país en catorce subregiones, que el VMVDU denomina como regiones para efectos de planificación territorial. A continuación se muestran en el Mapa 1 estas regiones que también se dividen a la vez, en microrregiones, de las cuales 31 están identificadas a nivel nacional en el Plan.

Mapa 1.
Regiones, Subregiones y Microrregiones. PNODT



Fuente: MOP, 2004

El PNODT permitiría que las regiones, subregiones y microrregiones alcancen un Desarrollo Económico Territorial, entendiéndose este como “la capacidad de una sociedad local para formularse propósitos colectivos de progreso material, equidad, justicia y sostenibilidad, movilizandolos recursos locales endógenos necesarios para su consecución”. (Vega y Quiteño, 2008: 20)

De manera general y como conclusión de este apartado, se ha puesto de manifiesto con los componentes teóricos del PNODT, que se busca organizar y distribuir el territorio de una forma más equitativa, tratando de incluir a la mayor parte de la población que sea posible; por lo que este Plan Nacional de Ordenamiento y desarrollo Territorial, al menos en su formulación agrupa los componentes normativos que se sugiere debe contener todo ordenamiento territorial integral.

6 Cuenta del Reto del Milenio

Este apartado se ocupa de describir una iniciativa del gobierno de los Estados Unidos, el Millennium Challenge Account (MCA) o Cuenta Reto del Milenio, que busca promover el desarrollo en países en vías de desarrollo y que cuenten con la confianza del gobierno norteamericano. Para el caso de El Salvador, es muy importante resaltar este tipo de apoyo internacional, pues el país ya ha sido favorecido con un primer desembolso financiero a través del proyecto Fomilenio I, que se dirigió al desarrollo de la zona norte del país; y actualmente se está a la espera de un segundo desembolso que se enfocará en la zona costera y al que se le denomina Fomilenio II. Por lo que este apartado aborda los principales componentes de este tipo de proyectos, puesto que es relevante conocer la forma en que se beneficiará la región, que es donde se encuentra el objeto de estudio de esta investigación.

La Cuenta del Reto del Milenio (MCA por su siglas en inglés), fue una iniciativa del Presidente de los Estados Unidos de América, George W. Bush, anunciada en el año 2002, durante la Cumbre de Monterrey de Financiamiento para el Desarrollo en México, “para apoyar el desarrollo de países que gobiernen con justicia, inviertan en su gente y promuevan las libertades económicas.” (Cortez y Pérez, 2011: 21)

La MCA manejada por la Millennium Challenge Corporation (MCC) fue autorizada por el Congreso para comenzar a operar en el 2004 y era una iniciativa nueva e independiente de otras formas de cooperación existente. “Inicialmente sólo se destinaba a países pobres, pero a partir del 28 de julio de 2005, el Gobierno del Presidente Bush, dio a conocer que para el año fiscal 2006, la cuenta incluiría a las naciones de renta media.” (Cortez y Pérez, 2011: 21) Brindando a nuestro país, la oportunidad de optar por este beneficio y como se indica más adelante, efectivamente se logró ser merecedor debido entre otras cosas, a las favorables relaciones internacionales con el país benefactor.

6.1 Corporación del Reto del Milenio (MCC)

La Corporación del Reto del milenio, (MCC por sus siglas en inglés), es una agencia de cooperación de los Estados Unidos de América que apoya el combate a la pobreza a escala global y promueve el crecimiento económico, “ésta fue establecida por el presidente Bush el 23 de enero del 2004 para administrar la Cuenta Reto del Milenio.”(Cortez y Pérez, 2011: 22)

Dicha agencia se caracteriza por desarrollar un proceso de selección competitiva de las naciones elegibles, y las propuestas de desarrollo que plantean los países surgen a partir de un amplio proceso de consulta. La Corporación Reto del Milenio incentiva reformas en las políticas premiando a los países con recursos adicionales que complementan otros programas de desarrollo bilaterales de los Estados Unidos. La Corporación Reto del Milenio es administrada por un Director Ejecutivo y por una Junta Directiva formada por miembros de los sectores público y privado, compuesto por el Secretario de Estado, el Secretario del Tesoro, el Representante Comercial de los Estados Unidos, el Administrador de la USAID y cuatro individuos del sector privado elegidos por el Presidente con el consejo y consentimiento del Senado. Esta obtiene su diverso personal de otras agencias gubernamentales, del sector privado, universidades, agencias de desarrollo internacional y organizaciones no gubernamentales.

La Junta analiza cómo los países más pobres del mundo se han desempeñado en los dieciséis “indicadores” independientes y transparentes de política. Reconociendo que el desarrollo es alcanzado por los propios esfuerzos, políticas y personas de un país, “la Corporación Reto del Milenio brinda a países seleccionados la oportunidad de identificar sus propias prioridades para alcanzar un desarrollo económico sostenible y la reducción de la pobreza” (Cortez y Pérez, 2011: 23). Posteriormente, los equipos de la Corporación Reto del Milenio trabajan en coordinación para ayudar a los países a desarrollar un programa de la Cuenta Reto del Milenio que reduzca la pobreza y propicie un crecimiento sostenible. El programa de la Cuenta Reto del Milenio se refleja en un acuerdo que define responsabilidades e incluye objetivos medibles, un plan para alcanzarlos, y objetivos para determinar el progreso.

“El acuerdo también describe cómo el país gobernará y ejecutará su programa de la Cuenta Reto del Milenio, incluyendo cómo asegurará la responsabilidad financiera y la realización de procesos de licitación transparentes y justos.” (Cortez y Pérez, 2011: 23)

6.2 Fomilenio II

El Salvador fue beneficiario de un primer compacto denominado Fomilenio I, el cual ha sido implementado en la zona norte de nuestro país. En diciembre de 2011, la Corporación Reto del Milenio anunció que El Salvador había sido seleccionado nuevamente como elegible para aplicar a una segunda donación que contempla una inversión de al menos 277 millones de dólares que constituyen un donativo no reembolsable de los Fondos del Milenio.

El Salvador compitió con otros 22 países en la categoría de renta media; de estos, fue el único elegido para optar por un segundo compacto. “El otro país elegido fue Benín, en África, quien competía en la categoría de renta baja. Otros países que participaron en la misma categoría que El Salvador fueron: Angola, Belice, Guatemala, Guyana, Iraq, Indonesia, Paraguay, Cabo Verde, Filipinas, Kosovo, Fiji, Armenia, Buthan, entre otros”. (Chang, 2012)

El Fomilenio II tiene por objetivo apoyar los esfuerzos de país para mejorar el crecimiento económico; a diferencia del primer convenio, el Fomilenio I que se enfocó solo en la zona norte, el Fomilenio II tendrá un alcance nacional al impactar en una región con bastos potenciales de desarrollo como lo es la costa del país. Este proyecto dispone mejorar el clima de negocios y la reducción de los costos de transporte, lo que incentivará el establecimiento de nuevas inversiones, y la consecuente creación de nuevos empleos. “Además, se impulsarán políticas educativas y curriculares que formen mejor al capital humano y que éste se adecúe a las demandas del mercado laboral”. (Secretaría de Comunicaciones, 2013)

“El Fomilenio II se destinaría a impulsar una estrategia de desarrollo en todo el país, sin embargo, el gobierno de El Salvador pretende privilegiar la zona costera por las siguientes razones” (Chang, 2012):

- a) Alberga la principal infraestructura logística y de comunicaciones del país, con el resto del mundo. Eso incluye activos como el Puerto de La Unión, el Puerto de Acajutla, el Aeropuerto Internacional y la Carretera Litoral, que cruza el país de este a oeste. En conjunto, esos activos conforman el “Corredor de Desarrollo Costero Marino”, cuyo adecuado aprovechamiento permitirá aumentar la competitividad y productividad global de El Salvador.
- b) Ahí se encuentran localizados los cinco activos naturales principales del país, tanto por su valor paisajístico como por su alta biodiversidad y función en la reproducción de recursos pesqueros: la Barra de Santiago, los Cóbanos, el Estero de Jaltepeque, la Bahía de Jiquilisco y la Bahía de La Unión. Cinco de las principales sub-cuencas hidrográficas del país también se encuentran asociadas a esos cinco activos costeros.
- c) Concentra el 51% de las mejores tierras agrícolas del país.
- d) La inversión en la Franja Costero Marina permitiría incorporar el mar territorial a la vida productiva y cultural del país, así como a las principales áreas de desarrollo generadoras de riqueza.
- e) Cuenta además con importantes activos turísticos, tales como playas, olas privilegiadas para el surf, manglares, arrecifes y valiosos ecosistemas marinos.
- f) En esa región también se encuentran en ejecución o programados para realizarse, entre el año 2012 y el 2014, más de 900 proyectos gubernamentales que contribuirán a hacerla más atractiva para la inversión privada.

La propuesta del Gobierno de El Salvador sobre el nuevo compacto Fomilenio II, es una apuesta para reducir la pobreza a través del crecimiento económico y descansa en dos pilares:

1. El aumento de la inversión en sectores transables,
2. El fortalecimiento del tejido productivo que asegure que los beneficios lleguen a los hogares pobres.

Las líneas estratégicas que definen el camino que debe aplicarse en la zona es promover un desarrollo humano equitativo y sostenible con igualdad, y paralelamente lograr una transformación productiva y reactivación económica, “promover la oferta de servicios portuarios multimodales de primer nivel y de servicios complementarios diversos, desarrollar el turismo, recuperar el medio ambiente, reducir la vulnerabilidad y fortalecer capacidades para la adaptación al cambio climático”. (Chang, 2012)

La MCC a través de este nuevo desembolso pretende enfocarse en algunos componentes estratégicos para incentivar el crecimiento económico en El Salvador; a continuación se mencionan algunos de ellos:

- En el tema sobre el clima de inversión el Fomilenio II es el primer proyecto que apoyará MCC, buscando que éste produzca un efecto cascada para la instalación de inversión. Algunos de los elementos que busca darle prioridad es: la simplificación administrativa, la aplicación de nuevas leyes y el apalancamiento de inversiones que traerá capital fresco al país” (Secretaría de Comunicaciones, 2013). En el mismo tema también se espera incluir dos socios públicos privados: la ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador y el parque eólico de Metapán.
- En la función de lograr una mejora regulatoria se estima que unas 25 mil compañías que se encuentren instaladas en El Salvador puedan experimentar ahorros en sus costos con la reforma de ley. Actualmente se encuentran 22 proyectos de inversión privada que se suman a un total de más de USD\$200 millones que demandan una contrapartida de USD\$93 millones invertidos en bienes públicos y semipúblicos que impulsen proyectos desde capacitación personal hasta construcción de tramos de carretera. (Secretaría de Comunicaciones, 2013) La mayoría de estos proyectos se invertirán en la franja costera marina.
- La mayoría de proyectos han sido propuestos por salvadoreños, y el resto por inversionistas internacionales. Están dirigidos a los rubros de bienes transables y en los que se cuentan inversiones en: turismo, agricultura, agroindustria, energía, acuicultura y aeronáutica.

- El tema de Capital Humano por su parte busca mejorar la calidad educativa y capacitar al recurso humano para que adecúe sus capacidades a las demandas del mercado. “Tiene como objetivo contribuir a evitar o posponer la deserción escolar de 176 mil alumnos de séptimo grado a bachillerato”. (Secretaría de Comunicaciones, 2013)
- “Mientras que en el tema de Infraestructura Logística, busca reducir los costos de logística y de transporte a través de la construcción y mejora de dos tramos de carretera: entre el Aeropuerto Internacional y Zacatecoluca y en el paso fronterizo de El Amatillo”. (Secretaría de Comunicaciones, 2013)

6.3 Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)

En la cumbre del Milenio celebrada en septiembre del año 2000 en Nueva York, 145 jefes de estado y 191 naciones aprobaron la declaración del Milenio, la cual constituye un pacto de solidaridad sin precedentes para acabar con la pobreza en el mundo. La declaración gira alrededor de 8 objetivos con los que se han comprometido los países, para luchar más firmemente contra la insuficiencia de ingresos, el hambre, la desigualdad de género, el deterioro del medio ambiente, la falta de educación, atención médica y agua potable.

Estos objetivos llamados Los Objetivos del Milenio se indican a continuación:

1. Erradicar la pobreza extrema y el hambre.
2. Lograr la enseñanza primaria universal
3. Promover la igualdad de género y la autonomía de la mujer
4. Reducir la mortalidad infantil
5. Mejorar la salud materna
6. Combatir el VIH/SIDA, la malaria y otras enfermedades
7. Garantizar la sostenibilidad ambiental
8. Fomentar una asociación mundial del desarrollo

Todos los objetivos con excepción del último fomentan un asocio mundial para el desarrollo, contiene metas que son medibles y tienen un límite de tiempo, a la vez que promueven un marco de responsabilidad para los países ricos y para que los países pobres asuman sus promesas.

Los ODM son también importantes porque especifican las áreas clave en la que se precisó intervenir para avanzar hacia mayores niveles de desarrollo humano y porque permiten identificar donde están las prioridades a nivel mundial y nacional, como vimos anteriormente. Los ODM son 8 y establecen un nivel mínimo de capacidades y condiciones de vida para los habitantes del mundo, a su vez los objetivos tienen 18 metas y 48 indicadores. Los indicadores permiten medir el avance en las metas y objetivos teniendo como base la situación de 1990 y teniendo como horizonte 2015, año para la cual todos los países comprometidos deberían alcanzar los objetivos.

Para cumplir con los ODM es fundamental que los países en desarrollo los integren dentro de sus estrategias nacionales de reducción de pobreza y los coloquen al centro de su agenda política, es decir que constituyan la esencia de las políticas públicas y se promuevan como el fin determinante en los proyectos de inversión tanto públicos como privados.

En la tabla 8 que se presenta a continuación, se muestran los Objetivos de Desarrollo del Milenio en la primera columna, las metas de cada uno en la segunda y por último, los indicadores que miden el nivel de logro de cada objetivo, en la última columna.

Tabla 8.
Objetivos, metas e indicadores del Milenio

Objetivo	Meta	Indicadores
Erradicar la pobreza	1) Reducir a la mitad entre 1990 y 2015 el porcentaje de personas cuyos ingresos sean inferiores a un dólar por día. 2) Reducir a la mitad entre 1990 y 2015 el porcentaje de personas que padezcan de hambre	1) Porcentaje de la población con ingresos inferiores a 1 dólar por día a paridad de poder adquisitivo (PPA) 2) Coeficiente de la brecha de pobreza (la incidencia de la pobreza multiplicada por la gravedad de la pobreza) 3) Proporción del consumo nacional que corresponde a la quinta parte más pobre de la población. 4) Porcentaje de menores de cinco años con peso inferior a lo normal. 5) Porcentaje de la población por debajo del nivel mínimo de consumo de energía alimentaria.
Lograr la enseñanza primaria universal	3) Velar porque para el año 2015 los niños y niñas puedan terminar un ciclo completo de enseñanza primaria	6) Tasa neta de matrícula en la enseñanza primaria. 7) Porcentaje de los estudiantes que comienzan el primer grado y llegan al quinto grado. 8) Tasa de alfabetización de las personas de 15 a 24 años de edad.
Promover la igualdad entre los géneros y la autonomía de la mujer	4) Eliminar las desigualdades entre los géneros en la enseñanza primaria y secundaria, preferiblemente para el año 2005 y en todos los niveles de la enseñanza del fin del año 2015	9) Relación entre niñas y niños en la educación primaria secundaria y superior. 10) Relación entre las tasas de alfabetización de las mujeres y los hombres de edades comprendidas entre 15 y 24 años. 11) Proporción de mujeres entre empleados remunerados en el sector no agrícola. 12) Proporción de puestos ocupados por mujeres en el parlamento nacional.
Reducir la mortalidad infantil	5) Reducir a dos terceras partes entre 1990 y 2015 la mortalidad de los niños menores de cinco años	13) Tasa de mortalidad de niños menores de 5 años 14) Tasa de mortalidad infantil 15) Porcentaje de niños de 1 año vacunados contra el sarampión.
Mejorar la salud materna	6) Reducir entre 1990 y 2015 la mortalidad materna en tres cuartas partes.	16) Tasa de mortalidad materna 17) Porcentaje de partos con asistencia de personal sanitario personalizado.
Combatir el VIH/SIDA el paludismo y otras enfermedades	7) Haber detenido y comenzado a reducir para el año 2015 la propagación del VIH/SIDA 8) Haber detenido y comenzado a reducir para el año 2015, la incidencia del paludismo y otras enfermedades graves.	18) Tasa de morbilidad del VIH entre las mujeres embarazadas de edades comprendidas entre los 15 y los 24 años 19) Tasa de uso de anticonceptivos 20) Número de niños huérfanos por causa del VIH/SIDA 21) Índice de morbilidad y mortalidad palúdicas 22) Proporción de la población de zonas de riesgo de paludismo que aplica medidas eficaces de prevención y tratamiento del paludismo. 23) Tasas de morbilidad y mortalidad asociadas a la tuberculosis.

		24) Proporción de casos de tuberculosis detectados y curados con el tratamiento breve bajo observación directa.
Garantizar la sostenibilidad del medio ambiente	<p>9) Incorporar los principios del desarrollo sostenible en las políticas y los programas nacionales en invertir la pérdida de recurso del medio ambiente.</p> <p>.....</p> <p>10) Reducir a la mitad para el año 2015 el porcentaje de personas que carezcan de acceso sostenible a agua potable y a servicios básicos de saneamiento.</p> <p>.....</p> <p>11) Haber mejorado considerablemente para el año 2020 la vida de por lo menos 100 millones de habitantes tugurios.</p>	<p>25) Proporción de la superficie de la tierra cubierta por bosques</p> <p>26) Superficie de las tierras protegidas para mantener la diversidad biológica</p> <p>27) Producto interno bruto (PIB) por unidad de utilización de energía (representa el uso eficiente de la energía)</p> <p>28) Emisiones de dióxido de carbono (per cápita) y consumo de clorofluoro carburos que agotan la capa de ozono</p> <p>.....</p> <p>29) Proporción de la población que utiliza combustibles sólidos.</p> <p>30) Proporción de la población con acceso sostenible a mejores fuentes de abastecimiento de agua.</p> <p>31) Proporción de la población con acceso a mejores servicios de saneamiento.</p> <p>.....</p> <p>32) Proporción de hogares con acceso a la tenencia segura.</p>
Fomentar una asociación mundial para el desarrollo	<p>12) Desarrollar aún más un sistema comercial y financiero abierto que incluya el compromiso de lograr una buena gestión de los asuntos públicos el desarrollo y la reducción de la pobreza en cada país y en el plano internacional.</p> <p>13) Atender las necesidades especiales en los países menos adelantados.</p> <p>14) Atender las necesidades especiales de los países menos adelantados.</p> <p>15) Encarar de manera general los problemas de la deuda de los países en desarrollo.</p>	<p>33) La AOD neta total y para los países menos desarrollados en porcentaje del ingreso nacional bruto de los países donantes del CAD de la OCDE para los servicios sociales básicos.</p> <p>34) Proporción de la AOD total bilateral.</p> <p>35) Proporción de la AOD bilateral de los donantes del CAD de la OCDE que no está condicionada.</p> <p>36) La AOD recibida por los pequeños estados insulares en desarrollo en proporción de su ingreso nacional bruto.</p> <p>37) La AOD recibida por los pequeños estados insulares en desarrollo en proporción de su ingreso nacional bruto.</p> <p>38) Proporción total de importaciones de los países desarrollados procedentes de los países en desarrollo y de los países menos adelantados admitidas libres de derecho.</p> <p>39) Aranceles medios aplicados por países desarrollados a los productos agrícolas y textiles y el vestido procedente de países en desarrollo.</p> <p>40) Estimación de la ayuda agrícola en países de la OCDE en porcentajes de su PIB.</p> <p>41) Proporción de la AOD para fomentar la capacidad comercial.</p> <p>42) Número total de países que han alcanzado los puntos de decisión y número que han alcanzado los puntos de culminación en la iniciativa para la reducción de la deuda de los países pobres muy endeudados</p>

	<p>.....</p> <p>16) Elaborar y aplicar estrategias que proporcionan a los jóvenes un trabajo digno y productivo.</p> <p>.....</p> <p>17) En cooperación con las empresas farmacéuticas proporcionar acceso a los medicamentos esenciales en los países en desarrollo.</p> <p>.....</p> <p>18) En colaboración con el sector privado, velar porque se puedan aprovechar los beneficios de las nuevas tecnologías en particular los de tecnología de la información y de las comunicaciones.</p>	<p>43) Alivio de la deuda comprometido conforme con la iniciativa para la reducción de la deuda de los países pobres muy endeudados.</p> <p>44) Servicios de la deuda como porcentaje de las exportaciones de bienes y servicios.</p> <p>.....</p> <p>45) Tasa de desempleo de jóvenes comprendidos entre los 15 y 24 años por sexo y total.</p> <p>.....</p> <p>46) Proporción de la población con acceso estable a medicamentos esenciales a un costo razonable.</p> <p>.....</p> <p>47) Líneas de teléfono y abonados a teléfonos celulares por 100 habitantes.</p> <p>48) Computadoras personales en uso por 100 habitantes y usuarios de internet por 100 habitantes.</p>
--	--	--

Fuente: Tomado de Primer informe de país: El Salvador 2004.

7. Síntesis del capítulo

Se destaca que los métodos de impulsar el desarrollo son diversos, por lo que es necesario contextualizar los proyectos de inversión; para el caso de esta investigación el principal aspecto a resaltar es que es necesaria una organización del territorio, puesto que de esa manera se facilita la formulación e implementación de proyectos, por ejemplo los de infraestructura que ofrezcan beneficios perceptibles a los habitantes.

En el primer apartado se mostró que el desarrollo como término no es un concepto estático, mucho menos concluido, pues es una construcción histórica, que depende de gran manera del contexto coyuntural en el que se desarrolla. La forma de entender el desarrollo cambia a lo largo del tiempo y se argumenta que ha estado sujeto a la percepción del futuro y de las metas propuestas. Y estas a su vez están sujetas al cambio generacional y posición ideológica, por lo que definir desarrollo no sólo es una tarea económica, además es sociológica.

La importancia de un organismo internacional como el PNUD, es decir su credibilidad en el compromiso de apoyar el desarrollo de las naciones, ha influenciado la modificación del término “desarrollo”, enriqueciéndolo y modificando su finalidad al incluir al ser humano como fin último del desarrollo. De esto se trató el según apartado.

En el apartado tres se exponen los aportes de organismos gubernamentales en busca del desarrollo, presentando los orígenes históricos y principales aportes de la Comisión Nacional de desarrollo. Dejando para el cuarto apartado los componentes teóricos del Ordenamiento Territorial.

Una vez con los conocimientos teóricos de lo que es un Ordenamiento territorial, se aborda en el apartado cinco el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), sus objetivos y propuestas de desarrollo.

Por último, se hace una aproximación en el apartado seis, de lo que significa el proyecto Fomilenio, en sus dos compactos; describiendo la creación de la Cuenta Reto del Milenio y recalcando la importancia de este tipo de donaciones en el hecho de ser fondos no reembolsables dirigidos a apoyar el desarrollo del país; además que la relevancia del segundo compacto (Fomilenio II) se enfocará a desarrollar el territorio a partir de la franja marino costera, que es donde se ubica la zona objeto de estudio de la presente investigación.

II. MARCO HISTÓRICO

1 Contexto histórico de la condición actual de la zona costera

Para poder explicar cómo la zona costero marina de El Salvador ha ido experimentando cambios en el tiempo, es necesario trazarnos como objetivo identificar los elementos históricos que han posibilitado que la zona presente un retraso en los indicadores de desarrollo y mostrar las condiciones actuales en las que se encuentra, además de sus potencialidades.

Respecto a lo anterior, este capítulo pretende cumplir este propósito exponiendo como primer punto los principales cultivos que se han desarrollado en el país con la determinación de esclarecer y evidenciar la influencia de éstos en la realidad presente de la franja costera. Por lo que a continuación formarán parte del marco histórico las breves reseñas de cultivos como el café, el algodón y la caña de azúcar, teniendo como punto central la forma en que tales productos han influenciado, por ejemplo la concentración de la población en ciertos espacios geográficos, las circunstancias de polución medioambiental y las condiciones socioeconómicas generadas por el desplazamiento y expansión de la producción agrícola.

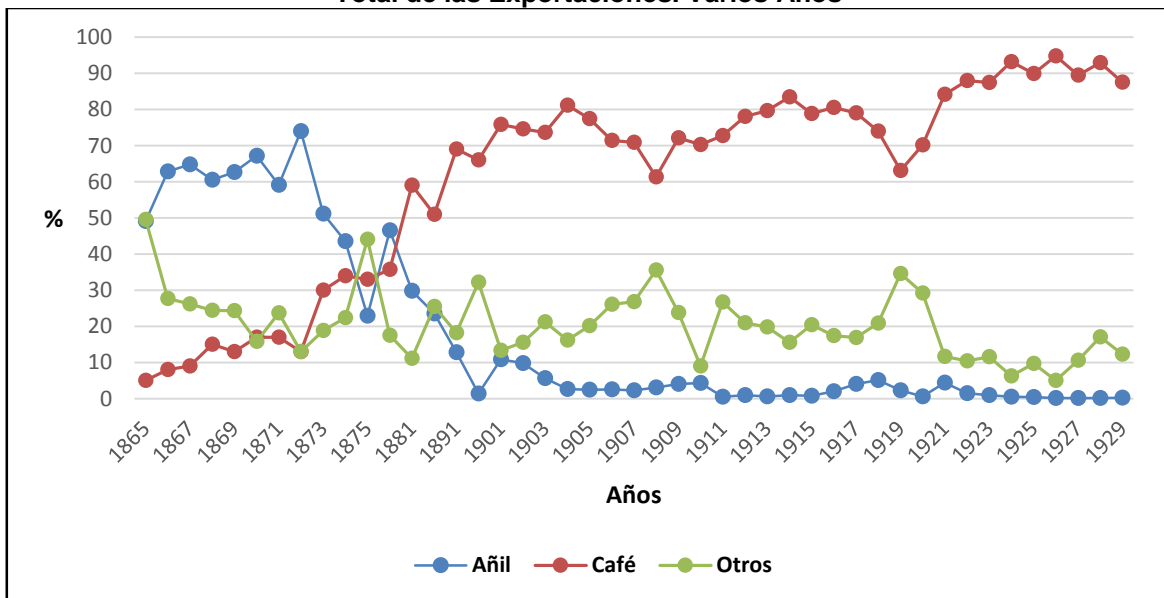
Como segundo punto se presentan los impulsos que se han realizado luego del declive del sector agro-exportador, como es el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), y los planteamientos elaborados por la Comisión Nacional de Desarrollo (CND). Por ultimo para concluir el capítulo se hace una descripción de la principal estructura productiva y logística con que cuenta la zona costera en general, y los planes de mejoramiento y/o expansión que se han proyectado en años recientes

1.1 Consolidación del Sector Agroexportador en El Salvador.

Desde tiempos coloniales, nuestra economía se fundamentó en la agricultura y en la exportación de productos como la cochinilla, el añil, el algodón y el cacao (Luna, 1971). Y de igual forma en el resto de territorios centroamericanos se desarrolló un básico modelo agroexportador, que ya para la época de la independencia tuvo en el añil el principal artículo de exportación, “siendo El Salvador el país de más fuerte producción en el área Centroamericana.” (Luna, 1971: 169)

Sucesos históricos como la firma del acta de independencia centroamericana en 1821 y el nacimiento de El Salvador como republica unitaria no alteró en nada que la producción agrícola continuara centrada en la producción del añil, constituyendo el principal artículo de exportación por muchos años, hasta la década de 1880-1890, en que se descubrieron los colorantes sintéticos. Para esta época en el país ya se producía otro producto que sustituyó al añil en términos de exportaciones; este es el café, cuyo cultivo inició alrededor del periodo independentista y se incrementó en la década de 1840-1850. “Desde el año 1845, la legislación protectora del café es ininterrumpida y abundante y su cultivo siguió un proceso ascendente, en el año 1879, el café llega a ser casi la mitad de nuestras exportaciones.”(Luna, 1971: 174)

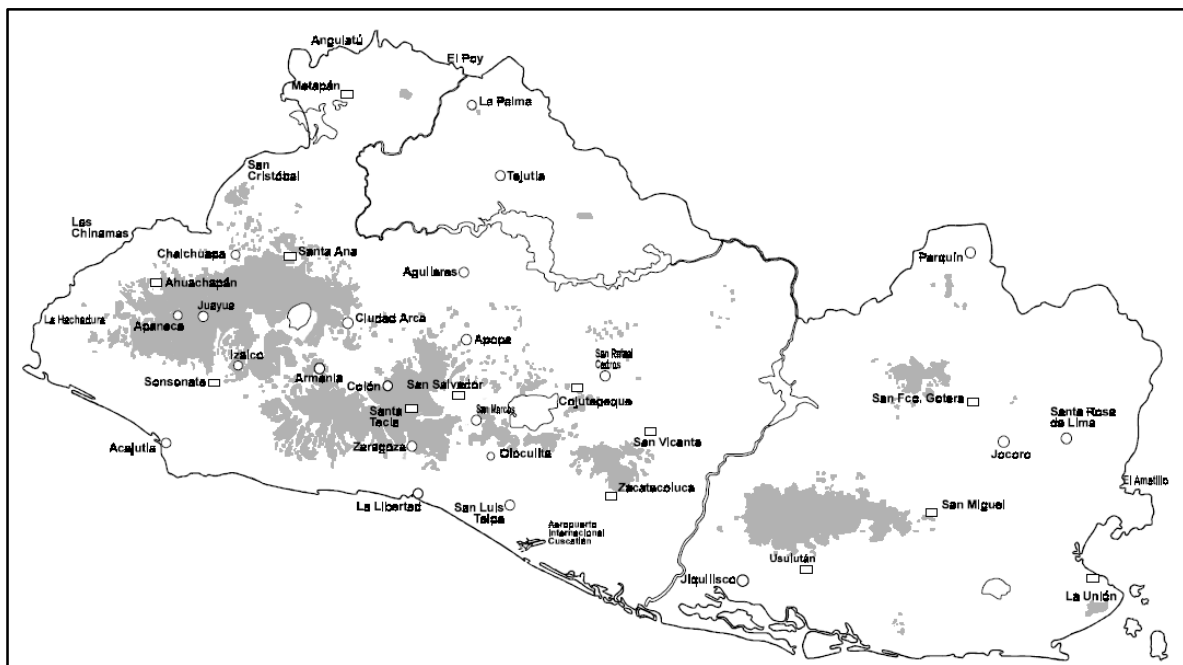
Grafico 2.
El Salvador: Participación Porcentual de los Principales Productos de Agro-exportación en el Total de las Exportaciones. Varios Años



Fuente: Elaboración propia a partir de datos de Arias (1988)

El cultivo del café requiere ciertas condiciones climáticas y ecológicas para lograr una mayor producción. “Desde el punto de vista climático, la zona de la república más apropiada para el café es la que se encuentra por encima de los 456 Mts. y en especial sobre los 608 Mts. (Browning, 1975: 246). Por esta razón, las tierras que se emplearon en el cultivo del café no fueron las mismas que las empleadas en el añil; Luna (1971) incluso señala que la gente que se dedicó al cultivo del café fue diferente. En este sentido los departamentos principalmente del centro y occidente eran más apropiados para el cultivo del café (Lindo-Fuentes, 2002), pues los suelos ubicados en esos lugares proporcionan el medio ideal para tales plantaciones, al ser “suelos bien drenados, básicos, alcalinos y fértiles que hay a lo largo del pie de los cerros y de las laderas superiores de las tierras volcánicas centrales de altura.” (Browning, 1975: 247). De esta manera se explica lo que se observa en el mapa 2, donde la concentración de cultivo del café está en la franja central del país, por ser la región que proporciona inmejorables condiciones climáticas y ecológicas; estas zonas de cultivo no han registrado variación significativa a lo largo del tiempo, por lo que son casi las mismas que las establecidas cuando se introdujo el cultivo del café, “en la parte central del país que geográficamente se llama Subregión de Lagos y Volcanes”. (Luna, 1971: 223)

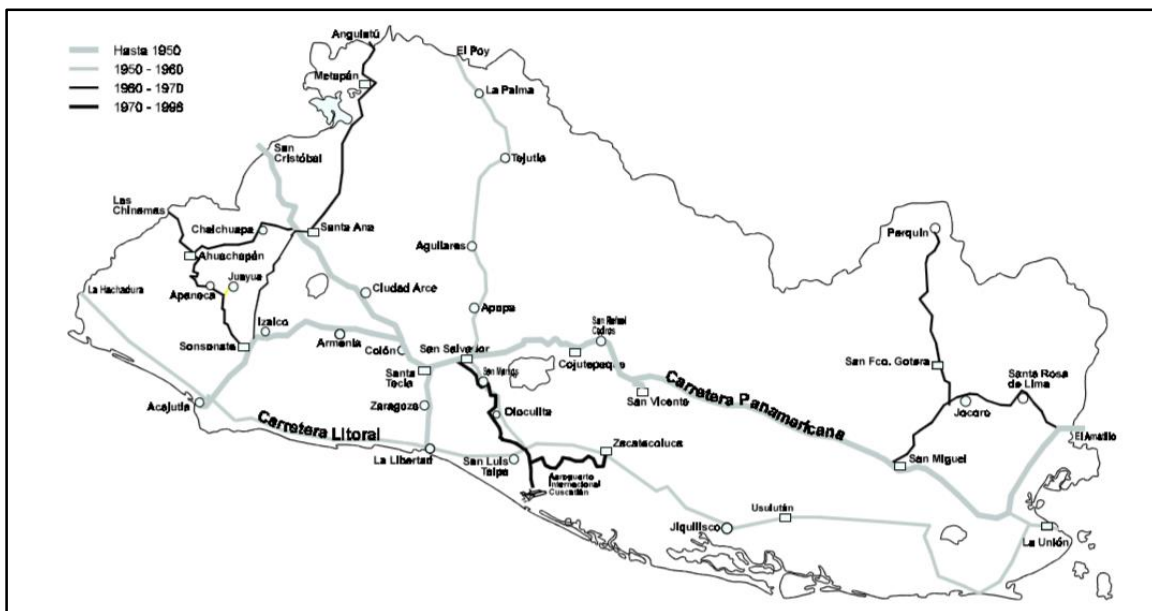
Mapa 2.
El Salvador: Zonas empleadas históricamente al cultivo de café



Fuente: PRISMA 1996

La concentración de la producción cafetalera en la franja central del país propició sucesos trascendentales como una nueva orientación y mejora del sistema de transporte del país, al tener como interés primordial el transporte del café desde las tierras altas centrales a la costa, orientando las rutas y la red vial interior hacia el sur (Browning, 1975); ejemplo de ello lo constituye una concesión en el año de 1885, que “autorizó a una compañía británica para construir un ferrocarril entre las principales zonas de café de los alrededores de Sonsonate, Santa Ana y San Salvador, y el Puerto de Acajutla” (Browning, 1975: 254). De este modo resulta clara la afirmación de Lindo-Fuentes (2002: 204) cuando expone que el café cambió la importancia relativa de los puertos, al trasladar la mayor parte de la actividad del puerto de La Unión a La Libertad y Acajutla, que se encontraban más cercanos a las fincas cafetaleras. Esto se aprecia visualmente en el mapa 3 sobre desarrollo vial, en el cual la red vial principal se amplía “ante la inminente necesidad de dar una mayor movilidad a la comercialización del café” (Arias, 1988: 80).

Mapa 3.
El Salvador: Evolución de la Red Vial. 1950-1996

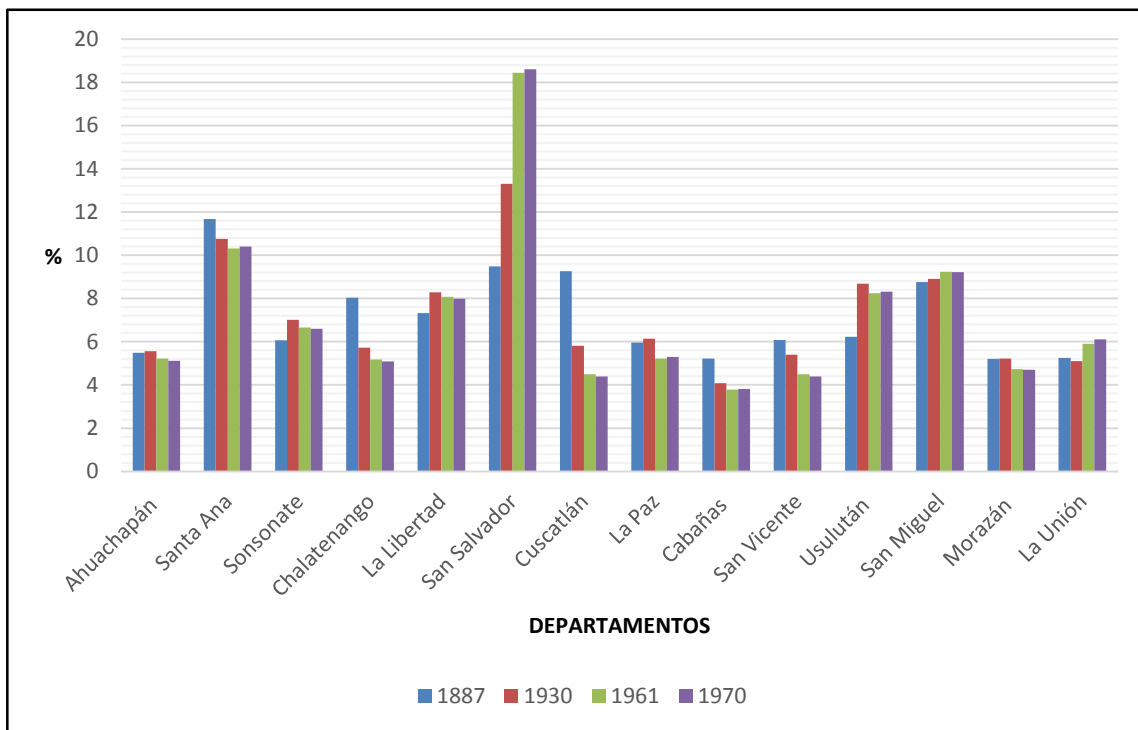


Fuente: Prisma, 1996

Otro hecho importante es la concentración de la población en torno a las zonas de cultivo del café; al respecto Browning (1975) apunta el asentamiento de nuevos centros poblacionales adyacentes a las fincas grandes, suceso que tuvo éxito gracias a que las fincas de café se establecieron durante un periodo de rápido crecimiento demográfico, el cual se concentró en la periferia de las fincas.

Aunque autores como Arias (1988) y Lindo-Fuentes (2002) sostienen que por ser las tierras más fértiles del país, la población ya estaba aglomerada en la franja central del país, incluso antes de la introducción cafetalera, pues “era la zona donde estaban concentradas las tierras comunales y ejidales” (Arias, 1988: 79); es innegable que la actividad cafetalera acentuó la conglomeración poblacional, por lo que la expansión del cultivo hacia las tierras con las mejores condiciones terminó imponiendo presiones sobre la tierra, especialmente en la región occidental del país. No es propósito de esta investigación presentar los conflictos por la tierra causados por el cultivo cafetalero; el punto relevante es mostrar que la expansión del café aceleró y consolidó la importancia de la franja central del país, lo que se manifiesta a través del siguiente gráfico 3, donde se aprecia que en casi un siglo se registró una concentración de la población en las principales ciudades ubicadas en la franja central de El Salvador, confirmando lo apuntado en las líneas anteriores. La tendencia de los asentamientos poblacionales es a establecerse cada vez en mayor proporción en las proximidades de las zonas de cultivo de café.

Gráfico 3.
El Salvador: Concentración de la Población por Departamentos. Varios Censos



Fuente: Elaboración Propia a partir de Censos 1887, 1930, 1961 y 1970

1.1.1 Cultivo de Algodón en El Salvador. Breve reseña histórica

Desde tiempos precolombinos se cultivaba para el consumo local, principalmente constituía la materia prima para la elaboración de artículos de vestir; fue hasta el final del periodo colonial que este cultivo se impulsó, siendo la región de Usulután y sus alrededores donde se cultivaba más que en cualquier otra zona del país. Después de la independencia, se vislumbró la posibilidad de cultivar el algodón a gran escala en las zonas costeras y para ello, en 1847 se sugirió extender el cultivo a lo largo del litoral salvadoreño. (Browning, 1975)

En el tiempo de la introducción del cultivo de algodón, la costa permanecía como una zona boscosa, con aislados asentamientos de población y donde se sostenía, según expone Browning (1975), un sistema ineficaz de cría de ganado y de cultivo de subsistencia a pequeña escala, principalmente de maíz y frijoles. Socialmente, la zona costera era la última franja territorial pendiente de colonizar; la cual se determinó por la demanda del cultivo de algodón, descuidándose la producción de subsistencia y menospreciándose la demanda de los pequeños agricultores.

El algodón como cultivo adquirió notable importancia a partir de la segunda mitad del siglo XIX, alcanzando su apogeo en 1865, cuando las exportaciones de este artículo alcanzaron el 24% del total de las exportaciones (Arias, 1988). Explicaciones sobre el incremento de la producción local, se encuentran en Browning (1975) y Arias (1988). Del primer autor se interpreta que la industria textil doméstica se fomentó durante la Segunda Guerra Mundial, cuando se incrementó la demanda de algodón salvadoreño; dadas las dificultades para obtener la fibra derivadas del conflicto mundial. Mientras que Arias aprecia que la situación se explica en gran parte debido a la guerra civil de Estados Unidos, donde los estados del sur eran los principales productores de algodón para satisfacer la demanda de fábricas textiles de los estados industrializados del norte; y con la guerra era muy difícil cosechar algodón, generando una coyuntura que tuvo sus efectos directos en El Salvador con un alza considerable en la demanda extranjera del algodón salvadoreño. (Arias, 1988)

La finalización del conflicto interno estadounidense reguló y estabilizó las siembras de algodón y como consecuencia aumentó la producción, incrementando rápidamente la oferta interna de tal forma que en poco tiempo se superó la demanda; este hecho ocasionó que los precios internacionales de algodón cayeran en forma estrepitosa, afectando inevitablemente a El Salvador evidenciando un descenso en las exportaciones de este producto, hasta el punto de desaparecer totalmente, según Arias (1988), en el año de 1870. La situación se mantuvo de la misma forma durante los años posteriores hasta en 1921, cuando comenzó nuevamente el interés por el cultivo algodonero con el fin de exportarlo. Este resurgimiento tuvo como motivo los siguientes aspectos (Arias 1988):

- El origen de la competencia entre las industrias europeas por obtener las materias primas que incluye el algodón después de la primera guerra mundial.
- La gran demanda de algodón por la naciente industria japonesa de tejidos.
- El resultado del plan norteamericano de inundar con telas los mercados de América latina.

Todo lo anterior, provocó que el cultivo del algodón se cotizara alcanzando precios elevados en el mercado internacional. Ante este ambiente favorable dos años después en el año de 1923 se sembraron un total de 20,970 hectáreas de tierra, significando una expansión notable del cultivo. Sin embargo, en ese año las plantaciones fueron invadidas por el gusano medidor; fue tanta la magnitud de esta plaga que no fueron suficientes las provisiones plaguicidas en el país, lo que llevo a la plaga a destruir alrededor del 90% de las siembras ocasionando el desastre económico en muchos agricultores que habían invertido en el cultivo y en la adquisición de equipos para la labranza; lo que combinado con la baja en las cotizaciones internacionales de algodón, y la falta de condiciones para un desarrollo intensivo y a gran escala, provocaron el abandono de este cultivo. Arias (1988) manifiesta que algunos agricultores continuaron la siembra del algodón, pero haciéndolo con extremas precauciones, realizando la siembra en áreas reducidas con el propósito de controlar y combatir las plagas de manera más efectiva.

A pesar de la inestabilidad del cultivo de algodón, en los años entre 1920 y 1930 se instalaron las primeras fábricas de hilados y tejidos, hecho que marca lo que algunos autores como Arias

(1988), llaman la industrialización del algodón. Dichas fábricas consumían una buena parte de algodón importado, pero también consumían algodón de origen salvadoreño, lo que atrajo de nuevo el interés por el cultivo en los productores.

Ante esta situación, el gobierno salvadoreño protegió a los productores locales subiendo los derechos sobre el algodón importado. Como resultado del proteccionismo, se expandieron las siembras hasta que hubo una sobreproducción provocando la caída de los precios ofrecidos por los fabricantes de hilos y tejidos. Para protegerse de una eventual reducción de los precios, los agricultores y el gobierno acordaron la creación de una cooperativa de algodón llamada Cooperativa Algodonera Salvadoreña en 1940, siendo su principal función organizar a todos los productores y ofrecerles “servicios de producción que incluyen préstamo, venta de semilla mejorada, fertilizantes, insecticidas y un servicio de fumigación por avioneta” (Browning, 1975: 351). La cooperativa también se convirtió en el único comprador de algodón para los productores, poseía toda la maquinaria necesaria para el procesamiento del producto y además era la agencia reguladora oficial del gobierno en materia de cultivo de algodón.

1.1.1.1 Ubicación de la siembra de algodón

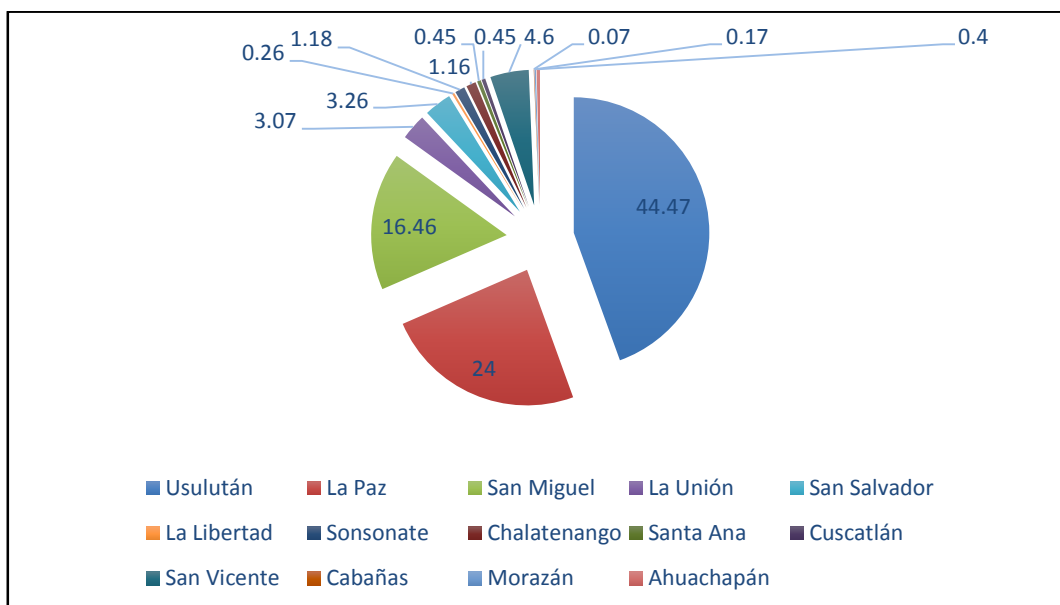
Según Arias (1988), para la segunda mitad de la década de 1940-1950 el cultivo del algodón estaba concentrado fundamentalmente en 3 departamentos: Usulután, la Paz y San Miguel. En estos se concentraba el 84.9 por ciento del cultivo de algodón. Siendo el primero, donde estaba la mayoría de área cultivada. De esta manera el cultivo algodonerero estuvo concentrado geográficamente en la zona oriental; muestra de ello es que para el año de 1948, el 64 por ciento del área total cultivada se hallaba en esa zona. Mientras que la zona central con el 33.8 por ciento de cultivo era la segunda en importancia. En contraposición, se encontraba el occidente, cuya participación era poco significativa a nivel nacional. A continuación se presenta, en la tabla 9, la extensión y distribución en la siembra de algodón por hectáreas en El Salvador para el año de 1948; mostrando seguidamente tal distribución de forma gráfica para mejorar el panorama de la magnitud en importancia de la Zona Oriental, específicamente del departamento de Usulután como productor algodonerero.

Tabla 9.
El Salvador: Número de Hectáreas y Distribución Porcentual del cultivo de algodón por Departamento. Año 1948

Departamento	Has. Cultivadas en año 1948	Distribución %
Usulután	5,465	44.47
La Paz	2,949	24.00
San Miguel	2,023	16.46
La Unión	377	3.07
San Salvador	400	3.26
La Libertad	32	0.26
Sonsonate	144	1.18
Chalatenango	141	1.16
Santa Ana	55	0.45
Cuscatlán	55	0.45
San Vicente	565	4.60
Cabañas	9	0.07
Morazán	20	0.17
Ahuachapán	48	0.40
TOTAL	12,500	100.00

Fuente: Elaboración propia a partir de Arias, 1988

Grafico 4.
El Salvador: Distribución Porcentual de cultivo de Algodón. Año 1948



Fuente: Elaboración Propia a partir de Arias, 1988

1.1.1.2 Infraestructura creada en torno al cultivo de algodón

Un obstáculo para la expansión y desarrollo del cultivo algodonero era, como registra Browning (1975), la falta de un sistema de transporte. Existía un ferrocarril desde La Unión a Usulután y a San Vicente, que permitía que el algodón producido en las tierras colindantes se transportara, ya fuera a la costa para su exportación, o a las fábricas ubicadas en los contornos de las ciudades de la franja central. Esta falta de sistema de transporte junto a los elevados beneficios del cultivo de algodón, posibilitaron que para el año 1958 se iniciara la construcción de una carretera principal pavimentada, la Litoral, junto con una red de carreteras secundarias que atraviesan la costa. La finalización de esta infraestructura vial implicó, aparte del cambio radical en el paisaje de la llanura costera, la expansión del cultivo de algodón al punto de convertirse en una agricultura industrializada. Por lo que la construcción de la Carretera Litoral se convirtió en el principal aporte del cultivo algodonero a la infraestructura vial de El Salvador. (Ver Mapa 3)

1.1.1.3 Impacto ambiental del cultivo de algodón

Según analistas como López (1989), el cultivo de algodón en El Salvador es el que más ha dañado al medio ambiente; la expansión de este cultivo promovió la destrucción de los últimos bosques de la zona costera, provocando la extinción de muchas especies como consecuencia de la aniquilación de los bosques nativos, en los cuales aquellas conservaban su hábitat. Adicionalmente surgió una grave contaminación por plaguicidas, causada principalmente por la práctica habitual de “hasta 46 aplicaciones aéreas durante los cinco meses de cultivo.” (López, 1977, citado en Angel 1996)

El algodón como causa de contaminación implicó problemas trascendentales, ejemplo de ello es el que resulta de la dispersión en el aire de los agroquímicos que no se disuelven en el agua, los cuales eventualmente se depositan en ríos, manantiales y estanques, ocasionando la contaminación de estos cuerpos de agua. Generando destrucción de la fauna y flora, afectando principalmente la pesca que constituye importante fuente de alimento e ingresos en las áreas productoras. (Angel, 1996)

En lo que respecta a la salud humana, se generan severos daños por el consumo del agua contaminada, riesgo de intoxicación de las personas que aplican los químicos y las que habitan en las cercanías del cultivo de algodón. Por último, Romero y Machon (1978) indican que el uso de químicos incrementó la resistencia de las plagas por lo que cada vez se requería el uso de mayores cantidades de plaguicidas, suscitando un efecto multiplicador en lo que a contaminación se refiere.

1.1.2 El cultivo de la caña de azúcar. Breve reseña histórica

En el transcurrir del siglo XIX se desarrolló el cultivo de la caña de azúcar hasta convertirse en un producto de exportación, siendo tal su significancia que en los primeros años del siglo XX “las exportaciones de caña de azúcar ocupaban el tercer lugar en importancia” (Arias, 1988: 321). En el año de 1904, el azúcar superó al añil en lo que a generación de divisas respecta. En las dos primeras décadas del siglo XX las exportaciones de este producto se comportaron de manera muy irregular, debido a las tendencias internacionales del mercado de este cultivo.

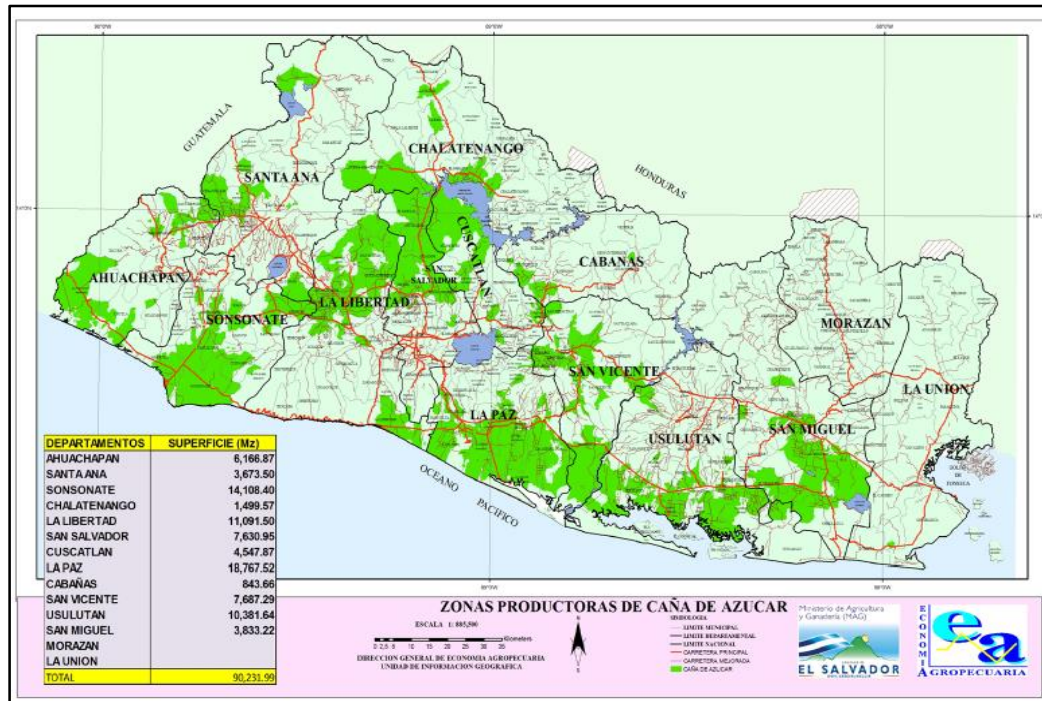
El incremento de la producción de azúcar se registró entre los años 1932 y 1947, en los que se alcanzó los niveles más altos hasta ese tiempo; este comportamiento fue debido a la importancia creciente del mercado internacional, sin embargo Choussy (1950) expone que las exportaciones mayores respondieron a los altos niveles de cotización, y en algunos casos, a la necesidad de exportar excedentes acumulados o para que tales excedentes no actúen como factor de depresión en el mercado local de consumo. Además las exportaciones salvadoreñas estuvieron determinadas por altas cotizaciones en el mercado estadounidense como resultado de la paralización de la producción norteamericana causada por la Segunda Guerra Mundial, por lo que se redirigieron a los mercados de Ecuador, México, China y Europa, pues eran los mercados que se encontraban libres a causa que los aumentos en los precios hicieron que los grandes productores mundiales canalizaran su producción hacia Estados Unidos. “Al cerrarse los mercados hacia los cuales se exportaba azúcar salvadoreña, se registró una caída de las exportaciones a partir de 1945.” (Arias, 1988: 324)

En un periodo de 20 años la superficie de cultivo de caña se incrementó en un 321 por ciento, este rápido crecimiento en el cultivo cañero alcanzó su punto máximo en 1977-1978. Este crecimiento fue asegurado por la cuota exportación que el mercado estadounidense garantizó cuando abandonó la compra de azúcar originaria de Cuba en la década de 1960.

A causa del desarrollo de la crisis social generalizada, a partir del año agrícola 1978-1979, y como resultado de la baja en los precios internacionales, la superficie cultivada empezó a descender. Arias (1988) brinda una explicación adicional de este fenómeno, al mostrar la caída del nivel promedio de precios, ya que para 1975 el valor fue de 27.70 dólares por quintal, siendo el nivel más alto alcanzado, porque en los años 1977, 1978 y 1979, los precios bajaron a 9.1, 7.6 y 8.2 dólares respectivamente por quintal de azúcar exportado. En la década de 1970 se sumó el incremento sustancial de los costos generados por el aumento del precio del petróleo; y debido a que las cantidades movilizadas eran significativas, los costos de transporte percibieron un alza desmesurada incidiendo negativamente en los costos totales.

La relevancia de este cultivo es que históricamente la mayor proporción de tierra utilizada para la siembra de caña de azúcar, se encuentra en la costa salvadoreña, definiendo la realidad socioeconómica actual de dicha zona. En el mapa 4 se distingue este fenómeno, en el cual se aprecia que la costa de la zona paracentral y oriental son fuerte zonas productoras de caña de azúcar, también la costa occidental perteneciente a Sonsonate y Ahuachapán; el mapa corresponde al año 2010 y para ese año los departamentos con mayor producción de caña de azúcar, según registros del Ministerio de Agricultura y Ganadería fueron: La Paz con 18,767 Has., Sonsonate con 14,108 Has., La Libertad con 11,091 Has., y Usulután con 10,382 Has. Por lo que resulta indispensable tener en cuenta este cultivo al momento de realizar un estudio sobre la Franja Costera de El Salvador.

Mapa 4.
El Salvador: Zonas Productoras de Caña de Azúcar. Año 2010

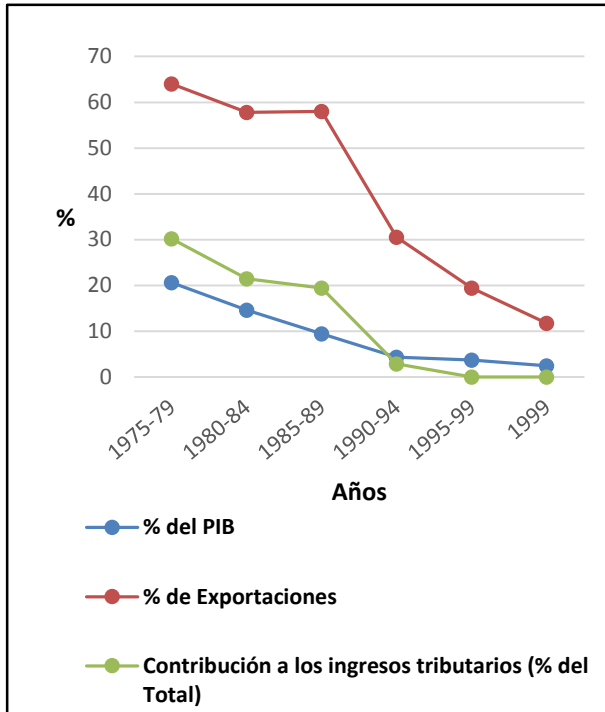


Fuente: MAG, 2010

1.2 Declive del sector Agroexportador. Oportunidades para el Desarrollo

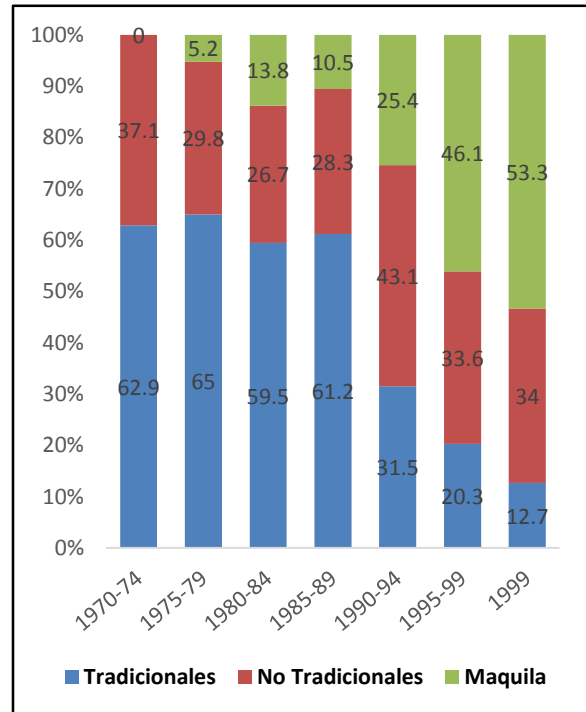
En la década de los noventa la importancia macroeconómica de los productos de agroexportación se redujo a tal punto que su incidencia en el crecimiento de la economía ya no era determinante, puesto que surgió un “nuevo patrón de crecimiento basado en el dinamismo de sectores y actividades diferentes a las agroexportadoras” (Segovia, 2002: 64). Tal pérdida de importancia del sector agroexportador se demuestra con los datos del sector exportador; ejemplo de ello es que las exportaciones totales, antes de 1990, estaban compuestas esencialmente por las exportaciones tradicionales, representando casi el 64% en la década de los setenta y poco más del 60% para la década de los ochenta. No obstante, para la década de los noventa, la participación de dichas exportaciones en el total, como lo confirma Segovia (2002), registró una reducción significativa, luego que para 1999, representaron solamente un 12.7%.

Gráfico 5.
El Salvador: Evolución de la Importancia de los Productos de Agroexportación.



Fuente: Elaboración Propia a partir de Segovia, 2002

Gráfico 6.
El Salvador: Composición de las Exportaciones en el Total. 1970-1999



Fuente: Elaboración Propia a partir de Segovia, 2002

La participación cada vez menor de las exportaciones tradicionales en el total de las exportaciones (Gráfico 6), se explica por la rebaja del valor de las exportaciones de los productos primarios, percibida con más notoriedad desde la segunda mitad de la década de los ochenta; principalmente por la disminución en los precios internacionales del café con el resultado congruente de la reducción del valor de tales exportaciones. Juntamente a la coyuntura temporal, se combina la desaparición de las exportaciones algodonereras, que como Segovia (2002) señala, este tipo de producción disminuyó como efecto directo del conflicto armado que padeció el país, pues las zonas afectadas inmediatas fueron las de este cultivo, influyendo negativamente los ánimos de inversión; además el surgimiento de sustitutos sintéticos y el incremento de los costos de producción debido al uso intensivo de plaguicidas, derivó en la reducción de los precios internacionales.

Al hacer una revisión del gráfico 6 es notorio el aumento del valor de las exportaciones no tradicionales, esencialmente el sector maquilero que participó en las exportaciones en un

promedio de 5.2% en la segunda mitad de la década de los setenta, a un promedio de 46.1% en la segunda mitad de la década de los noventa y que en 1999 alcanzó una participación de 53.3% en el total de las exportaciones. Este es el nuevo dinamismo al cual hace referencia Segovia (2002), como actividades diferentes a la agroexportadora y que determinaron un cambio en la composición de las exportaciones totales en detrimento de las exportaciones tradicionales como impulso primordial de crecimiento económico.

El fin del modelo agroexportador representa grandes retos para el país; como señala Segovia (2002), supone encontrar nuevos mecanismos propulsores de crecimiento con la determinación de incrementar y sostener el ingreso de la población; a la vez que implica afrontar el agravante de la pobreza rural y recuperar el lugar indispensable del sector agropecuario en la búsqueda de la soberanía alimentaria. Adicionalmente conlleva mejorar cualitativamente la fuerza laboral, por lo que se requiere realizar una importante inversión pública y privada en el ámbito social en general, ámbito educativo y de salud. Razones por las que el desarrollo territorial se vuelve relevante, puesto que incluye, entre otros, los componentes antes mencionados, estructurando todo un plan para llevar a cabo el desarrollo económico de El Salvador. Se hace referencia al Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), el cual se detalla a continuación en el siguiente apartado.

1.3 Resumen del apartado.

Desde tiempos coloniales, nuestra economía se fundamentó en la agricultura y en la exportación de productos como la cochinilla, el añil, el algodón y el cacao. De igual forma en el resto de territorios centroamericanos se desarrolló un básico modelo agro-exportador.

El añil fue el principal artículo de exportación por muchos años, hasta la década de 1880-1890, en que se descubrieron los colorantes sintéticos en el hemisferio norte. Para esta época en el país ya se producía otro producto que sustituyó al añil en términos de exportaciones: este es el café, cuyo cultivo inició alrededor del periodo independentista.

La concentración de la producción cafetalera en la franja central del país, propició sucesos trascendentales como una nueva orientación y mejora del sistema de transporte del país, al tener como interés primordial el transporte del café desde las tierras altas centrales a la costa, orientando las rutas y la red vial interior hacia el sur. La expansión del cultivo de café aceleró y consolidó la importancia de la franja central del territorio nacional, donde en casi un siglo se registró una concentración importante de la población en las principales ciudades ubicadas en esa zona del país.

El algodón como cultivo adquirió notable importancia a partir de la segunda mitad del siglo XIX, alcanzando su apogeo en 1865, cuando las exportaciones de este artículo alcanzaron el 24% del total de las exportaciones. Para la segunda mitad de la década de 1940-1950 el cultivo del algodón estaba concentrado fundamentalmente en 3 departamentos: Usulután, la Paz y San Miguel. El cultivo algodonero estuvo concentrado geográficamente en la zona oriental; muestra de ello es que para el año de 1948, el 64 por ciento del área total cultivada se ubicaba en esa zona.

Por otra parte la producción de azúcar registró un aumento entre los años 1932 y 1947, en los que se alcanzó los niveles más altos hasta ese tiempo; este comportamiento fue debido a la importancia creciente del mercado internacional. La relevancia de este cultivo es que históricamente la mayor proporción de tierra utilizada para la siembra de caña de azúcar, se encuentra en la costa salvadoreña, definiendo la realidad socioeconómica actual de dicho territorio.

A continuación se presenta el plan estratégico nacional de ordenamiento y desarrollo territorial que nos brindará una idea de que acciones e instrumentos se basarán para alcanzar el desarrollo principalmente en la zona de estudio.

2 Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Elementos históricos

Los componentes del desarrollo territorial en El Salvador han sido elaborados dentro de un plan estratégico que fue formulado por el Gobierno Central a través de MARN y del VMVDU en el año 2001; este apartado tiene como objetivo exponer estos componentes por medio de el Plan Nacional de Ordenamiento Territorial (PNODT) poniendo énfasis los instrumentos y acciones que se proponen para lograr el desarrollo territorial.

Para poder entender este proyecto a continuación se presenta la tabla 10, donde se incluye la misión y los objetivos del plan y por otra los instrumentos y acciones que el PNODT propone.

Tabla 10.
Instrumentos para Cumplir el Objetivo del PNODT

Misión y Objetivo	Áreas de acción e instrumentos
<p>Mejorar la competitividad y sostenibilidad del territorio, sus recursos e infraestructuras como base y fundamento del desarrollo social y la calidad de vida.</p>	<ul style="list-style-type: none"> ➤ Usos prioritarios para los distintos ámbitos del territorio nacional. ➤ Regionalización del territorio nacional para la planificación y gestión territorial. ➤ Directrices para la creación y desarrollo del sistema de ciudades. ➤ Localización de las principales actividades a escala nacional, de tipo industrial, agropecuario, turísticas, etc. ➤ Señalamiento y localización de las grandes infraestructuras de apoyo productivo y desarrollo social. ➤ Identificación de los espacios con vulnerabilidad o fragilidad especial. ➤ Señalamiento de los espacios sujetos a un régimen especial de conservación, protección y mejoramiento del medio ambiente y patrimonio cultural. ➤ Estimación de un presupuesto de inversiones a nivel nacional desagregado por regiones y sectores. ➤ Definición del marco institucional y legal que permita la implementación de las propuestas.

Fuente: Elaboración propia a partir de Quiteño y Vega (2008) y MOP (2004)

Las propuestas y áreas de acción mostradas en la tabla 10 se integran para su desarrollo en una serie de distintos productos obtenidos a través del proceso de elaboración del plan; estos son:

- Política Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial;

- Ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial;
- Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial;
- Plan Nacional de Protección del Patrimonio Natural y
- Sistema Nacional de Información Territorial.

El PNODT incluye una propuesta de regionalización que identifica tres regiones, considerando a cada una con una propuesta de desarrollo bien definida:

- Región Centro-Occidente: Estrategia de liderazgo a nivel centroamericano.
- Región Norte: Estrategia de integración nacional e internacional.
- Región Oriental: Estrategia de despegue.

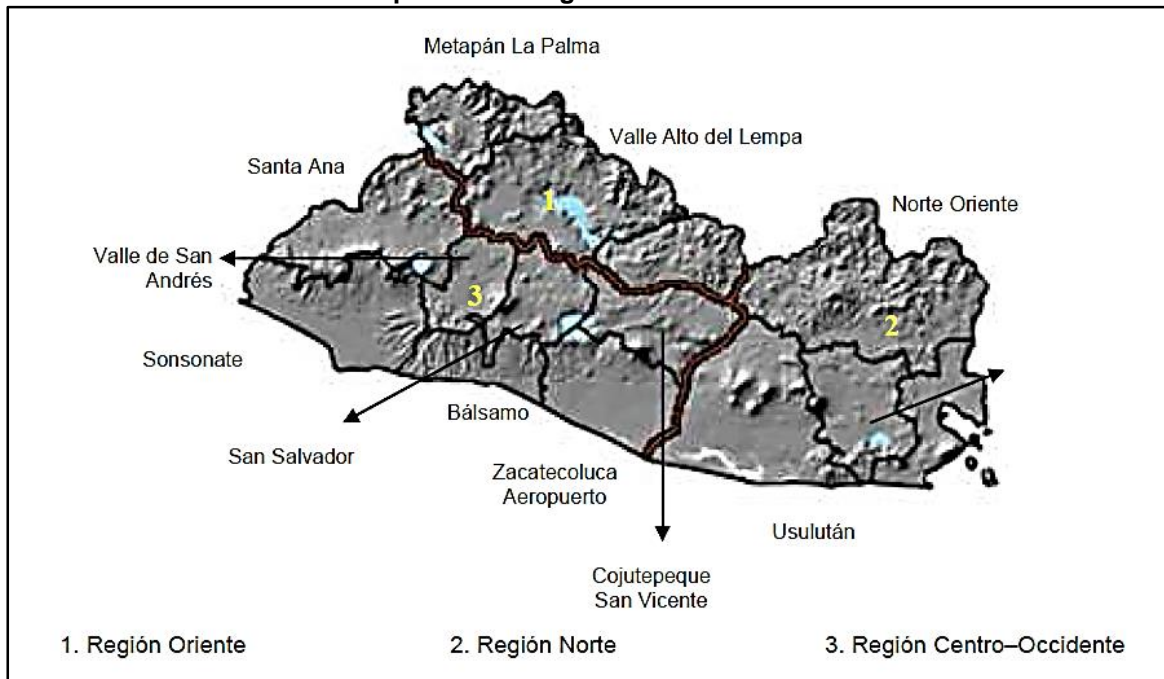
Con el propósito de facilitar la planificación, se consideran 14 subregiones divididas de la siguiente forma (Quiteño y Vega, 2008):

- 7 en la Región Centro-Occidente: Sonsonate, Santa Ana, Valle de San Andrés, Bálsamo, San Salvador, Cojutepeque-San Vicente y Zacatecoluca-Aeropuerto.
- 3 en la Región Norte: Metapán-La Palma, Valle del Lempa y Cabañas.
- 4 en la Región Oriente: Usulután, San Miguel, La Unión y Norte de Oriente.

La propuesta de regionalización recién puntualizada se observa gráficamente en mapa 5; cabe señalar que cada subregión se divide a su vez en 31 microrregiones, las cuales están compuestas por los 262 municipios actuales.

Con respecto al crecimiento y concentración de la población, el PNODT proyecta un sistema de ciudades con el que se espera que el crecimiento demográfico ya no se concentre en ciudades como el AMSS, Santa Ana, San Vicente y San Miguel buscando favorecer la descentralización y una organización de ciudades más armónica. (Quiteño y Vega, 2008)

Mapa 5.
Propuesta de Regionalización PNOTD



Fuente: VMVDU Y MOP (2004)

En relación a la zona de estudio, el PNOTD formuló el Macro-proyecto urbano de La Unión, que dio por sentada la construcción del nuevo puerto que, junto con el desarrollo de las actividades asociadas a la actividad portuaria, predecía un crecimiento residencial insólito; por lo que este proyecto está dirigido a “emprender operaciones urgentes de estructuración urbana, tanto en la periferia como en la trama central” (MOP, 2004: 43). En la periferia el plan contempla mantener en condiciones adecuadas el by-pass para conservar su funcionalidad como carretera, mientras en el centro de la ciudad el plan es estructurar un malecón o “paseo marítimo” con la calidad que una ciudad costera importante requiere. El éxito de este Macro-proyecto requiere que las áreas marginadas y agentes contaminantes del frente de la ciudad y la bahía desaparezcan.

El Macro-proyecto considera la construcción y unificación de rellenos artificiales ordenados sobre la línea litoral, que deben ser adecuados para el ocio de un gran número de turistas (nacionales y extranjeros), quienes deben tener la opción de un moderno muelle para poder recrearse con servicios regulares hacia las islas y paseos por el Golfo.

Esta propuesta en conjunto requiere la construcción de nuevo relleno artificial en una superficie considerable aunque no comparable con la magnitud del nuevo Puerto La Unión.

En resumen y para concluir este apartado, con el desarrollo de una política y una ley de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, el PNODT propone una regionalización para lograr integrar el desarrollo en El Salvador que consiste en la división de tres regiones: la Región Centro-Occidente, Región Norte, y Región Oriental; además, con el propósito de facilitar la planificación, se consideran 14 subregiones en 31 micro regiones, las cuales están compuestas por los 262 municipios actuales. El PNODT proyecta un sistema de ciudades con el que se espera que el crecimiento demográfico ya no se concentre en ciudades como el AMSS, Santa Ana, San Vicente y San Miguel buscando favorecer la descentralización y una organización de ciudades más armónica. Para la zona de estudio el PNODT elaboró el Macro-proyecto urbano de La Unión, que dio por sentada la construcción del nuevo puerto que, junto con el desarrollo de las actividades asociadas a la actividad portuaria, predecía un crecimiento residencial insólito; que desarrollaría de igual forma la ciudad de la Unión con la atracción de turismo y la mejora medioambiental en la zona.

A continuación se describe los aportes presentados por la Comisión Nacional de Desarrollo respecto a las acciones a implementar en las regiones y subregiones del territorio nacional y como estos van englobadas en una política territorial que compone el plan de nación.

3 Comisión Nacional de Desarrollo. Elementos históricos

Para establecer las bases de un plan de nación orientado a implementar un desarrollo territorial efectivo es necesario tener como objetivo estudiar los elementos proporcionados por los actores principales de dicha obra, en este caso por la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), para la construcción de una economía incluyente, potenciando toda forma de actividad productiva no importando su tamaño y ubicación geográfica, es lo que se busca en una sociedad que reparta los mismos derechos y en la cual tanto hombres como mujeres gocen

de igualdad de condiciones para su autorrealización (CND,2001a), a través de la generación de una gestión pública “que potencie los recursos, capacidades y responsabilidades, a nivel nacional y local; y un desarrollo territorial realmente equilibrado, donde sea deseable vivir y posible tener oportunidades, más allá de la ciudad capital”. (CND, 2001a: 18)

Siguiendo en materia de desarrollo territorial es preponderante un compromiso a nivel del uso que se hace del suelo. A nivel rural y en lo que respecta a los sistemas de producción agropecuaria, conlleva a un proceso extenso pero escalonado de cambio en su presente ubicación. A nivel urbano existe una serie de Planes Maestros de Desarrollo Urbano (PLAMADUR), en los que se considera reformar el uso habitacional y productivo del suelo. Este compromiso tanto a nivel rural como urbano implica que se establezca una nueva y razonable zonificación del país, que constituya la base sustancial para el ordenamiento territorial salvadoreño. (CND, 2001a)

En materia de gestión urbana el compromiso formulado por la CND (2001a) es concertar una apropiada gestión con la intención que los espacios urbanos sean confortables para quienes los habitan y productivos para quienes laboran en ellos, considerando asuntos como el transporte, la infraestructura de servicios básicos, el tratamiento de las aguas residuales y el manejo de los desechos sólidos.

Partiendo del reconocimiento que el desarrollo de El Salvador ha sido profundamente distorsionado a tal punto “que ha propiciado que territorios enteros, vastos segmentos poblacionales e importantes sectores económicos han permanecido ignorados y excluidos de las decisiones y de los beneficios del desarrollo.” (CND, 2001b: 7) Se propone como una prioridad el desarrollo de las regiones en situación de abandono, excluidas y marginadas territorialmente. Razón por la que en las Acciones Iniciales del Plan de Nación (2001b), se hace la propuesta de establecer regiones de desarrollo que permitan desencadenar el desarrollo nacional, puesto que se considera que esa es la mejor forma de hacerlo, como una especie de desarrollo que se va generando de abajo hacia arriba. Entendiendo que el desarrollo interior del país posibilita solucionar problemáticas como: presiones sobre el

empleo, vivienda, agua o servicios públicos; además de los graves problemas de delincuencia o deterioro ecológico que afecta la calidad de vida de los salvadoreños. (CND, 2001b)

Una vez que se tuvo claro que la mejor manera de impulsar proyectos específicos que difundan transformaciones estructurales en espacios geográficos relevantes, con suficiente población y recursos naturales e institucionales, es el desarrollo regional; la Comisión Nacional de Desarrollo hizo la propuesta de iniciar la construcción de un nuevo país a partir de cinco grandes regiones: la del Golfo de Fonseca, la de los Volcanes, la del Norte del Río Lempa, la de Comalapa y la del Gran San Salvador (CND, 2000 y CND, 2001b). Orientando el desarrollo a una visión regional, se facilita según la CND, la ejecución de los proyectos dirigidos a superar la marginación y la exclusión estructural de grandes segmentos poblacionales; volviéndose un requisito imprescindible para que el país alcance la integración, estabilidad y prosperidad.

Tabla 11.
El Salvador: Regiones y Acciones Iniciales del Plan de Nación. CND

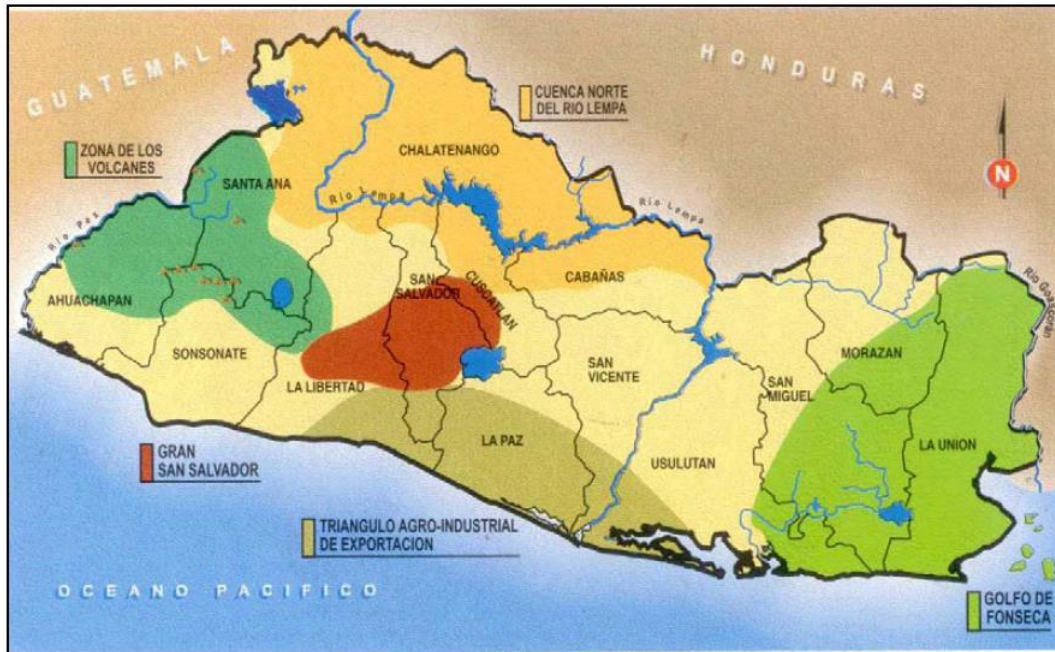
Regiones	Iniciativas generadoras de desarrollo
Oriental / Golfo de Fonseca	Desarrollo Portuario, agroindustria y turismo
Occidental / Zona de los Volcanes	Desarrollo del ecoturismo y geoturismo
Norte / Cuenca Alta del Río Lempa	Agua, energía, ecoturismo, sostenibilidad ambiental
Costera Central / Comalapa	Agricultura, industria, logística y servicios
Metropolitana / Gran San Salvador	Competitividad, seguridad y estabilidad

Fuente: Elaboración Propia a partir de CND, 2001b: 18

En la tabla 11 se detallan las cinco regiones en que la CND clasifica al país, desde las cuales se planea generar el desarrollo a partir de las características específicas de cada región y a continuación en el mapa 6 se muestran la localización geográfica de las regiones.

Mapa 6.

Localización Geográfica de las Cinco Regiones Propuestas por la CND



Fuente: CND, 2001b

3.1 Región Oriental / Golfo de Fonseca, desde la perspectiva de la CND

Los proyectos formulados por la Comisión Nacional de Desarrollo están identificados con el propósito fundamental de “enlazar participativamente distintas expresiones del desarrollo: el desarrollo territorial, el desarrollo social, el desarrollo local, el desarrollo ambiental y el desarrollo humano en todas sus expresiones” (CND, 2009: 7). Bajo esta perspectiva, en las Acciones Territoriales del Plan de Nación (2000), se clasifica a la Región Oriental como apta para desarrollar la integración regional y mundial y se delimita a la subregión Golfo de Fonseca identificándolo como la Puerta Centroamericana al Comercio Mundial, pues la visión presentada es convertir a la Región Oriental en “un emporio del comercio marítimo internacional a partir del funcionamiento del Puerto de Cutuco en la bahía de La Unión” (CND, 2000: 33). Igualmente se abre un panorama para la inversión en rubros como: la agricultura de exportación, la producción industrial, el transporte terrestre y marítimo, servicios y turismo, y en la producción de agua para consumo humano.

En este sentido, por lo descrito en las líneas anteriores, se percibe al puerto de La Unión como la llave para la creación del corredor logístico interoceánico. Se proyecta cambiar las rutas comerciales centroamericanas desde la bahía y el golfo, así como las estructuras del empleo y la producción de la región. Esto se concibe bajo el “proyecto de conectividad interoceánica de parte de la Iniciativa Mesoamericana de Transporte” (CND, 2009: 12)

En las Acciones Iniciales del Plan de Nación (2001b), se considera que la Región Oriental / Golfo de Fonseca es la Puerta centroamericana al comercio internacional, pues en ese entonces se propuso la construcción del Puerto de Cutuco (La Unión), además de la infraestructura necesaria para convertirlo en el más adecuado y moderno de la costa pacífica centroamericana; propuesta que surge bajo el supuesto que Acajutla dejó de ser eficiente en el sentido del abastecimiento al mercado local y se ha tornado incapaz de competir con otros puertos a nivel regional. Se señala en CND (2001b), que Acajutla es un puerto que por su ubicación e infraestructura, es capaz solamente de movilizar carga a granel, careciendo de la idoneidad de desplazar contenedores; capacidad que contrasta con la realidad actual en que los mercados regionales están integrados, por lo que un puerto moderno es esencial para aprovechar las oportunidades de la región.

Las iniciativas propuestas para la región del Golfo de Fonseca tienen la finalidad de estimular la inversión privada y generar empleos en industrias de maquila, de transformación y transbordo y en las actividades marítimas con distintas manifestaciones. Asimismo, el puerto de La Unión es importante para impulsar el turismo y la pesca, a través de la mejora trascendente de la infraestructura vial, eléctrica y portuaria. (CND, 2001b)

Esta concepción de desarrollo integrada pasa por: (1) la construcción de un Canal Seco (conexión de océanos Pacífico y Atlántico) que una al Puerto de La Unión en El Salvador con el Puerto Cortés en Honduras; y (2) el desarrollo y diversificación del sector agropecuario, partiendo del proyecto de Riego del Río Grande de San Miguel, con el propósito de contribuir con la soberanía alimentaria del país.

La propuesta del Canal Seco se indica a continuación en el mapa 7, donde se contempla la conexión de 370 kilómetros entre los puertos La Unión y Cortés.

Mapa 7.
Canal Seco: Puerto La Unión - Puerto Cortés



Fuente: CEPA, 2009

En el año 2009, se completó la formulación y se publicó la “Plataforma Logística y Servicios Especializados: Una apuesta estratégica para el desarrollo nacional”, en la cual la infraestructura portuaria se vuelve de esencial importancia, pues la apuesta es “el desarrollo de actividades vinculadas con el flujo competitivo de mercaderías” (CND, 2009: 16). El éxito de esta propuesta se basa en la buena calidad de la infraestructura, basada en el aprovechamiento de la posición geográfica del país. En la siguiente tabla 12, se muestran las facilidades para el desarrollo identificadas por la CND (2009).

Tabla 12.

Facilidades para el Desarrollo Nacional a partir de la Infraestructura Portuaria

Ventajas	Argumento o Justificación
Apertura Comercial¹ (Económica)	<p>Le permite aprovechar de manera creciente las posibilidades de crecimiento económico que ofrece el comercio internacional al enfrentar y superar desafíos como:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Incremento de costos logísticos y saturación de terminales en los puntos de distribución de carga de Estados Unidos. • La saturación de los puertos del pacifico norteamericano (EE.UU., Canadá y México) • La búsqueda de empresas navieras por nuevas rutas interoceánicas debido a la saturación de los puertos y corredores secos norteamericanos, como por la saturación del canal de Panamá.
Instrumentos Legales (Legislativa)	<p>Permitirán impulsar la promoción, establecimiento y el desarrollo de inversiones vinculadas a actividades logísticas:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Ley de zonas francas y comercialización • La normativa referida a depósitos aduaneros y depósitos temporales • Ley de Servicios Internacionales (LSI)
Beneficios Fiscales (de Política Económica)	<p>Derivados de la LSI, se brindará este beneficio a quienes se dediquen a prestar servicios internacionales, específicamente en actividades de:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Distribución internacional • Operaciones internacionales de logística • Centro internacional de llamadas • Tecnologías de información • Investigación y desarrollo • Reparación de embarcaciones marítimas • Reparación y mantenimiento de aeronaves • Servicios médico-hospitalarios • Servicios financieros internacionales • Tercerización de procesos empresariales

Fuente: Elaboración propia a partir de CND, 2009: 14-15

Para beneficiarse completamente de las ventajas anteriores la CND advierte que es necesario mejorar la infraestructura con la que cuenta el país, porque la existencia de calidad en la infraestructura “garantiza el funcionamiento eficiente de la economía, al determinar la ubicación y tipo de actividades o sectores que pueden desarrollarse” (CND, 2009: 21). Una calidad alta favorece incrementos en la productividad y un mejor aprovechamiento del libre comercio; así como la reducción de los costos de transporte y de las telecomunicaciones, lo que es posibilitado gracias al buen estado de carreteras, puertos, conectividad eléctrica y otros.

¹El Salvador ha ratificado acuerdos comerciales con países como: EE.UU., Chile, México, Taiwán, República Dominicana, Panamá entre otros.

No contar con infraestructura física de calidad implica según varios estudios, altos costos de transporte y servicios, lo que genera menores niveles de inversión y ahorro, afectando negativamente al crecimiento de las exportaciones y aumentando el nivel de precios de las importaciones. (CND, 2009)

Por último, los activos territoriales de la zona costera que identifica la CND en la Plataforma Logística y Servicios Especializados, como activos estratégicos que permitirán el desarrollo nacional son los siguientes:

- Puerto La Unión
- Puerto de Acajutla
- Aeropuerto Internacional
- Ciudad Aeroportuaria en Comalapa (Proyecto)
- Ciudad Puerto La Unión – Conchagua (Proyecto)

Esta apuesta estratégica dedica especial importancia a la Unión como una zona que cuenta con dos activos potenciadores de desarrollo, el Puerto La Unión por una parte y por la otra el proyecto Ciudad Puerto La Unión-Conchagua. Lo que brinda un argumento más en la justificación de la elección de la Ciudad Puerto La Unión como el objeto de estudio de esta investigación.

En el presente apartado se ha demostrado como El Salvador presenta un atraso en temas de desarrollo territorial, a tal punto que ha propiciado que territorios enteros, vastos segmentos poblacionales e importantes sectores económicos hayan permanecido ignorados y excluidos de las decisiones y de los beneficios del desarrollo. La CND a través del plan de nación propone como una prioridad el desarrollo de las regiones en situación de abandono, excluidas y marginadas territorialmente.

La Comisión Nacional de Desarrollo hizo la propuesta de iniciar la construcción de un nuevo país a partir de cinco grandes regiones: la del Golfo de Fonseca, la de los Volcanes,

la del Norte del Río Lempa, la de Comalapa y la del Gran San Salvador. Bajo esta perspectiva, en las Acciones Territoriales del Plan de Nación, se clasifica a la Región Oriental como apta para desarrollar la integración regional y mundial y se delimita a la subregión Golfo de Fonseca identificándolo como la Puerta Centroamericana al Comercio Mundial, pues la visión presentada es convertir a la Región Oriental en “un emporio del comercio marítimo internacional a partir del funcionamiento del Puerto de Cutuco en la bahía de La Unión” en este sentido se percibe el puerto como la llave para la creación del corredor logístico interoceánico.

Las iniciativas propuestas para la región del Golfo de Fonseca tienen la finalidad de estimular la inversión privada y generar empleos en industrias de maquila, de transformación y transbordo y en las actividades marítimas con distintas manifestaciones. Asimismo, el puerto de La Unión es importante para impulsar el turismo y la pesca, a través de la mejora trascendente de la infraestructura vial, eléctrica y portuaria.

A continuación se realizará una breve exposición histórica y descriptiva de algunos de los activos estratégicos ubicados en la costa del país, estos son la Carretera Litoral, El Puerto de Acajutla y el Aeropuerto Internacional, con la intención de percibir las condiciones actuales, proyectos de mejora y potencialidades de desarrollo que ofrecen tales activos.

4 Principales obras de infraestructura productiva estratégica realizadas en la zona costera de El Salvador

Después de presentar algunos elementos históricos que han marcado el desarrollo territorial en la zona costera de El Salvador, en este apartado se tiene como objetivo describir brevemente las obras de mayor envergadura que marcaron el desarrollo en la zona, además de mostrar su condición actual y su proyección de inversión en el mediano plazo. Para lo cual se tomó en consideración los cambios en la construcción, expansión y mejoramiento de la red vial, además de los grandes proyectos de infraestructura como puertos y aeropuertos.

El periodo de 1950-1971 se caracterizó por la ampliación y modernización de la red vial y la construcción de grandes obras de infraestructura². En la década de los cincuenta, en El Salvador la principal vía construida era la carretera interamericana, esta tenía un recorrido en las tierras altas donde se daba la siembra del café y por caminos alternos que cruzaban hasta la zona de la costa pacífica, de esa forma se conectaba con zonas de intercambio comercial como Acajutla, La Libertad y Cutuco. El apogeo del algodón y de la caña de azúcar como lo vimos anteriormente, consolidó el sistema vial que existía y originó la ampliación de la red en la zona costera. En esa misma década, el proceso de industrialización vivía un proceso de expansión en El Salvador, partiendo principalmente de las condiciones favorables en las que se encontraban los cultivos de exportación; además en este tiempo se estableció el Mercado Común Centroamericano que coaccionó la extensión de la red vial, no solo del país, además se amplió la red vial de la región centroamericana en general, “para enlazar las zonas productivas con mercados nacionales, regionales y extra regionales, mediante la articulación de puertos, aeropuertos y la red de las principales ciudades que funcionaban como centros administrativos y financieros”. (PRISMA, 1996)

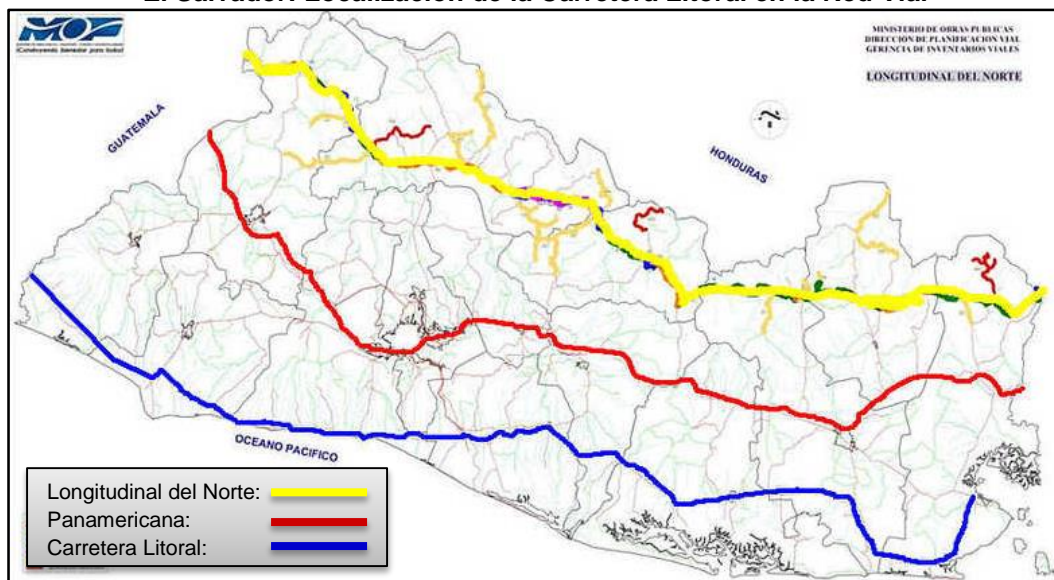
4.1 Carretera Litoral

Esta carretera fue el máximo proyecto en materia vial en la época, que mantuvo el centro de atención de los esfuerzos del gobierno en materia de Obras Públicas, ya que vendría a impulsar la economía nacional. Esta carretera, junto con el sistema de caminos secundarios tenían como objetivo solucionar el problema de conexión de las poblaciones urbanas y rurales y los terrenos agrícolas potencialmente productivos, como el cultivo del algodón que en ese tiempo presentaba una constante expansión en el litoral pacífico salvadoreño. Pero además de ser diseñada y construida para promover el desarrollo económico y social del país, la carretera Litoral tuvo como función ser una autopista de tránsito para el comercio entre países mesoamericanos situados tanto en el norte como en el sur.

²La evolución de la red urbana y desarrollo sostenible de El Salvador, PRISMA, 1996.

La carretera tiene una longitud de 315.7 Kilómetros, desde la Hachadura en la frontera con Guatemala hasta un punto en las cercanías del puerto de La Unión. Como complemento de esta gran obra se construyeron en esa década un número significativo de puentes, siendo uno de los más importantes el puente colgante emplazado sobre el río Lempa: el “Puente de Oro”. A continuación se muestra el mapa 8, la localización de la carretera del Litoral en El Salvador con una línea de color azul.

Mapa 8.
El Salvador: Localización de la Carretera Litoral en la Red Vial



Fuente: MOP, 2014

Como se observa en el mapa 8, la carretera Litoral tiene una ubicación paralela a la costa salvadoreña, franja donde se construyó infraestructura productiva de carácter estratégico para el país como puertos, aeropuertos y algunos muelles. También se cultivaron importantes productos de exportación como café, algodón, azúcar, maíz, etc. Para mejorar y facilitar la comunicación vial, durante los años de 1960 a 1964, el gobierno desarrolló un programa denominado: “acceso a la carretera El Litoral”, que consistía en la construcción y mejoramiento de la red vial que conectaba con el Litoral, debido a la importancia comercial que esta tenía para transportar toda la mercadería desde las zonas de producción a las principales ciudades del país y el puerto de Acajutla para efectos de exportación. A continuación se exponen en la tabla 13, los accesos que se construyeron y/o mejoraron con el programa de gobierno.

Tabla 13.
Construcción y Mejora de Accesos a la Carretera Litoral

LOCALIZACIÓN	LONGITUD (KM)
Ahuachapán - Apaneca-Jujutla	31.0
San Vicente - El Litoral	24.2
Berlín - Litoral	23.3
Jucuapa - Litoral	20.8
San Miguel - Litoral	17.0
El Espino - El Litoral	11.3
Tamanique - Litoral	14.8

Fuente: Elaboración Propia a partir de Memoria de Labores,
Dirección General de Caminos. MOP 1960-1961

4.1.1 Ampliación y Mejoras de la Carretera Litoral

Junto al Programa de Acceso a la Carretera Litoral, durante el periodo 1960-1966, también hubo otros programas que buscaban el mejoramiento de la red vial nacional enmarcados en la integración centroamericana y el comercio; en la tabla 14 se estampan algunos de ellos. Las inversiones en mejoras de la infraestructura vial de la zona costera se hacen bajo la concepción que se debe facilitar el traslado de mercadería y potenciar el comercio en todo el país

De igual forma que en la década de los sesenta, en la época contemporánea sigue vigente el concepto que se debe acompañar la mejora en infraestructura vial con inversiones que faciliten el transporte de mercancías y el comercio en general, por esta razón el gobierno tiene planificado incluir una partida destinada a la inversión en esta carretera Litoral a través de los fondos del milenio que gestiona actualmente con los Estados Unidos de América, alrededor de unos 300 millones de dólares. Con una contrapartida compuesta por 183 millones que serán invertidos en cinco proyectos de ampliación y mejoramiento de 81 kilómetros de carreteras para mejorar la circulación por el corredor logístico del país en la zona costera (que incluye puertos y aeropuertos), disminuyendo así los costos de transporte de carga.

Tabla 14.
Programas de Mejoramiento Vial en El Salvador. Período 1960-1966

Periodo	Programa	Definición	Estado del proyecto
1960-1961	Programa Nacional de Carreteras	Este consistió en la construcción de 13 proyectos viales con una longitud total de 432km y estaba enmarcado en el proceso de integración centroamericana, ampliando así el sistema vial existente entre las zonas de producción agrícola, la red de centros urbanos, los puertos y aeropuertos; para enlazar así los mercados nacionales y centroamericanos.	Finalizado con 432 km de carreteras.
1960-1966	Programa Nacional de Caminos Rurales	Este programa tenía como objetivo desarrollar 582 km. De zonas agrícolas poblada por pequeños agricultores, las cuales permanecían incomunicadas del mercado y de cualquier clase de servicio durante el invierno.	Finalizado, con el 44% del total del proyecto inicial. (258km)
1965-1966	Programa Regional de carreteras Centroamericanas	Este programa se enmarco dentro del proceso de integración impulsado durante los años sesenta. Consistió en la construcción y mejoramiento de los tramos de calles fronterizos como los países del istmo centroamericano además de la carretera el litoral.	Finalizado, con 724 km de carreteras.

Fuente: Prisma, 1996

Las obras consisten en ampliar 27 kilómetros de carretera de los 81 kilómetros totales a mejorar, específicamente en el tramo de carretera Litoral que desde el Aeropuerto Internacional de El Salvador en Comalapa lleva a Zacatecoluca, trecho que sería ampliado a cuatro carriles en dos tramos distintos, como se muestra en el mapa 9; el tramo corresponde a la parte de la carretera cubierta por un círculo amarillo.

Para los otros 54 kilómetros restantes se prevén obras para mejorar el trayecto que conduce entre Sirama y la frontera El Amatillo, en La Unión; obra que posibilitará un estímulo para el desarrollo del transporte de carga, principalmente de contenedores desde el Puerto La Unión con destino a Honduras. En Usulután se proyecta mejorar los caminos rurales en los tramos de San Marcos Lempa a La Canoa, y de la carretera El Litoral a San Hilario. “Con la mejoría de los caminos rurales Usulutecos se favorecerán los territorios de San Juan del Gozo y la Bahía de Jiquilisco, los cuales tienen condiciones para desarrollar el turismo”. (Flores, 2012)

Mapa 9.

El Salvador: Tramo de carretera Litoral a ampliar con Fondos del Milenio II



Fuente: Elaboración Propia a partir de Mapa de Pagina Web CORSATUR

4.2 Puerto de Acajutla

El ciclo de crecimiento económico por el que atravesaba El Salvador en la década de los cincuenta como resultado de la prosperidad en las exportaciones de bienes primarios, condujo a la creación de un puerto apropiado para facilitar los movimientos comerciales del país con el resto del mundo. Por lo que el 28 de mayo de 1952, con el soporte y participación del Gobierno Central y distintos sectores económicos del país, se creó la “Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla”; convirtiéndose para 1961 con la inauguración del muelle “A”, en el principal puerto del país. Tanto la administración como el funcionamiento se condujeron con notorio éxito y se incrementaron los intercambios comerciales y la competencia económica, presionando a diversificar los servicios. Nueve años después, en 1970 se construyó el muelle "B", consumando en 1975 el proyecto de ampliación del Puerto, con la inauguración del muelle "C". De igual manera se crearon las instalaciones para el almacenaje y equipo operacional que consiguieron cubrir el incremento en el tráfico marítimo exigido por el acelerado crecimiento comercial, las actividades de agro-exportación y la industria.

En la siguiente figura se resume el detalle de las especificaciones del Puerto de Acajutla, tal cual está su disposición actual, junto con una tabla con las especificaciones de cada uno de los muelles.

Figura 1
Componentes del puerto de Acajutla



Fuente: Página web del Puerto de Acajutla

Con el proyecto de ampliación del puerto finalizado, Acajutla superó al puerto de Cutuco en La Unión tanto en capacidad de atraque como en las instalaciones de apoyo y equipamiento, “desplazando a este último a un segundo plano, que desde que comenzó a operar en 1920 no se habían realizado cambios en su diseño, por lo que a los barcos se les dificultaba ejecutar maniobras de atraque, provocando que el incremento de tráfico marítimo en este periodo de competencia entre puertos, volviera a Cutuco un puerto disfuncional”. (PRISMA, 1996)

4.2.1 Estado Actual del puerto de Acajutla

El Puerto de Acajutla fue construido con el propósito de facilitar el desarrollo portuario y satisfacer las necesidades del comercio exterior de El Salvador. Este se encuentra ubicado en el Departamento de Sonsonate en la zona occidental de El Salvador, a 85 kilómetros por carretera de la capital San Salvador.

4.2.2 Equipo portuario

Para el cumplimiento efectivo de las operaciones, el Puerto de Acajutla posee un sistema de bandas transportadoras que incluyen una grúa con almeja de 10 metros cúbicos, cuyo conjunto tiene un rendimiento promedio para la descarga y carga de gráneles sólidos de 350 Toneladas Métricas por hora, operando desde el buque hacia las diferentes plantas almacenadoras y viceversa. Las defensas de los atracaderos están conformadas por una combinación de amortiguadores de hule con pantallas de madera cuya superficie se protege con llantas de hule de gran tamaño. También cuenta con un sistema privado de boyas para el amarre de buques-tanque que operan para las empresas: Refinería Petrolera Acajutla, S.A. y para Coastal Technology El Salvador, S.A. de C.V., ambas con capacidad para atender buques de hasta 215 metros de eslora y 15 metros de calado³.

4.2.3 Bodegas para el almacenamiento de carga

Las facilidades en tierra comprenden: 4 bodegas techadas para carga general que suman 22,600 metros cuadrados y 2 módulos techados con 6,122 metros cuadrados para este mismo propósito. Se cuenta con un patio para almacenamiento de vehículos con 36,000 metros cuadrados, un patio de 30,000 metros cuadrados para contenedores, dentro del cual existen las facilidades para el almacenaje de contenedores refrigerados, una bodega especialmente diseñada para el almacenaje de gráneles sólidos de exportación con capacidad de 12,000 T.M.

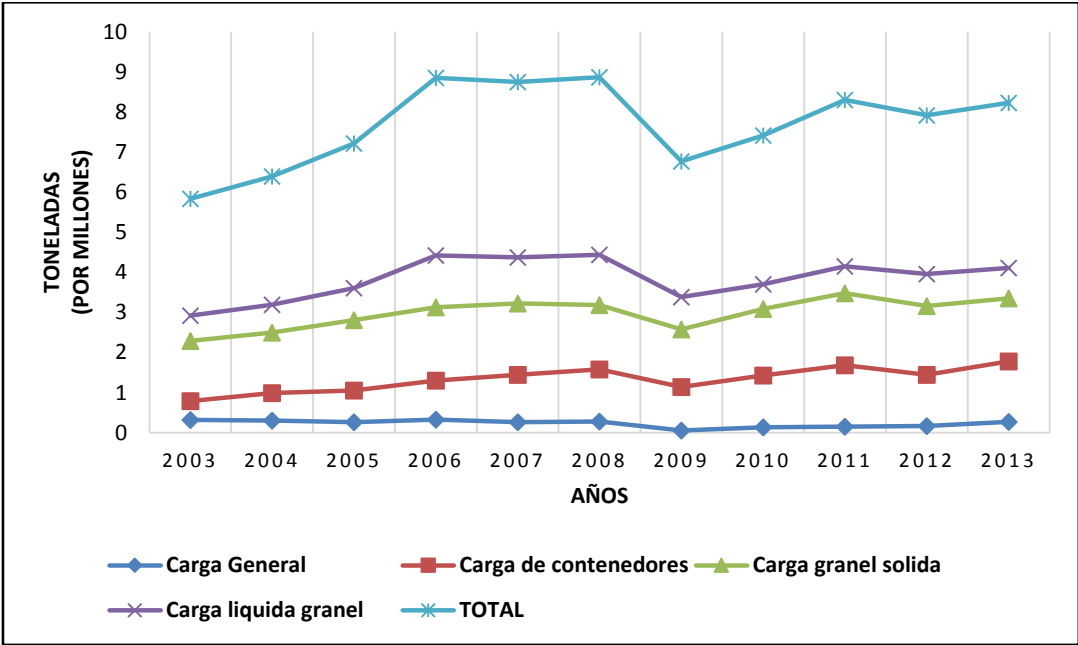
³Eslora es la longitud de la embarcación desde la proa hasta la popa por dentro de la cubierta, mientras que el calado se refiere a la profundidad que alcanza en el agua la parte sumergida de un barco.

y una de 18,000 T.M. para gráneles sólidos de importación. Complementariamente se cuenta con 24,000 metros cuadrados no techados entre bodegas que se utilizan para depósito de mercadería que no tiene problemas con la intemperie y poseen gran volumen y peso.

4.2.4 Tráfico portuario

El tráfico de buques y carga manejado por el puerto en los últimos años ha venido en aumento, (Gráfico 5), esto se debe al crecimiento en el transporte marítimo comercial en el mundo por razones de costos y mayor ratificación de tratados comerciales que el país ha establecido.

**Gráfico 7.
Tráfico por tipo de carga. Puerto de Acajutla, 2003-2013**



Fuente: CEPA, 2014

En los últimos 5 años el Gobierno Central a través de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), ha desarrollado proyectos que van enfocados al fortalecimiento de la infraestructura portuaria. Como vemos en el grafico 7, el tipo de carga con más tráfico es el de

granel y la líquida, es por ello que se destinarán algunos fondos considerables para especializar al puerto en este tipo de carga. Además otras mejoras que se integrarán al puerto es la instalación de un sistema de tratamiento de aguas negras y se buscará mejorar la profundidad de muelles.

Otras actividades que el gobierno impulsa en beneficio de la zona portuaria de Acajutla a través de la agencia de Promoción de exportaciones e Inversiones de El Salvador (PROESA) es el desarrollo de actividades logísticas en áreas adyacentes del Puerto Acajutla. El proyecto comprende desarrollar un parque de servicios o zonas francas, los cuales gozarían de importantes incentivos y beneficios fiscales al amparo de la ley de servicios internacionales y ley de zonas francas (Ver Tabla 12). Los proyectos estarían encaminados a la operación logística de actividades de manufactura y servicios conexos a la carga marítima y aérea, no solamente regional, si no de transbordo y manejo de operadores logísticos internacionales.

El periodo de 1971 a 1991 estuvo marcado por los efectos ocasionados a raíz de la crisis económica de 1975 y el conflicto militar iniciado en 1980, donde el gobierno limitó el gasto público en infraestructura en la parte de la red vial y otras que ayudaban a dinamizar la economía. Incluso se registraron pérdidas de infraestructura como el puente de Oro en la carretera Litoral que comunica la zona central con la zona oriental de nuestro país. Sin embargo no todo fue nocivo, puesto que se construyeron algunas obras destacables que cambiaron la perspectiva económica y social de nuestro país, una de ellas es el Aeropuerto Internacional de El Salvador, para el que se dedican algunos párrafos a continuación.

4.3 Aeropuerto Internacional de El Salvador

En el año de 1972, el ex presidente de la República Arturo Armando Molina se reunió con su equipo de asesores para revisar el plan de Transformación Nacional; y tras una larga reunión se concluyó con el plan para la creación de un nuevo aeropuerto internacional, dejando a un lado el aeropuerto de Ilopango, pues aunque se proyectara un elaborado plan de remodelaciones y mejoras, “este aeropuerto ya no resultaba adecuado debido a múltiples factores, entre ellos: el rápido crecimiento de la ciudad de Ilopango y las condiciones geográficas difíciles para el aterrizaje y el despegue de los vuelos”. (Beltrán, 2006)

Así inicio la búsqueda de terrenos que fueran apropiados para la construcción de la infraestructura, “es por ello que se incluyeron cuatro propuestas: los Llanos del Espino, en Ahuachapán; en la Hacienda La Carrera, en Usulután; en el Obrajuelo, en San Miguel; y en las haciendas Comalapa y Astoria, en San Luis Talpa, la Paz” (Beltrán, 2006). Luego de resolver los acertijos geográficos y meteorológicos, los técnicos escogieron las haciendas Comalapa y Astoria, rústicos lugares en los que los grandes caminos eran veredas. Ya para el año de 1978, seis años después que el proyecto había sido formulado, comenzaron a actuar los ingenieros y todos los obreros en la zona elegida de Comalapa.

Después de algunos años de construcción por “la empresa japonesa Hazama Gumi con la ayuda de más de dos mil salvadoreños y la tecnología importada, El aeropuerto de Comalapa, como se le conocería en ese entonces, fue inaugurado el 31 de enero de 1980” (Beltrán, 2006) y ese mismo día Taca estrenó operaciones con un vuelo comercial con destino a Guatemala. “El nuevo aeropuerto en ese entonces contaba con una mayor capacidad de estacionamiento de aeronaves, movilización y almacenamiento de carga que el antiguo aeropuerto de Ilopango” (Beltrán, 2006), contaba con una pista principal de 3,200 metros y una secundaria de 800 mts.; siete puentes de abordaje en la plataforma de pasajeros para aviones de clase B-747 y B-707 y un edificio principal de 21,000 mts².

4.3.1 El aeropuerto en la actualidad.

El aeropuerto tiene “una pista principal de 3,200 metros de longitud, 60 metros de ancho, con una superficie efectiva de rodaje de 45 metros y hombros de 7.5 metros. Paralela a la pista principal y del mismo largo que ésta, se encuentra la calle de rodaje “Alfa”, la que conecta a la pista a través de seis salidas” (CEPA, 2014). Para el uso de aeronaves pequeñas, se construyó además una pista secundaria con una longitud de 800 metros, la cual actualmente se usa como estacionamiento de “larga duración” para aeronaves que así lo requieran.

El edificio de Terminal de pasajeros posee diecisiete lugares de estacionamiento para aviones, de esas, catorce tienen sus respectivos puentes de abordaje que están conectadas con las salas de espera. Los demás puentes son utilizadas de forma tradicional por medio de buses que recogen a los pasajeros en las pista y son trasladados al acceso del edificio. “El área total de este inmueble es de aproximadamente de 34,380 metros cuadrados, compuestos por salas de espera, pasillos áreas de migración y aduana y zonas de tiendas”. (CEPA, 2014)

Según CEPA, el Edificio de Terminal de Carga dispone de tres posiciones de estacionamiento para aeronaves cargueras, además cuenta con una plataforma para el mantenimiento de cinco aeronaves que requieran los servicios de mantenimiento, justo frente a los hangares de aeromantenimiento (AEROMAN), un moderno taller de reparaciones de firma canadiense. Este edificio tiene un área aproximada de 10,286 metros cuadrados compuestos de bodegas y oficinas.

En la actualidad el Gobierno de El Salvador a través de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma realizan proyectos de mejora de la infraestructura con fondos propios que rondan los 74 millones de dólares entre los que podemos mencionar: (a) la remodelación de los baños públicos y de las terminales de pasajeros; (b) mejoras en el aire acondicionado; (c) instalación de un elevador; (d) construcción de un área de food court, y otros. (CEPA, 2014)

También existen otros proyectos menos visibles para los pasajeros pero importantes que tienen que ver con las mejoras en la infraestructura del aeropuerto a continuación en la tabla 15, se describen algunos de ellos.

Tabla 15.
Proyectos recientes de mejora del Aeropuerto Internacional de El Salvador

Proyecto	Descripción	Estado
<p>Construcción con concreto hidráulico de la plataforma número uno para mantenimiento de aeronaves del Aeropuerto Internacional de El Salvador</p>	<p>El proyecto consiste en dotar al AIES con la infraestructura adecuada en las instalaciones destinadas a ofrecer al concesionario de mantenimiento mayor de aeronaves, una Plataforma de concreto hidráulico con el objeto de brindar un acceso apropiado a los nuevos hangares que serán construidos, a través de un proceso de licitación pública para la contratación de una empresa contratista que lo ejecute.</p>	<p>Finalizado</p>
<p>Suministro e Instalación de Tuberías y Cables Eléctricos de Potencia de 5 Kv entre la Subestación Nº 1 y las Subestaciones de las Radio Ayudas del Aeropuerto Internacional El Salvador.</p>	<p>El proyecto consiste en dotar al AIES con un circuito de alimentación alterno para las radios ayudas del aeropuerto (Radar, ILS, VOR y sistema meteorológico) entre la Subestación Nº 1 y las diferentes sub estaciones de dichas radio ayudas</p>	<p>Implementado</p>
<p>Construcción de obras complementarias para el emplazamiento del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS) de la cabecera 25 del aeropuerto.</p>	<p>El proyecto consiste en ejecutar las obras complementarias necesarias para la instalación del sistema de aterrizaje por instrumentos (ILS), que le donará COCESNA al Aeropuerto Internacional El Salvador para que brinde cobertura en la cabecera 25, pista que carece de este equipo desde que se construyó el aeropuerto.</p>	<p>Implementado</p>
<p>Sistema de Luces y Letreros del Aeropuerto Internacional El Salvador</p>	<p>El proyecto consiste en la adquisición de un moderno Sistema de Luces y Letreros para dotar al Aeropuerto Internacional El Salvador de un nuevo sistema de luces y letreros, para la pista principal, calles de rodaje y plataformas, con el objeto de proporcionar un mayor grado de seguridad a las operaciones de aterrizaje, despegue y taxeo que se desarrollan en dicho aeropuerto.</p>	<p>Implementado</p>

Fuente: Elaboración Propia a partir de CEPA, 2014

4.3.2 Plan de mejora y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador

El aeropuerto está ubicado en un lugar geográfico con amplias potencialidades productivas y con la infraestructura para iniciar una estrategia de desarrollo a partir de una plataforma de logística y de servicios. “La concordancia entre el aeropuerto internacional, la red vial de la zona, las instalaciones fabriles existentes y otras áreas de emprendimiento empresarial, como las dedicadas a proveer servicios de comunicación por internet, facilita y potencia la creación de un centro de intercambio comercial y logístico para el ámbito nacional y centroamericano”. (CND, 2009)

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) ha proyectado un plan de modernización del Aeropuerto Internacional de El Salvador para ejecutarse en tres etapas entre los años 2015 y 2032 con un diseño elaborado por la empresa estadounidense “Kimley Horn”, que resultó ganadora de la licitación pública convocada por CEPA. Mientras inicia la primera etapa, CEPA implementa la llamada etapa “0” que tuvo su inicio en el 2012, con la cual se busca mejorar la atención de los pasajeros y corregir fallas en el manejo de carga y zona de parqueo para aviones. “Esta etapa cero de la ampliación optimizará y ampliará de 18 a 23 posiciones de estacionamiento para aeronaves y construirá 5 nuevas salas de espera para posiciones remotas. A la vez, se remodelarán las facilidades migratorias y aduanales y las aéreas públicas para pasajeros y acompañantes”. (Dueñas y Gabarrete, 2013)

Según CEPA, el plan de expansión y mejora que se tiene proyectado para los próximos 18 años incluye los siguientes aspectos: ampliar el tamaño de la terminal de pasajeros en 40% del espacio actual; construir siete nuevos puentes de abordaje; construir dos calles de rodaje y extender la pista 500 metros para lograr mayor capacidad de aterrizaje; también modificará el área de carga para acomodar aviones más grandes. Para resolver las limitantes de peso de las aeronaves la pista se extenderá en 500 metros, pasando de 3,200 metros para aviones A-320, a 3,700 metros de largo para aeronaves Boeing-747. En la figura 2 se muestra la imagen proyectada del aeropuerto con todas las mejoras anteriores realizadas.

Figura 2.
Imagen proyectada del Aeropuerto Internacional de El Salvador



Fuente: Dueñas y Gabarrete, 2013

Todo este plan de mejora tiene como objetivo habilitar la infraestructura aeroportuaria para poder recibir más pasajeros que llegan, van saliendo, están en tránsito o en trasbordo. CEPA ha reportado un incremento en este flujo de personas viajeras, según sus estadísticas en el año 2013 el número de pasajeros rondaba los 2.113,740, esta cifra aumentará de forma progresiva a 6.6 millones para el año de 2032.

El creciente tráfico de carga que tiene el aeropuerto no pasa inadvertida para las autoridades, para el año 2012 CEPA reporto tanto importación como exportación de carga aproximada a los 23.362,679 kilogramos y se espera que para los próximos años esta cifra aumente de forma exponencial.

Todo lo anterior demuestra que la actividad de infraestructura productiva como el aeropuerto seguirá creciendo en los próximos años, es por ello que surge la necesidad de establecer planes de desarrollo para mejorarlos y equiparlos apropiadamente y a la vez mejorar las condiciones de la población en la zona costera.

5 Síntesis del capítulo

Desde los tiempos de la colonia la economía de nuestro país se caracterizó por implementar un modelo agro exportador que incluía productos que van desde la producción de añil pasando por el café, algodón y caña de azúcar. Cada uno de estos productos tuvo su tiempo de apogeo, esto se debió a múltiples factores que afectaron tanto la economía interna como externa ejemplo de ello fue el aumento de la demanda del mercado internacional, el alza en los precios, incremento de la productividad local etc. Sin embargo, cada uno de estos cultivos fue afectado con el pasar del tiempo por fenómenos sociales económicos y naturales que impactaron nuestro país y derivó una caída en el crecimiento económico.

La siembra de estos cultivos se presentó principalmente en la zona intermedia del territorio salvadoreño teniendo como resultado la concentración de la población, además del desarrollo de un sistema ferroviario y de carreteras que contribuyera al traslado de toda esta mercancía a los principales puertos del país para su exportación. Todo lo anterior, contribuyó a la aceleración en el desarrollo de este territorio dejando de lado la zona norte y costera del país.

Por otra parte, el aporte que ha proporcionado El PNODT para lograr el desarrollo en todo el país, es proponer una regionalización que consiste en la división del territorio en tres regiones: la Región Centro-Occidente, Región Norte, Región Oriental, además de considerar 14 subregiones y 31 micro regiones, las cuales están compuestas por los 262 municipios actuales.

Para la zona de estudio el PNODT elaboró el Macro-proyecto urbano de La Unión, que dio por sentada la construcción del nuevo puerto que, junto con el desarrollo de las actividades asociadas a la actividad portuaria, predecía un crecimiento residencial insólito; que desarrollaría de igual forma a la ciudad de La Unión con la atracción de turismo y la mejora medioambiental en la zona.

El trabajo de la Comisión Nacional de Desarrollo a través del plan de nación propone como prioridad el desarrollo de las regiones en situación de abandono, excluidas y marginadas territorialmente. Para ello sugiere iniciar la construcción de un nuevo país a partir de cinco grandes regiones: la del Golfo de Fonseca, la de los Volcanes, la del Norte del Rio Lempa, la de Comalapa y la del Gran San Salvador. La CND clasifica la subregión Golfo de Fonseca como la Puerta Centroamericana al Comercio Mundial, pues la visión presentada es convertir a la Región Oriental en un emporio del comercio marítimo internacional a partir del funcionamiento del Puerto de Cutuco en la bahía de La Unión; en este sentido se percibe el puerto como la llave para la creación del corredor logístico interoceánico. Las iniciativas propuestas para la región del Golfo de Fonseca tienen la finalidad de estimular la inversión privada y generar empleos en industrias de maquila, de transformación y transbordo y en las actividades marítimas con distintas manifestaciones. Asimismo, el puerto de La Unión es importante para impulsar el turismo y la pesca, a través de la mejora trascendente de la infraestructura vial, eléctrica y portuaria.

La construcción de infraestructura de carácter productivo en la zona costera de nuestro país en el transcurso del tiempo ha ido generando una participación activa de esta zona, algunos de estos proyectos que han marcado impacto son: la Carretera Litoral, El Puerto de Acajutla y el Aeropuerto Internacional, y próximamente la puesta en marcha del puerto de La Unión. Para todos estos proyectos se tiene previsto realizar inversiones de remodelación y equipamiento para adecuarlos a las nuevas necesidades de crecimiento en la demanda.

A continuación se presenta el capítulo III, en el que se detalla con más precisión las potencialidades de la zona del puerto de La Unión, tomando como referencia aspectos geográficos y demográficos que identifican la zona. Además se hace una descripción de todos los componentes de infraestructura y equipo con la que cuenta el puerto de La Unión.

III. MARCO EMPIRICO

El capítulo que se desarrolla a continuación tiene como objetivo específico profundizar en la zona objeto de estudio: Ciudad Puerto de La Unión. Para lograrlo se inicia con la exposición histórica del golfo de Fonseca, por ser el punto neurálgico del que depende el desarrollo económico de la región circundante. Luego se indaga sobre el puerto de La Unión, debido a que es el proyecto más grande en términos de inversión y expectativas de crecimiento que genera, para lo que se hace una exposición de las características y condiciones de éste. Posteriormente se muestran los proyectos importantes ejecutados y por emprender en La Unión; para completar el capítulo con una breve exhibición de las situaciones demográfica, social y económica, reforzando el diagnóstico por tanto, con la presentación de los resultados de una encuesta realizada a los residentes del municipio de La Unión.

1 Reseña histórica del Golfo de Fonseca

Los datos históricos que nos relatan el descubrimiento de esta importante área geográfica, nos ubican en la fecha del 21 de enero de 1522, en la cual partió de Panamá con una expedición de descubrimiento y conquista Gil Gonzales Dávila y el piloto mayor Andrés Niño, buscando explorar las aguas del sur con rumbo norte, con una pequeña armada que navegó por aguas del sur hasta la bahía de Posesión donde, según Escalante (2006), surgió luego el puerto de Realejo, (hoy Corinto) en Nicaragua y se adentró por el Golfo que “bautizó como Fonseca para honrar a su protector en España: Juan Rodríguez de Fonseca, obispo de Burgos y presidente del Real Supremo Consejo de Indias” (Escalante, 2006: 11). Estos sucesos probablemente tuvieron lugar a finales de mayo o principios de junio de 1522.

Según Escalante, Niño fue reconociendo las islas y a una de ellas la llamó Petronila, que se ha identificado como isla Meanguera y así varios nombres fueron puestos a los sitios de la costa, como por ejemplo el “Golfete” de Chorotega, que coincide con la bahía de San Lorenzo en Honduras.

De acuerdo con Escalante, el Golfo de Fonseca también ha tenido varios nombres en su historia: Bahía de Chorotega, bahía de Conchagua, golfo o bahía de Amapala y bahía del Salvador; la punta Chiquirín fue antes la punta Amapala, el volcán de Conchagua fue el volcán de Amapala. En cuanto al puerto de San Carlos de La Unión, fue embarcadero de indígenas del pueblo de Santiago de Conchagua.

Como vemos los nombres de las zonas del golfo han ido cambiando producto del paso de los años. Actualmente las islas que se encuentran en el golfo están identificadas como Meanguera, Meanguerita, Conchagüita, Martín Pérez, Irca (o Ilca), Zacatillo o Punta Zacate, Chuchito, Perico, Periquito y Conejo. “Al principio de la era española estaban bajo jurisdicción nominal de Nicaragua y luego pasaron a la Gobernación de Guatemala, e integradas las islas a la Alcaldía Mayor de San Salvador, organizadas en 1577.” (Escalante, 2006: 11)

La punta de Amapala tomó relevancia después que se descubrió el trayecto de navegación segura para los barcos de notable tamaño; la cual se encuentra entre la costa y las islas Conchagüita y Zacatillo hasta llegar al estero la Manzanilla. El trayecto en cuestión es conocido por ser un canal profundo que pasa frente al Antiguo Amapala, el Puerto La Unión y la isla Perico. Amapala que también fue conocido como puerto Fonseca es en la actualidad el caserío San Carlos de La Unión; sus habitantes se han dedicado durante el paso del tiempo a la pesca artesanal.

Amapala nunca llegó a la categoría de Acajutla, pues este último era también el puerto de Santiago de Guatemala y el complemento de la importante plaza comercial de La Trinidad de Sonsonate, además que se ubicaba a poca distancia de la capital, conocida entonces como provincia de San Salvador. Acajutla debió su inusitada y pronta actividad a las exportaciones de cacao izalqueño en el siglo XVI. Mientras Amapala sirvió sobre todo a San Miguel de la Frontera y su contorno, además de las ciudades del sur de Honduras y las cercanías de Nicaragua. La ventaja geográfica del Golfo de Fonseca motivó esfuerzos para usarlo en la navegación por el océano pacífico, ya que Amapala tenía la cualidad de ser una ruta de fácil acceso directo para los barcos de mayor calado.

El puerto de Cutuco fue construido en 1914, por la empresa The International Railway of Central America (IRCA); durante muchos años operó como una estación terminal del ferrocarril para la movilización de carga de importación y exportación, está fuera de servicio desde 1996. “El puerto de Cutuco se encuentra ubicado en la bahía de La Unión en el Golfo de Fonseca, zona oriental del país a una distancia de 252 kilómetros por ferrocarril y 185 kilómetros por carretera de la capital San Salvador.” (Meléndez, 2003: 14)

El golfo de Fonseca a lo largo de su historia ha sido lugar de disputas fronterizas con los tres países que colinda: El Salvador, Honduras y Nicaragua. El último enfrentamiento territorial que hubo fue entre El Salvador y Honduras, en el cual se disputaban la isla Conejo, así como las millas marítimas que Honduras reclama que le pertenecen; este impase llegó hasta la Corte Internacional de Haya, en la cual esta emitió en 1992 una sentencia donde salió desfavorecida Honduras, ya que se les negó la salida al mar.

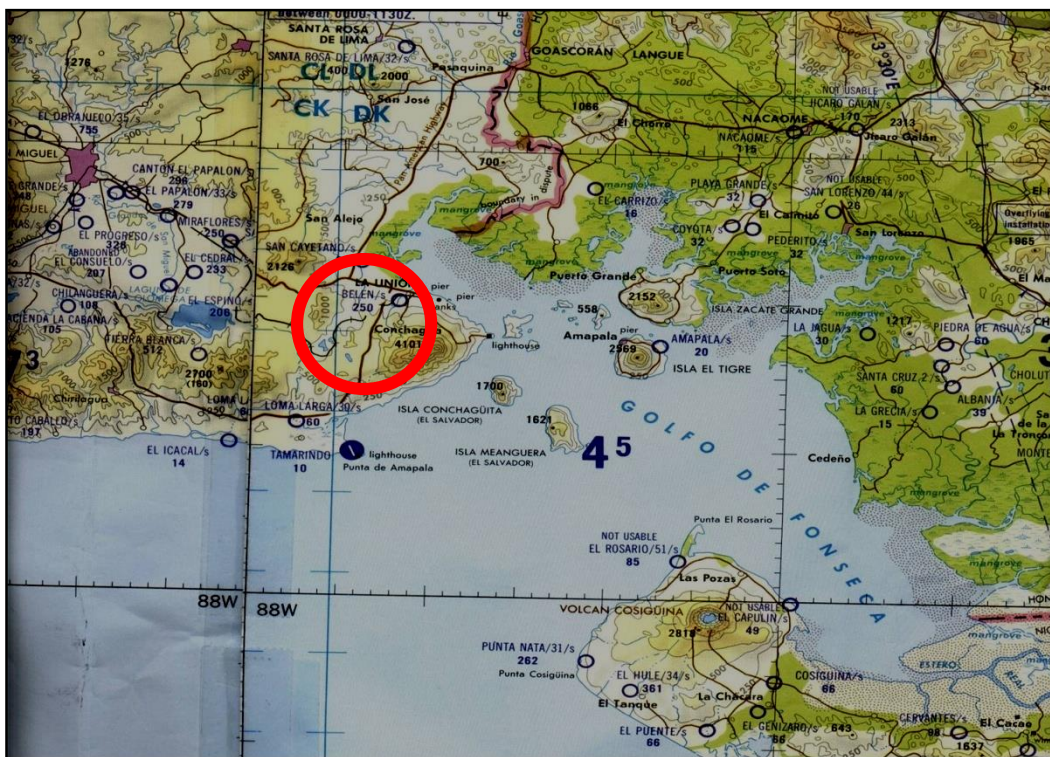
En la actualidad, el golfo de Fonseca representa un lugar de gran interés para El Salvador y la Región Centroamericana, con proyectos dirigidos a la zona como la construcción de un moderno puerto, además de otros proyectos que buscan incentivar la utilización de los recursos y focalizarlos hacia el desarrollo económico y social para el beneficio de la población, junto con esfuerzos para la protección de la biodiversidad natural.

2 Descripción de la región Golfo de Fonseca

El golfo de Fonseca es un estuario tropical, ubicado en las coordenadas 13° 10´ latitud norte y 87° 40´ longitud oeste; la entrada del estuario tiene una orientación sureste - noroeste y una longitud promedio de 35.50 kilómetros (PROGOLFO, 2000: 8). Su ubicación se muestra a continuación en el mapa 10, junto con la ubicación del municipio de La Unión.

Mapa 10.

Ubicación geográfica del Golfo de Fonseca y Puerto de La Unión



Fuente: CEPA 2009.

Según PROGOLFO (2000), el golfo de Fonseca está compuesto por cuatro bahías, dos pertenecientes a Honduras: al noroeste la bahía de Chismuyo y la bahía de San Lorenzo al este; al sureste la bahía que pertenece a Nicaragua y al oeste la bahía de La Unión que pertenece a El Salvador.

El área de agua cubre un total de 2,015 kms² y las islas que se encuentran en el lugar cubren un 27 por ciento del área. El golfo se encuentra en el departamento de La Unión, que pertenece a la zona oriental de El Salvador; está limitada al norte, noreste y este por Honduras; al sur y sureste por el océano pacífico, al suroeste y oeste por el departamento de San Miguel y al noreste por el departamento de Morazán.

Según el último censo de la DIGESTYC en el 2007, el departamento de La Unión tiene una extensión de 2,074.34 kms², incluyendo el área de las islas salvadoreñas del golfo de Fonseca con una población de 238,217 habitantes; también se estableció que la cabecera departamental es la ciudad Puerto de La Unión, ubicada a una altura de 10 msnm teniendo una población aproximada de 34,045 habitantes.

La Unión como departamento se divide en 20 municipios, 140 cantones y 1,223 caseríos. Los municipios son: Anamorós, Bolívar, Concepción de Oriente, Conchagua, El Carmen, Intipucá, Lislique, Isla de Meanguera , Nueva Esparta, Pasaquina, Poloros, San Alejo, San Antonio, El Sauce, La Unión, San José, la Fuente, Santa Rosa de Lima, Yayantique y Yucuaquía. En la zona occidental del golfo de Fonseca se destacan las siguientes islas: Conejo, Irca, Coyote, Perico, Periquito, Zacatillo, Martín Pérez, Conchagüita, Meanguera, Meanguerita y Chuchito. “La temperatura promedio en el departamento de La Unión es aproximadamente entre 27.8°C y 34.4°C cada año. Los meses que registran temperaturas más altas son marzo y abril con máximas hasta de 37° C en las partes bajas y de 22.6° C en las partes altas montañosa”. (PROGOLFO 2000: 11)

Los rasgos hidrográficos más significativos son: El Golfo de Fonseca y la Bahía de La Unión. Los ríos con más afluente son: el Guascorán, Pasaquina y Sirama. PROGOLFO (2000: 16) identificó que en el aspecto orográfico⁴, abundan las montañas hacia el norte y el oeste; existen valles hacia el litoral y hacia el sur corre una llanura aluvial costera fangosa cubierta por bosques de manglares, especialmente en la región situada entre la bahía de La Unión y el río Guascorán.

De acuerdo al estudio de PROGOLFO, los productos agrícolas predominantes son el café, los granos básicos como: maíz, maicillo, frijol, frutas, melón y sandilla; también caña de azúcar y pastos, además de la crianza de ganado vacuno, avícola, porcino y caprino. La bahía de La Unión está ubicada en el noroeste del golfo de Fonseca, cuyas regiones norte y oeste tiene

⁴ Orografía: La definición de este término Según la Real Academia Española se refiere a las elevaciones que puedan existir en una zona en particular.

canales de poca profundidad. En la región sur de la bahía se encuentra ubicada la ciudad de La Unión, en donde desembocan los ríos Sirama, en el estero “El Amatillo”; y el río Guascorán.

3 Puerto de La Unión

El objetivo de este apartado es revelar detalles de la construcción del nuevo puerto, su ubicación y las distintas rutas de acceso, tanto en tierra como en mar; también se hace un recuento de la capacidad instalada, es decir, la infraestructura que lo integra.

La construcción del puerto de La Unión inició en el año 2005 y terminó a finales del 2009, teniendo un costo aproximado de 200 millones de dólares que fueron proporcionados por Japón a través de un crédito. Este puerto fue construido con el propósito de especializarlo en el manejo de contenedores, con capacidad de 850,000 TEU's⁵ en su primera fase y 1,7 millones de TEU's en sus dos fases restantes.

Desde la finalización del puerto por parte de la constructora japonesa, Toa-Jan DeNull en el año de 2009, éste se mantuvo fuera de operación hasta el año 2010, en donde inicio operaciones con un mínimo de equipo portuario que constaba de cinco grúas pórtico RTG usadas, que CEPA compró en junio de ese año por un valor de 4.4 millones de dólares. Además se contrató recurso humano necesario para operar y administrar el puerto, principalmente en el área de mantenimiento, servicios entre otros. El puerto tiene una demanda actual de 200 empleados que realizan todas estas tareas y de los cuales un porcentaje considerable corresponde a mano de obra calificada de la ciudad de La Unión que proviene del proyecto del MEGATEC, un instituto especializado vocacional construido especialmente para la preparación y capacitación de los habitantes de La Unión para cumplir con la finalidad de proveer al puerto todo el personal calificado que requiera.

⁵ TEU, del inglés Twenty-foot Equivalent Unit, que literalmente se traduce como Unidad Equivalente a veinte pies. Un TEU es la capacidad de carga de un contenedor estándar de 20 pies (6.1 m).

Durante la administración de CEPA, se han realizado inversiones en el puerto principalmente en nueva infraestructura, como un almacén y una estación de combustibles, con un costo aproximado de 1.4 millones de dólares. El estado del puerto de La Unión luego del primer mes de operación registró leve movimiento recibiendo un buque por semana; sus operaciones han sido nulas, permaneciendo inactivo. Desde la entrega de la constructora japonesa en el año 2009, CEPA ha enfatizado que el puerto debe concesionarse a un operador internacional para su administración y operatividad, ya que para lograr las condiciones óptimas de este se necesitan alrededor de 100 millones de dólares que se utilizarían para compra de equipo como grúas Post-Panamax, remolcadores de alta potencia y grúas porticas con ruedas neumáticas; además de realizar el dragado correspondiente que generaría, pero también requiere gran inversión.

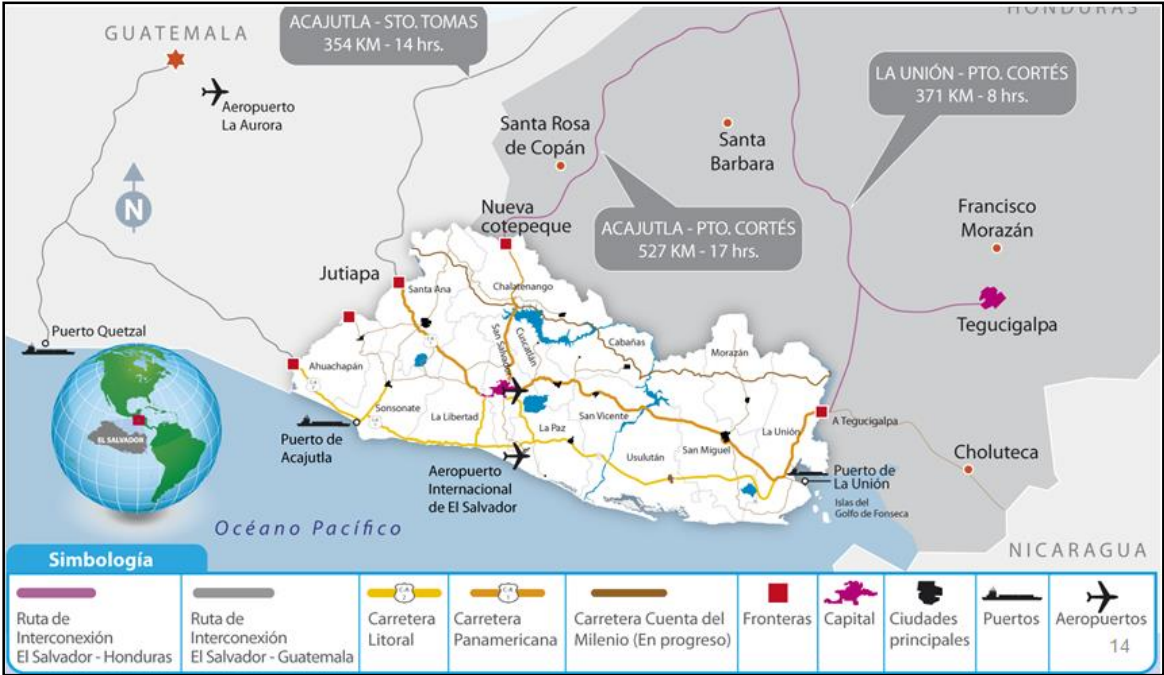
Sin embargo, la concesión del puerto no ha podido realizarse hasta la fecha, debido a problemas en el proyecto de ley de concesión, así como en el proceso de licitación. CEPA espera presentar a finales de 2014, las nuevas bases de licitación del puerto de La Unión, para lograr que algún operador portuario de clase mundial pueda administrarlo por los próximos años y convertirlo en un polo internacional de carga en el pacífico que genere beneficios para el país. Pues se cuenta con una importante ventaja de tipo comparativa, ya que a diferencia de otros puertos regionales como el puerto de San Lorenzo, en Honduras, y Corinto en Nicaragua; el Puerto La Unión tiene mayores probabilidades de crecimiento físico. Constituyendo este hecho, la oportunidad de competir a nivel regional; teniendo esto en cuenta, según CEPA, es necesario enfocarse en las ventajas de tipo competitivas, que básicamente consisten en mejorar las tarifas, y trabajar en la eficiencia portuaria (costos, calidad de servicio y tiempos de espera).

3.1 Ubicación y carreteras de acceso al Puerto de La Unión

Uno de los elementos de gran importancia con los que debe contar una instalación portuaria de gran magnitud como el Puerto de La Unión, es una red de accesos viales adecuados y en buen estado para facilitar el libre tránsito de mercadería y comercio para los diferentes puntos del país, como por ejemplo: la ciudad capital San Salvador, Puerto de Acajutla,

parques de actividades logísticas, industriales y de servicios, y sus fronteras. Las carreteras estructurales y accesos para el Puerto de La Unión están compuestas por vías de servicio de By Pass y accesos al entorno portuario, a las zonas de actividad logística, industriales y de servicios. En el mapa 11, que se presenta a continuación, se expone la principal red vial con la que cuenta el país y que son a su vez los accesos a las principales ciudades y puertos.

Mapa 11.
Principales carreteras de acceso a las principales ciudades y puertos de El Salvador



Fuente: CEPA, 2011

Las principales conexiones de carreteras con las que cuenta el Puerto de La Unión para el servicio intermodal marítimo-terrestre son las siguientes:

- **Carretera Panamericana (CA-1):** Principal carretera de conexión entre La Unión y el área metropolitana de San Salvador, además de conectar la región oriental con Honduras (frontera El Amatillo).
- **Carretera del Litoral (CA-2):** Comunica La Unión con San Salvador y con el Puerto de Acajutla por la zona costera del país.

- **By-pass o Autovía de La Unión:** comunica el Puerto con las carreteras regionales CA-1 y CA-2 sin tener que pasar por el centro de la ciudad. Vía con gran capacidad para absorber tráfico futuro: 2 carriles por sentido (7,50 m) separados por una mediana.
- **“Canal Seco” con Puerto Cortés (en construcción):** Conecta el By Pass y la Panamericana desde Puerto La Unión hasta Puerto Cortés.
- **Conexiones ferroviarias:** No existe infraestructura ferroviaria en servicio en el país, aunque se conservan los derechos de vía de la mayor parte del trazado del antiguo ferrocarril y ya hay gestiones de reactivarlo.

3.2 Ruta de navegación y canal de acceso al Puerto de La Unión

La ruta de acceso al Puerto de La Unión a través del Golfo de Fonseca tiene un recorrido de 22 kilómetros de longitud, con una profundidad del canal de 14 metros, según diseño. Este fue diseñado pensando en el fácil acceso de barcos de pequeña y gran dimensión. Para facilitar la navegación a través de estos canales, el puerto cuenta con 16 boyas marcadoras iluminadas con 8 millas náuticas de visibilidad separadas por 4.5 km de distancia. Las 9 boyas que se encuentran en el canal externo cuentan con un sistema de emisión de señal de radio con su ubicación geográfica a través de posicionamiento satelital con un alcance de 8 millas náuticas. También se encuentra instalado un faro de navegación en la isla Zacatillo que tiene un alcance de 22 millas náuticas y opera con energía solar. El control y tráfico al ingreso de este canal está bajo la administración de la torre de control ubicada en el sexto nivel del edificio administrativo de las instalaciones portuarias, dotada con un sistema de control de tráfico de embarcaciones (VTS⁶), el cual comprende:

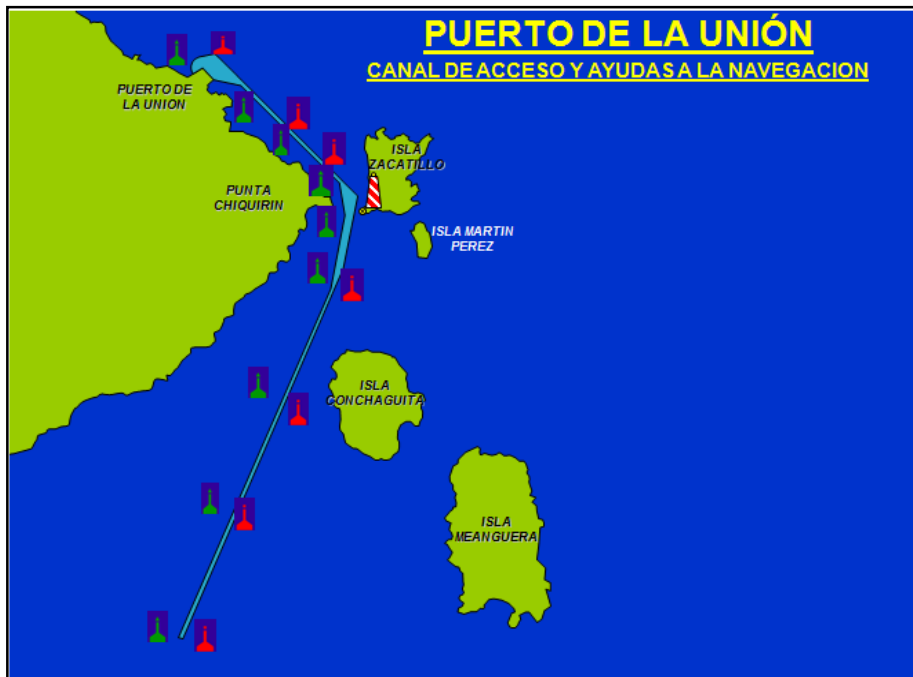
- Receptor del “sistema de identificación automática” (AIS⁷) – captura de señal de embarcaciones con dispositivo (AIS), de las 9 boyas exteriores y del faro.
- Radiocomunicación en la banda marina (canal 16).

⁶ Las siglas VTS (Vessel Traffic Service) son iniciales en idioma inglés que traducido al español significan: Sistema de Monitoreo Marítimo.

⁷ Las siglas AIS (Automatic identification System) son iniciales en idioma inglés que traducido al español significa: Sistema de Identificación Automática.

Como se observa en el mapa 12, la línea de ruta de acceso al puerto está compuesta por dos canales: el canal externo que comienza en la entrada al Golfo hasta isla Zacatillo con una longitud de 17 km y un ancho de 140 metros; y el canal interno que va desde la isla Zacatillo hasta el Puerto de La Unión con una longitud de 5 km y un ancho de 140 metros, ambos canales con una profundidad aproximada de 14 metros.

Mapa 12.
Ruta de Navegación en el canal de acceso al Puerto La Unión



Fuente: CEPA, 2011

4 Instalación portuaria

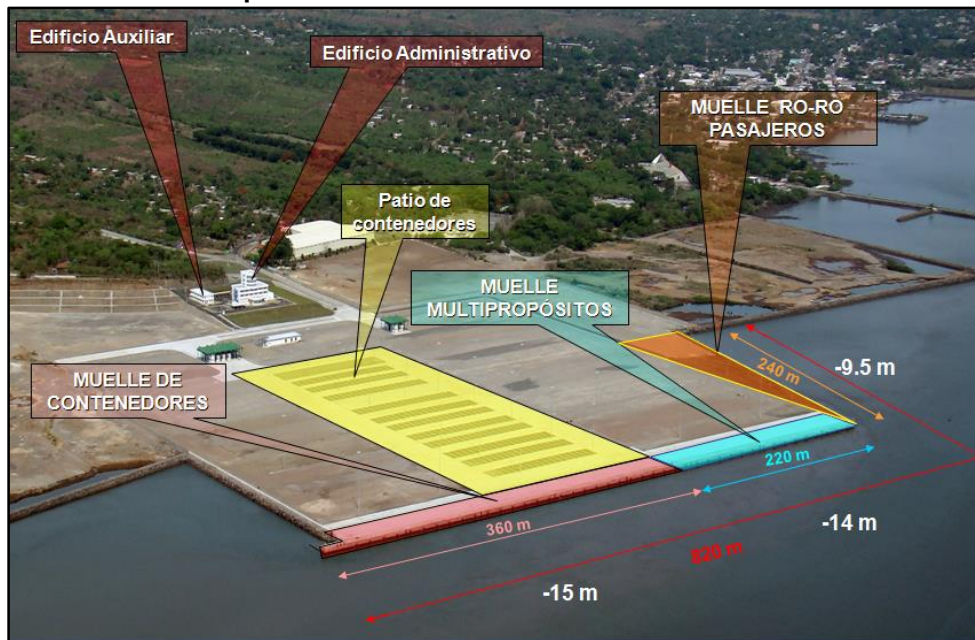
El puerto de La Unión se encuentra ubicado estratégicamente en el centro de las tres Américas. Ha sido diseñado para convertirse en un HUB⁸ logístico regional de carga de contenedores y para recibir buques de gran tamaño, a un costo estimado de 200 millones de dólares.

⁸ HUB es un anglicismo que se puede entender como un centro de distribución de gran importancia, en este caso, para el transporte marítimo.

En la figura 3, que se muestra a continuación se detalla la ubicación de la infraestructura actual con la que cuenta el puerto, el cual está compuesto por:

- El muelle de contenedores
- El muelle de multipropósito
- El muelle RO-RO de pasajeros
- Un patio de contenedores
- Un edificio administrativo
- Un edificio auxiliar.

Figura 3.
Componentes de la Fase I del Puerto de La Unión



Fuente CEPA, 2010

4.1 Muelle de contenedores

Este tiene un área total de 26.6 manzanas y un área disponible para el desarrollo de patios de contenedores de 20 manzanas. Además cuenta con una profundidad de 14 metros en la marea más baja, con un frente de atraque de 360 metros y una capacidad instalada de 350 mil TEU's.

Sobre la capacidad estática, esta terminal cuenta con capacidad para 96 contenedores refrigerados y 4,320 contenedores normales, las cuales pueden incrementarse hasta 200 posiciones en refrigeradas y 8,650 normales. La instalación de acceso a la terminal cuenta con tres carriles de exportación y tres carriles de importación con una báscula de 60 toneladas métricas cada una de ellas.

4.2 Muelle multipropósito

Este tiene un área total de 17.4 manzanas y un área disponible para el desarrollo de patios de 16 manzanas. Además cuenta con una profundidad de 14 metros en la marea más baja, con un frente de atraque de 220 metros y una capacidad instalada de 270 mil TEU's. Sobre la capacidad estática de esta terminal, cuenta con capacidad para contenedores de 150 refrigerados y 6,480 normales. La instalación de acceso al muelle cuenta con un carril de exportación y dos carriles de importación con una báscula de 60 toneladas métricas cada una.

4.3 Muelle carga rodada (RO-RO) y pasajeros

Este tiene un área total de 5.3 manzanas con una profundidad de 9.5 metros en la marea más baja además de contar con un frente de atraque de 240 metros. Según CEPA (2012), los muelles de las terminales de contenedores y multipropósito están diseñados para operar con grúas Post-Panamax para atender barcos de ese tipo, que movilizan hasta 6,500 TEU's y cuya manga de ancho es mayor a 32 metros, que por hoy es el máximo que puede pasar a través del canal de Panamá.

4.4 Edificio administrativo y auxiliar

Contiene 6 niveles y el edificio anexo cuenta con 2 niveles que para su servicio cuentan con un tratamiento de aguas negras con capacidad de 53 metros cúbicos por día, así como su propia sub-estación eléctrica de 300 kilovatios y planta de emergencia de 500 kilovatios.

Además de ello el puerto posee un sistema anti-incendio, alimentado por fuentes que provienen de un sistema de pozo, así como de tanques de almacenamiento y otro sistema automático de bombeo alimentado con agua de mar.

4.5 Abastecimiento de agua y energía eléctrica del puerto.

Según CEPA (2012), el puerto se autoabastece de agua potable y dispone de una amplia red de distribución interna que abarca hasta el frente de los muelles. El sistema comprende un pozo con capacidad aproximada de 1,000 metros cúbicos de explotación por día, una planta de tratamiento y dos tanques de almacenamiento de 500 metros cúbicos de capacidad cada uno.

La energía eléctrica comercial suministrada se conecta a través de una sub-estación con capacidad de 4 megavatios que alimenta, en la fase actual, la operación total del puerto cuya mayor demanda y prioridad comprende las dos grúas de muelle, la alimentación de los contenedores refrigerados, el sistema de iluminación de patios, y el sistema de combate de incendios que se conecta a través de un sistema inteligente, que en condiciones de emergencia le otorga prioridad a las redes secundarias en 3,600 y 440 voltios. (CEPA 2012)

También el puerto cuenta con un sistema de generación eléctrica de emergencia con capacidad de 3 megavatios que garantiza el suministro de energía para todos los sistemas prioritarios y está controlada por el mismo sistema inteligente que cuenta con conductos de reserva para alimentar hasta un máximo de 6 grúas de los muelles.

4.6 Maquinaria y equipo portuario

La Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), hasta la fecha ha invertido en maquinaria y equipo un monto aproximado de 8 millones de dólares para ayudar al funcionamiento del Puerto de La Unión. A continuación se describe la maquinaria y equipo actualmente disponible:

- **5 Grúas Rubber Tyrad (RTG):** Son utilizadas para el uso en el patio de contenedores y apoyo a operación de barcos.
- **2 Top Loader y 1 Side Pick:** Son utilizados para el uso en el patio de contenedores.
- **14 cabezales de patio y sus respectivas rastras:** Son utilizados para el uso de transporte de contenedores dentro de la terminal.
- **10 montacargas de diferentes capacidades:** Son utilizados para el apoyo de las operaciones portuarias.
- **4 spreads:** Son utilizados para operaciones de estiba y desestiba de barcos.

Según las autoridades de CEPA, actualmente se está a la espera de adquirir dos grúas Post-Panamax, lo que logrará posicionar al Puerto de La Unión al nivel de otros puertos importantes de la costa del pacífico, como Manzanillo y Lázaro Cárdenas en México, y el Puerto de Panamá. Además está pendiente la adquisición de un sistema computarizado que controlará los contenedores desde antes de la llegada del buque a puerto. (Diario el Mundo)

Para considerar al Puerto de La Unión como un Mega Hub, las navieras esperan que contenga las siguientes condiciones:

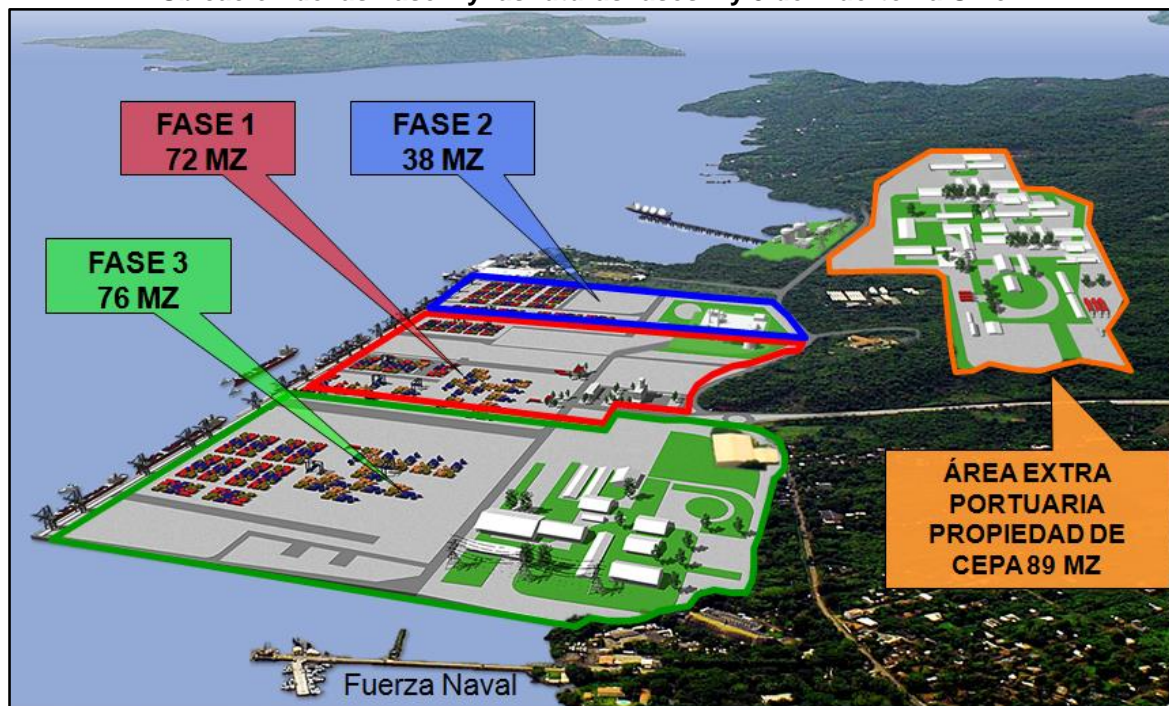
- Puerto y Bahías con suficiente profundidad y ayuda a la navegación adecuada para acomodar por lo menos Buques Panamax. (6,000 TEU's)
- Puertos con Grúas Post-Panamax con capacidad de mover por lo menos 30 contenedores continuamente por hora y por grúa, con un mínimo de dos a cuatro grúas por Buque, para poder movilizar de 1,500 a 2,000 contenedores en 16 horas consecutivas.

- Puertos con tecnología suficiente para transacciones electrónicas de Planos de Estiba, listas Aduanales y listas de contenedores a todas partes del Globo.
- Conexión vial y marítima adecuada para el transporte de la carga.

5 Construcción de dos nuevas fases para el Puerto de La Unión

Una vez que el puerto comience a operar, CEPA tiene proyectado ampliar el puerto de La Unión para el año 2025 con la construcción de una fase 2 y una fase 3. Actualmente solo está completa y lista para operar la fase 1. A continuación se observa en la figura 4, el Puerto La Unión con sus tres fases completas. Este plan de expansión representa para el PLU, la ventaja comparativa de la cual se apuntó anteriormente (expansión física), puesto que regionalmente no hay otro puerto que tenga posibilidades de crecer, como efectivamente La Unión lo puede hacer.

Figura 4.
Ubicación de las Fase 1 y las futuras fases 2 y 3 del Puerto La Unión



Fuente: CEPA, 2011

El objetivo es ir ampliando la capacidad del puerto y aprovechar las características de diseño y ubicación hasta convertirlo en un centro logístico de distribución regional de carga entre Centroamérica y el mercado asiático. En la actualidad, la capacidad de carga sostenible con la que cuenta el Puerto La Unión, exclusivamente con la primera fase completa es de hasta 500 mil TEU's. Pero una vez finalizada la construcción de las fases 2 y 3, el cálculo que se hace para el PLU es que tendrá una capacidad de acoger hasta un millón 700 mil TEU's. (CEPA, 2011)

La ampliación del PLU, es decir las nuevas fases 2 y 3 que se tienen proyectadas, aportarán una extensión adicional a la superficie del puerto de 114 manzanas; esto sin tomar en cuenta el sector anexo a las instalaciones del puerto, que es propiedad de CEPA y que posee una amplitud de 89 manzanas, que podría ser utilizado para el apoyo de todo el puerto en su conjunto en tareas de operatividad y almacenaje.

6 Movimiento de carga en el Puerto de La Unión

El Puerto de La Unión desde el inicio de sus operaciones en el año 2010 ha presentado un movimiento de carga relativamente bajo, debido a múltiples factores que inciden en la poca atracción de las navieras por descargar sus contenedores en el puerto. Entre algunos de estos factores están:

- El difícil tránsito de los buques en el canal de acceso al puerto, debido al lodo (sedimento) acumulado en el lecho marino. Esto es originado por la falta de dragado que permita recuperar la profundidad del canal y recibir a los navíos de grandes dimensiones.
- La falta de maquinaria apropiada como grúas Post-Panamax, utilizadas para la descarga de contenedores de los buques, lo que genera desconfianza en las navieras sobre la operatividad del puerto.
- Los altos costos de atraque, que provoca que inversionistas decidan utilizar el puerto de Acajutla por su cercanía y sus costos más bajos.

- Poca o nula promoción del Puerto a nivel internacional por parte del gobierno, esto provoca que el puerto se vuelva invisible para el trayecto de la navieras en su recorrido por el pacífico.

Un ejemplo del poco movimiento que ha recibido el puerto debido a los factores citados previamente, se puede observar en la siguiente tabla 16, que describe la cantidad de buques atendidos por año:

Tabla 16.
Buques atendidos por el Puerto de La Unión. 2010 y 2013

Tipo de buque atendido por año en el Puerto La Unión				
Tipo de buque	Año			
	2010	2011	2012	2013
Contenedores	4	14	48	0
Granel Solido	1	2	4	5
Carga General	1	0	0	1
Naves Pesqueras	0	1	4	9
Otros	0	0	1	0
Total	6	17	57	15
Total Global	95			

Fuente: Elaboración Propia a partir de CEPA, 2014

La tabla 16 muestra que la demanda del puerto es casi nula en los últimos cuatro años, esto genera que no se pueda tener los ingresos suficientes para cubrir los costos de operación, lo que provoca una carga para el estado salvadoreño todos los años en mantener el puerto en estas condiciones. Al respecto, un diagnóstico sobre el desempeño de los puertos elaborado en 2013 por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), indica que aun cuando un país pueda contar con la infraestructura, eso no garantiza su desarrollo. Su principal ejemplo fue La Unión, pues a pesar que la infraestructura está lista, "ninguna línea naviera ha decidido hacer uso de ellas" (El Diario de Hoy, 2014). En este caso si se quiere que la infraestructura genere valor, las líneas navieras deben utilizarla para ofrecer servicios de transporte de carga.

Es por ello que surge la necesidad imperante de lograr una exitosa concesión a la mayor brevedad y comenzar a trabajar con el nuevo operador portuario que estará a cargo de la administración, equipamiento, explotación comercial, desarrollo de la infraestructura, promoción, posicionamiento internacional y generación de negocios en el puerto.

7 Proyectos para el Desarrollo de La Unión

El principal proyecto de desarrollo de La Unión es el Puerto, que se encuentra listo para atender el significativo flujo marítimo para el que fue diseñado. Un proyecto concreto para el puerto es el dragado, en otras palabras es la excavación del estrato marino en la ruta de acceso a la banda de atraque, el cual según la ficha técnica mostrada en una presentación de la Gobernación departamental de La Unión en el 2011, representa un costo aproximado de 54 millones de dólares, con el beneficio que los barcos de tamaño Post-Panamax tendrían acceso al puerto. Post-Panamax es una referencia al tamaño de la embarcación, indica que sus dimensiones no le permiten pasar a través del canal de Panamá; mientras que el tamaño Panamax significa que el volumen de este tipo de naves, son admitidas al paso del canal panameño.

La ejecución del proyecto de dragado del puerto presentaría por tanto, una ventaja comparativa, al permitir que barcos de gran envergadura atraquen en La Unión. Actualmente la profundidad del dragado se estima en 6 metros aproximadamente, cuando el calado ideal para permitir el acceso a todo tipo de embarcaciones debe ser, de por lo menos 14 metros (Jiménez, 2014). Por lo que este proyecto es de fundamental importancia para explotar la capacidad total de las instalaciones portuarias.

Actualmente la operación del puerto está bajo la dirección de CEPA, representando nada más que una carga para el Estado, pues según Jiménez (2014), al año se requieren aproximadamente 16 millones de dólares para cubrir los costos que el puerto genera; recursos que son provistos por el Puerto de Acajutla y el Aeropuerto Internacional en Comalapa.

Lo que denota que no se está logrando operar, por lo menos al nivel de equilibrio. Este punto se consigue con un movimiento anual de 50 mil contenedores y en la actualidad la cantidad que se moviliza no alcanza ni el 10% de esa cifra. Por estas razones, actualmente el proyecto al que deben dedicarse todos los esfuerzos es la concesión del puerto, requiriendo para tal propósito acciones de promoción de marketing a nivel regional y mundial, pues Jimenez (2014) considera que es lo que ha hecho falta y una de las razones de la no concesión del Puerto.

Con respecto a los proyectos sociales para el departamento de La Unión, los principales son el de “Desarrollo y modernización rural” y el de “Promoción de los derechos económicos de las mujeres”. El primero se planifica con un periodo de ejecución de seis años y tiene el objetivo de mejorar los niveles de ingreso y las condiciones generales de vida de los hombres, mujeres y jóvenes productores, microempresarios y trabajadores de la zona rural del municipio. Este es un proyecto grande, puesto que su área de influencia, aparte de La Unión, comprende las áreas rurales de Morazán, San Miguel y Usulután, priorizando sus acciones en 37 municipios seleccionados en base al Plan de Erradicación de la Pobreza Extrema. Para La Unión, los municipios a intervenir son: Lislique, Yayantique y San José.

El proyecto de promoción de los derechos económicos de las mujeres, está contemplado para cuatro municipios del departamento de La Unión: San Alejo, Pasaquina, Conchagua y La Unión y tiene como objetivo promover la igualdad de derechos económicos entre los géneros y el empoderamiento de la mujer. En la tabla que se expone a continuación se muestra el detalle de la zona de intervención del proyecto.

Tabla 17.
Zona de Intervención del Proyecto:
Promoción de los derechos económicos de las mujeres

Municipios	Cantones y Caseríos
La Unión	Amapalita y Agua Escondida
San Alejo	Jiote, Chapernal, Salamo e Isla del Rico
Pasaquina	Barrancones
Conchagua	Guisquil, Conchaguita, Barrio nuevo, Faro, Farito, Cuadra, Finquita y Yologual

Fuente: Elaboración Propia a partir de presentación Gobernación La Unión, 2011

Los principales resultados de este proyecto a la finalización del año 2011 fueron que las capacidades de las mujeres sobre derechos económicos y género estaban desarrolladas, y se promovió su participación para la exigencia de los derechos humanos, económicos y sociales en los cuatro municipios del departamento. (Ver tabla 17)

En el ámbito medioambiental, el MARN en coordinación de otros organismos de La Unión, desarrollan proyectos como el de la “Construcción de 40 sistemas de agua lluvia”, en San Alejo y el de “Almacenamiento de Agua lluvia y ampliación de la red de energía solar”, en el área natural protegida Conchagua. Proyectos que además tienen el fin de brindar y mejorar la prestación de servicios públicos a la población beneficiada. Adicionalmente se formuló el proyecto de “Fortalecimiento institucional para la gestión de cuencas y riesgos asociado a la vulnerabilidad”, que cuenta con dos fases en La Unión; y el proyecto “Corredor del mangle Golfo de Fonseca”.

Para cubrir el componente de infraestructura se han propuesto una serie de proyectos, que están en línea con el desarrollo del Puerto La Unión, es decir, aprovechar las oportunidades que la operatividad del puerto genere. Asimismo, se cuenta con la formulación de proyectos orientados al crecimiento del turismo; estos proyectos, ligados al puerto y al turismo se exponen a continuación, junto con el beneficio que se espera que ocasionen.

Tabla 18.
Proyectos de Construcción y Mejora de Infraestructura. La Unión

Proyecto	Beneficio
Aeropuerto el Jaguey	Conexión Internacional, Transporte intermodal y masivo, Fomento del turismo
Pista de Aterrizaje El Icacal	Conectividad con la zona portuaria de La Unión
Pavimentación Carretera Intipucá-El Cuco	Conectividad con Cutuco para fomento del turismo
Puente El Tamarindo	Conectividad entre comunidades
Monumento Nacional en Cerro Conchagua	Fomento del arte, identidad nacional, atractivo turístico, área de esparcimiento.
Pavimentación Calle a Conchagua	Mejora en la accesibilidad
Carretera en la Laguna Olomega	Fomentar el turismo

Fuente: Elaboración Propia a partir de presentación Gobernación La Unión, 2011

Con estos proyectos se deduce la importancia que la región tiene como polo de desarrollo y se demuestra que a partir de los años recientes, el Gobierno Central ha fijado su atención en la zona oriental como región fundamental del desarrollo territorial integral.

8 Análisis Demográfico



La Unión es un departamento caracterizado por la baja densidad poblacional (125 habitantes por kilómetro cuadrado, según EHPM, 2012) y de los 260,118 habitantes, 34 mil viven en el municipio La Unión. (Atlas Geográfico Universal y de El Salvador, 1995)

Este departamento está compuesto por 17 municipios y varias Islas: Meanguera, Meanguerita o Pirigallo, Conchagüita, Martín Pérez, Ilca, Zacatillo, Chuchito, Perico, Periquito y otras pequeñas islas localizadas en el Golfo de Fonseca, de origen volcánico. Y los municipios costeros son: Conchagua, La Unión, Pasaquina, San Alejo y Meanguera, este último conocido también como Meanguera del Golfo está compuesto por Meanguerita y Conchagüita que son las principales islas de este municipio. (Atlas Geográfico Universal y de El Salvador, 1995)

El departamento de La Unión está comunicado a través de tres grandes carreteras, la Carretera Panamericana (CA-1) la carretera del Litoral (CA-2) y la carretera pavimentada (ruta militar) que actualmente se encuentra en muy mal estado. Adicionalmente existe una red de líneas férreas en desuso, que conecta al Puerto La Unión (anteriormente conocido como Cutuco) con la ciudad del mismo nombre y la ciudad de San Salvador; que de ser rehabilitada constituiría una ampliación en la conectividad vial en torno al PLU.

La Unión como municipio se ha caracterizado por la baja densidad poblacional, e incluso por bajas tasas de crecimiento poblacional, esto debido a la extensión territorial del departamento ya que este es el departamento más grande de El Salvador; cuenta con 2,027.9 Km² de extensión territorial y hasta el último censo (2007) contaba con 238,279 habitantes lo que nos deja con una densidad poblacional de 117.5 habitantes por Km². El detalle de la información censal lo encontramos en la siguiente tabla 19.

Tabla 19.
El Salvador: Densidad Poblacional por Departamento. 1950-2007 (Habitantes/km²)

Departamentos	Área (en Kms ²)	1950	1961	1971	1992	2007
Ahuachapán	1239.3	75.4	105.5	144.0	194.9	257.8
Santa Ana	1937.0	104.5	133.8	173.4	211.9	270.3
Sonsonate	1225.8	98.2	136.2	193.4	270.5	358.1
Chalatenango	1705.3	62.1	76.2	101.4	98.7	113.1
La Libertad	1688.9	85.3	120.5	169.1	281.6	391.2
San Salvador	886.2	334.5	522.7	827.7	1457.0	1766.1
Cuscatlán	781.2	115.3	144.7	195.6	195.4	299.0
La Paz	1250.6	77.4	104.5	145.5	179.4	246.3
Cabañas	1103.5	70.3	85.7	118.8	113.7	135.3
San Vicente	1196.3	73.2	94.4	125.2	103.1	135.2
Usulután	2038.6	79.6	101.6	144.5	136.2	168.9
San Miguel	2021.2	84.7	114.7	158.6	169.0	214.7
Morazán	1229.2	78.7	97.1	127.0	124.0	141.9
La Unión	2027.9	54.1	73.0	109.0	112.3	117.5
TOTAL	20330.9	91.3	123.5	174.8	223.5	282.5

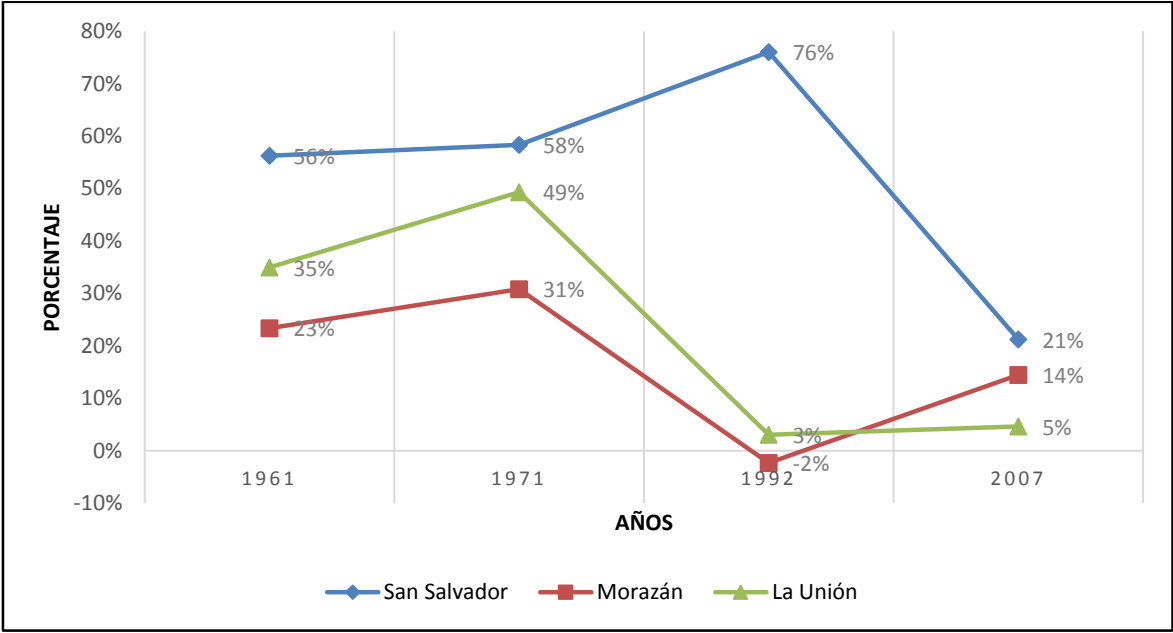
Fuente: Elaboración propia a partir de Censos Nacionales de Población. Varios años (DIGESTYC)

Como lo reflejan los datos de la tabla anterior, La Unión se mantiene como uno de los departamentos con menor densidad poblacional desde los censos de 1950, año en el que registró el menor valor en la clasificación por departamentos. La densidad poblacional y el crecimiento poblacional están directamente influidos por el fenómeno migración.

Fenómeno que ha ejercido gran impacto desde finales de la década de los setenta y continúa siendo relevante para la discusión en materia demográfica, ya que si bien El Salvador a nivel nacional no entró en tasas de crecimiento poblacional negativas (aunque muchos departamentos si registraron tasas de crecimiento poblacional negativas) si se ha visto una disminución drástica de la tasa de crecimiento poblacional (así como del número de habitantes) entre los censos de 1971 y 1992.

Es imposible separar la década de los ochenta de la guerra civil, período en el que la migración de salvadoreños (a causa del conflicto) se elevó. Esto puede ser apreciado en las tasas de crecimiento del año 1971 a 1992 que se exponen claramente en el siguiente gráfico 8, donde se elabora una comparación entre el departamento que más creció desde 1950 (San Salvador) y el que menos creció en ese mismo año (Morazán) y el departamento de La Unión, que es donde se ubica la zona de estudio de esta investigación.

Gráfico 8.
El Salvador: Tasas de Crecimiento Poblacional. 1961-2007



Fuente: Elaboración propia a partir de resultados de Censos Nacionales de Población, año base 1950

En el gráfico 8, se nota que todos los departamentos descritos, a excepción de San Salvador, reducen significativamente su tasa de crecimiento, Morazán pasa de registrar una tasa de 31% en 1971, a -2% en 1992; y La Unión pasa de 49% en 1971, a 3% en 1992. Para este mismo periodo, San Salvador mantiene su tasa de crecimiento debido al flujo migratorio rural-urbano. El fenómeno migratorio continuó siendo relevante incluso después de la guerra, pues las tasas de crecimiento se acrecentaron ligeramente, pero para el caso de San Salvador disminuyó. Pues para 1992 presentó un valor del 76%, mientras que para el año 2007, el valor de la tasa de crecimiento fue de 21%, lo que representa un decrecimiento.

9 Análisis Social

El Analfabetismo es uno de los perjuicios que afectan no sólo a países sub-desarrollados sino también a países en vías de desarrollo, pero más a estos últimos, al representar por consiguiente, una limitante para que las personas puedan desarrollarse a pleno, no sólo personalmente, tampoco a nivel productivo. Dicho en otros términos, la falta de educación incrementa las dificultades para incorporarse al tejido productivo nacional. Además que la falta de inversión en la niñez y juventud es una clara violación a los derechos humanos fundamentales y básicos; sobre todo cuando se considera que según la Encuesta Nacional de Salud Familiar (FESAL) 2007/08, en El Salvador a nivel nacional más de 150,000 niñas y niños menores de cinco años padecen desnutrición crónica infantil, es decir, uno de cada cinco niños presenta retardo de talla, por lo que la desnutrición infantil es un problema serio.

A modo de ejemplo, datos preliminares sobre el costo del analfabetismo, indican que el hecho de no saber leer ni escribir, en 2006, habría ocasionado pérdidas de productividad de 104 millones de dólares en el Ecuador, 135 millones en la República Dominicana y 802 millones de dólares en el estado de São Paulo. Si se tiene en cuenta la población que no ha alcanzado los seis años de estudio, los valores ascienden a 392 millones de dólares en el Ecuador y 2254 millones de dólares en São Paulo. En los casos analizados esto equivale, respectivamente, al 69% y 64% del gasto público en educación del año objeto de análisis. Cabe destacar que si se considera toda la vida laboral futura de los analfabetos, las pérdidas indicadas se multiplican entre 9 y 11 veces. (CEPAL, 2014: 246)

La tasa de analfabetismo se calcula en base a 10, esto quiere decir que se toma en cuenta a la población de 10 años o más para poder construir el indicador, que se lee en porcentaje, y se construye así:

$$Tasa\ de\ Analfabetismo = \left(\frac{Población\ (mayor\ a\ diez\ años)\ alfabetizada}{Total\ Población\ (mayor\ a\ 10\ años)} \right) \times 100$$

Cabe destacar que en algunos países se utilizan criterios y definiciones distintos a la definición de analfabetismo de la UNESCO (una persona está alfabetizada cuando puede leer, escribir y comprender un texto sencillo y corto sobre su vida cotidiana).

**Tabla 20. El Salvador,
Tasa de analfabetismo. 2012**

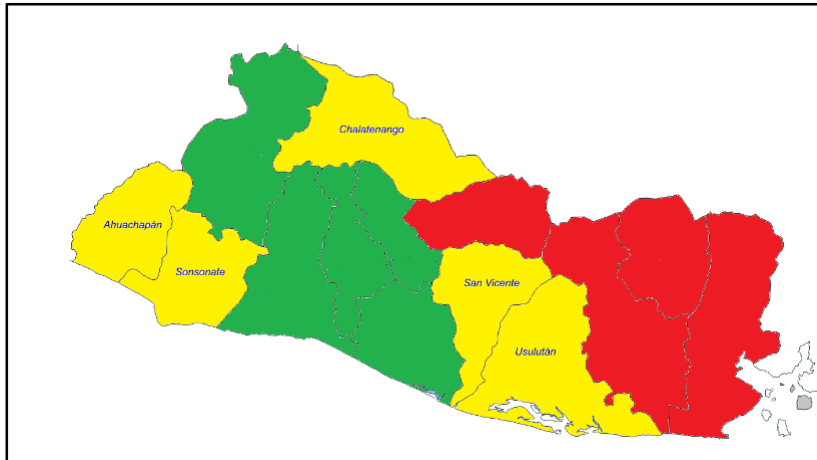
Departamento	Tasa (%)
San Salvador	6.3
La Libertad	10.5
Cuscatlán	10.8
La Paz	12.6
Santa Ana	12.8
Sonsonate	13.8
San Vicente	14.4
Usulután	15.8
Ahuachapán	16.2
Chalatenango	17.0
San Miguel	18.2
Cabañas	18.5
Morazán	21.4
La Unión	23.7

Fuente: EHPM, 2012

Ya que algunos países consideran analfabetas a las personas no escolarizadas, y estas definiciones se pueden ir modificando con cada censo, además de que las técnicas de recolección de datos utilizadas para distinguir entre alfabetos y analfabetas pueden variar por errores contenidos en las autodeclaraciones. La tasa de analfabetismo nacional (es decir, para el caso de El Salvador) registrada en la EHPM para el año 2012 es de 12.4%, siendo el área rural la que presenta la tasa más alta: 19.9%; mientras que para el área urbana es de 8.2%. En la Tabla 20 se expone la lista de los departamentos según la tasa de analfabetismo registrada en la EHPM (2012), en orden ascendente, es decir, desde el que presenta la menor tasa (San Salvador: 6.3%), hasta el que presenta el mayor nivel de analfabetismo (La Unión: 23.7%).

Geográficamente, en el Mapa 13, se resaltan en color rojo los departamentos con la más alta tasa de analfabetismo; en amarillo los departamentos con tasas cercanas a la media; y en color verde, los departamentos con las menores tasas registradas a nivel nacional.

Mapa 13.
El Salvador: Ubicación Geográfica de las tasas de
Analfabetismo por clasificación. 2012



Fuente: EHPM, 2012

Estas mismas deficiencias en el sistema educativo oriental pueden ser evidenciadas por otros indicadores, como la escolaridad promedio (en años):

$$Escolaridad\ promedio = \frac{Años\ de\ estudio\ totales\ (acumulados)}{Numero\ de\ individuos}$$

Que para El Salvador es de 6.4 años, y para el AMSS (Área Metropolitana de San Salvador) es de 8.3; cabe destacar que La Unión tiene una escolaridad promedio de 4.5 años, que es la más baja del país.

10 Análisis Económico

Según la Organización Internacional del Trabajo (OIT), el criterio que se establece para clasificar a la población en "edad de trabajar" debe ser fijado por los países individualmente conforme a su marco social y necesidades nacionales, como la edad mínima de admisión en el empleo (trabajo infantil), hay muchas variables que pueden mover el rango de edad por lo

que definirla se hace muy difícil. Para el caso de El Salvador la Población en Edad de Trabajar es de 16 años, mientras que para otros países como Colombia es menor, pues es de 10.

La Población en Edad de Trabajar se obtiene del total de la población:

$$PET = \left(\frac{\text{Población mayor de 16 años}}{\text{Población Total}} \right) \times 100$$

Este indicador no debe malinterpretarse como la tasa de empleo o la parte de la población que está ocupada, pues por sí solo es la proporción de la población que se encuentra en condiciones necesarias para trabajar; es muy importante tomar en cuenta que muchos que pertenecen a este rango de edad, muy probablemente se encuentran estudiando.

El indicador más preciso para saber qué porcentaje de la población está trabajando, es la PEA (Población Económicamente Activa) y esta depende de la Población en Edad de Trabajar (PET).

$$PEA = \left(\frac{\text{Población que Trabaja}}{\text{Población en edad de trabajar}} \right) \times 100$$

La Población en Edad de Trabajar de El Salvador es de (68.9%) y la Población económicamente activa para El Salvador es de (63.2%), para La Unión en datos absolutos la Población en Edad de Trabajar es de 167,281 y la población económicamente activa es de 92,949.

Utilizando las formulas anteriores podemos obtener los respectivos porcentajes para la Unión y de esta manera compararlos con los demás.

$$PET = \left(\frac{167,281}{260,118} \right) \times 100$$

$$PET = 64.30\%$$

$$PEA = \left(\frac{92,949}{167,281} \right) \times 100$$

$$PEA = 55.56\%$$

De nuevo se advierte que el municipio de La Unión está debajo del promedio nacional y en porcentajes relativamente bajos. Es muy importante tomar en cuenta que el porcentaje de la Población Económicamente Activa no nos ofrece información por sí misma sobre el desempleo. Por lo que cabe mencionar que además de la Población Económicamente Activa, está la Población Económicamente Inactiva (PEI) que son los que se encuentran en edad de trabajar pero no lo hacen al momento de realizar el censo.

En la tabla que se adjunta en el mapa 13, se observa que las tasas de desempleo más altas las tienen La Unión, San Salvador y Cabañas con 6.5%, 6.7% y 7.3% respectivamente. Los ingresos por hogar promedio es de \$424.83 y el ingreso departamental per cápita es de \$106.88, y de los 65,442 hogares 26,971 hogares reciben remesas, viéndolo a nivel individual el 39.57% de los habitantes reciben remesas.

Mapa 14.

El Salvador: Tasa de desempleo por departamento según EHPM 2012

Departamento	Tasa (%)
San Salvador	6.3
La Libertad	10.5
Cuscatlán	10.8
La Paz	12.6
Santa Ana	12.8
Sonsonate	13.8
San Vicente	14.4
Usulután	15.8
Ahuachapán	16.2
Chalatenango	17
San Miguel	18.2
Cabañas	18.5
Morazán	21.4
La Unión	23.7

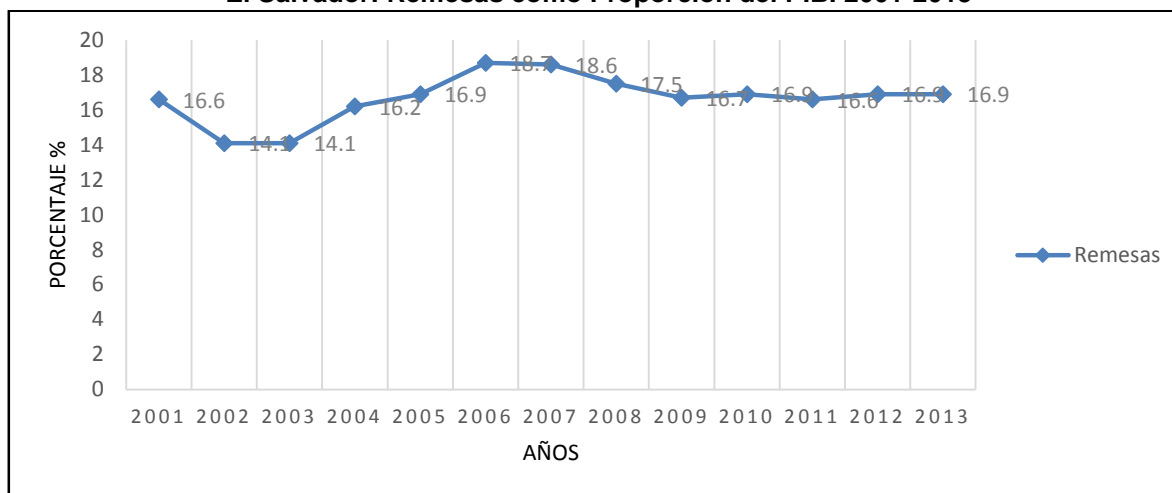


Fuente: EHPM 2012

Las remesas familiares han logrado por mucho tiempo sostener al país de una manera “artificial”, en el sentido que, no es lo que se produce ni lo que se exporta lo que mantiene al país a flote, sino más bien son las remesas familiares las responsables de solventar, principalmente, las necesidades de consumo de los ciudadanos y equilibrar la balanza comercial, aun cuando la producción nacional no es capaz de cubrir tal consumo.

A continuación, en el gráfico 9, se observa la evolución de las remesas desde el año 2001 hasta el 2013 como proporción del PIB, advirtiendo una tendencia creciente hasta el 2007, donde se registra una ligera reducción; explicada por la crisis económica internacional característica de este lapso; pero en adelante conserva una sutil tendencia estable hasta el año 2013.

Grafico 9.
El Salvador: Remesas como Proporción del PIB. 2001-2013



Fuente: Banco Central de Reserva de El Salvador

Además de la captación de remesas, entre las actividades productivas más importantes que se encuentran en La Unión están las fábricas de productos alimenticios y enlatados; una de las empresas más grandes situadas en el lugar es la empresa Calvo, que inició sus operaciones en nuestro país en el año 2002 con la construcción de una procesadora de lomos de atún en el municipio. La inauguración de esta planta procesadora de lomos de atún se realizó con un acto el 10 de abril de 2002, en el cual estaba presente el presidente del Grupo Calvo, José Luis Calvo y el vicepresidente de la República Carlos Quintanilla Schmidt.

Desde que grupo Calvo arribó a El Salvador, ha invertido, según Pastran (2013), \$140 millones para afianzar sus operaciones. Y en la planta de conservas y en la de enlatado, situada en el municipio de La Unión, la empresa atunera ha procesado 300 mil toneladas de producto y atendido 500 embarcaciones. (Pastran, 2013)

Con la llegada de Calvo a La Unión, la industria pesquera pasa de ser una actividad exclusivamente artesanal, a ser una actividad productiva de relevante importancia económica, luego que el establecimiento de las actividades pesqueras de la empresa, implicaran la creación de 1,700 empleos directos y aproximadamente 5,000 empleos indirectos, con el

beneficio social que se le brindó empleo a 190 ex pandilleros, capacitación a los trabajadores y colaboradores y la ejecución de programas de Responsabilidad Social Empresarial (RSE) en las comunidades del municipio. (Pastran, 2013)

Según Nuñez (2006), el mayor reto que enfrentan las plantas de conserva, consiste en eliminar las restricciones que existen en la actualidad, sobre la extracción de recursos y el comercio. Convirtiendo al pago de aranceles en un tema de interés para las conserveras y empresas atuneras como Calvo, y para los gobiernos locales que han visto una gran oportunidad de crecimiento económico en esta empresa de origen español; puesto que El Salvador presenta muy bajos costos de producción, terminar con los aranceles representaría reducir el costo de producción aún más.

11 Presentación de resultados de encuesta a pobladores del municipio La Unión

La opinión de la población respecto a los temas de investigación es considerada de gran importancia en este estudio, por lo que se realizó una encuesta a los individuos a quienes la situación del Puerto La Unión, influye directamente. No está de más señalar que debido a restricciones como la larga distancia de la zona de estudio y demás recursos limitados (encuestadores, tiempo, etc.), se ha diseñado un experimento estadístico cualitativo con una muestra de 40 residentes del municipio de La Unión, de los cuales se buscó obtener información de opinión pública en general, con la finalidad de construir un marco de referencia sobre la percepción que la ciudadanía tiene sobre el objeto de estudio. Para esto, la investigación atiende aspectos de la situación general actual del país, por ejemplo: ¿De qué manera debe el gobierno priorizar la inversión para mejorar las condiciones de vida? Y ¿Cómo se percibe el interés del gobierno en la rehabilitación y operatividad del puerto?

De esta manera, además de obtener una opinión generalizada de la situación del municipio y de cómo los habitantes se relacionan con este; se busca fijar la apreciación de los residentes

en relación al gobierno central, que juega un papel importante en el desarrollo de la localidad, dada la cantidad de inversión pública que ha realizado y se ha proyectado a futuro.

Por otro lado, la encuesta a la población general también contempla aspectos de la situación general del país como, ¿Cuál es la prioridad en que debería el gobierno invertir para mejorar las condiciones de vida? y ¿cómo percibe el interés del gobierno central en la rehabilitación y funcionamiento del puerto?

De esta manera, además de obtener una opinión generalizada de la situación del municipio y de cómo los habitantes se relacionan con este; se busca fijar la apreciación de los residentes en relación al gobierno central, que juega un papel importante en el desarrollo de la localidad, dada la cantidad de inversión pública que ha realizado y se ha proyectado a futuro.

11.1 Objetivos.

La encuesta tiene como objetivo principal captar el nivel de conocimiento que tienen los individuos sobre la situación actual del Puerto La Unión y la consideración de los beneficios (económicos, sociales y hasta ecológicos) o falta de estos, en lo relacionado a la reconstrucción y al impacto general del PLU. También de manera indirecta, se busca identificar cuáles son las áreas a las que, según las personas consultadas, debe el gobierno poner mayor atención para lograr un impacto positivo en su calidad de vida y de todos los unionenses. Sin descuidar, por supuesto, que los alcances de este tipo de instrumento solo consiguen la opinión de los interrogados; lo que constituye un juicio o criterio que cada sujeto considera como correcto, sin tener necesariamente que coincidir con la realidad objetiva.

11.2 Cobertura Geográfica

Las encuestas se realizaron a nivel urbano (en el municipio de La Unión) por lo que tienen una cobertura limitada a los habitantes del municipio, puesto que nuevamente las restricciones y limitantes antes indicadas, no posibilitaron una cobertura más extensa. Por lo que, para solventar en parte este inconveniente, entre las personas encuestadas se incluyen tanto residentes urbanos como rurales, luego que individuos de ambos estratos sociales son los beneficiados o afectados por los proyectos que dependen de la puesta en operación del PLU.

11.3 Cobertura Poblacional

La muestra se diseñó para un espacio muestral de 40 individuos, entre ellos hombres y mujeres (77.5% y 22.5% respectivamente) residentes del área urbana y rural del municipio de La Unión, mayores de 20 años y que estos formaran parte de una unidad de hogar, con la intención que proporcionaran la información requerida en el sondeo.

11.4 Cobertura Temporal

Las encuestas se realizaron entre el viernes 18 de Julio y el domingo 20 de Julio del 2014, durante todo el día en el municipio de La Unión, por lo que la semana de referencia comprende la semana 29 del año. Esto es de suma importancia porque nos permite delimitar la siempre cambiante opinión pública respecto a los proyectos que puedan ser realizados fuera de la semana de referencia.

11.5 Variables Investigadas

Las encuestas se diseñaron con el objetivo de evaluar de forma básica, la opinión pública acerca del proyecto “Puerto La Unión” así como también evaluar las expectativas que tienen, no solo de este proyecto, sino también del involucramiento del Estado y de la alcaldía en resolver las problemáticas más acuciantes.

11.6 Diseño de la muestra

La primera parte de la encuesta delimita la población objetivo a un nivel muy específico. Se buscó residentes del municipio de La Unión y que sean mayores de veinte años, una vez confirmado cumplido este perfil, se establece un marco demográfico con su situación actual laboral, su oficio (o trabajo profesional) y su género. Esta información era suficiente para considerar la entrevista como "estadísticamente relevante" ya que una delimitación cuidadosa de la muestra nos puede ayudar a crear muestras estratificadas más precisas y de esta manera construir un espacio muestral más valioso.

11.7 Tipo de Muestreo.

Se utilizó un muestreo aleatorio, de manera que solamente aquellos ciudadanos que al momento del sondeo se encontraron en el área urbana del municipio serán encuestados, independientemente residan en área urbana o rural.

La utilización de este muestreo aleatorio brinda la opción de manejar el método de muestreo estratificado, el cual consiste en representar a una lista de individuos o a una parte específica de la población con un número muy pequeño de individuos que representen a dicho subgrupo, estos subgrupos son denominados "estratos". Esto solamente puede ser logrado cuando el universo puede ser dividido en estratos o categorías poblacionales, y cada una de estos grupos reúne características de interés para el estudio y que al mismo tiempo por razones propias del modelo presentan diferencias que son relevantes para la investigación.

La estratificación puede producir una varianza más pequeña (porque los individuos dentro del grupo son más homogéneos) y esto produce un error más pequeño, lo que se conoce como "ruido blanco", y todo esto con una muestra aleatoria relativamente pequeña; esto al mismo tiempo nos permite reducir recursos invertidos en una investigación de campo, lo que resultó de vital importancia.

Cabe mencionar que la estratificación es imposible si alguno de los grupos no es identificable, debe ser clara la separación de estos estratos y el porqué de esta separación; para nosotros fueron los dos grupos poblacionales urbano y rural. De esta manera con las pocas encuestas que tenemos podemos tener grupos representativos más grandes, es decir, menos encuestas representan a más individuos.

11.8 Estratificación de las unidades de muestreo

a) Criterio Geográfico (de estratificación)

La estratificación geográfica consistió en la selección de individuos que se encontraron en el área urbana del municipio al momento de realizar el sondeo, el cual no se efectuó fuera de este; lo que no impidió que se tomará en cuenta a residentes urbanos y rurales.

b) Criterio Geográfico de segundo nivel (de sub-estratificación)

Aunque se tomó en cuenta la opinión de residentes rurales, la estratificación geográfica de segundo nivel reafirmó características esperadas en la selección de individuos del área urbana, en los aspectos siguientes:

1. Los habitantes del área urbana usualmente están más informados del acontecer socio-político nacional, necesario para poder contestar algunas de las preguntas de la encuesta.
2. Los habitantes del área urbana están directamente impactados por la construcción y rehabilitación del puerto La Unión, no solo por su cercanía geográfica sino también por la asociatividad productiva entre los habitantes y el Puerto La Unión como fuente de trabajo.
3. El acceso al municipio (por la CA-1) es de mayor facilidad que el acceso a las áreas rurales, además el nivel de esparcimiento demográfico en el área rural es mayor que en la ciudad, por lo que pasar las encuestas es más fácil en esta área y debido a las limitaciones en recursos y tiempo, esta era la opción más adecuada.

4. Los habitantes del área urbana usualmente están más informados del acontecer socio-político nacional, que es necesario para poder contestar algunas de las preguntas de la encuesta.
5. - Los habitantes del área urbana están directamente impactados por la construcción y rehabilitación del puerto La Unión, no solo por su cercanía geográfica sino también por la asociatividad productiva entre los habitantes y el puerto La Unión como fuente de trabajo.
6. El acceso al municipio (por la carretera panamericana CA-1) es de mayor facilidad que el acceso a las áreas rurales, además el nivel de esparcimiento demográfico en el área rural es mayor que en la ciudad, por lo que pasar las encuestas es más fácil en esta área y debido a las limitaciones en recursos y tiempo, esta era la opción más adecuada.

c) Criterio familiar (de estratificación)

El criterio familiar consiste en la selección de individuos que pertenecen a una unidad familiar, tomando en cuenta que una unidad familiar, por lo general viven la misma situación socio-económica y se cuenta con una perspectiva más amplia sobre los posibles beneficios o perjuicios de algún proyecto.

De manera general:

$$\left\{ \begin{array}{cccc} u_{11} & u_{12} & \dots & u_{N1} \\ u_{21} & u_{22} & \dots & u_{N2} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ u_{L1} & u_{L2} & \dots & u_{LNl} \end{array} \right\} \sum_{h=1}^L Nh = N$$

De manera particular, para nuestras encuestas:

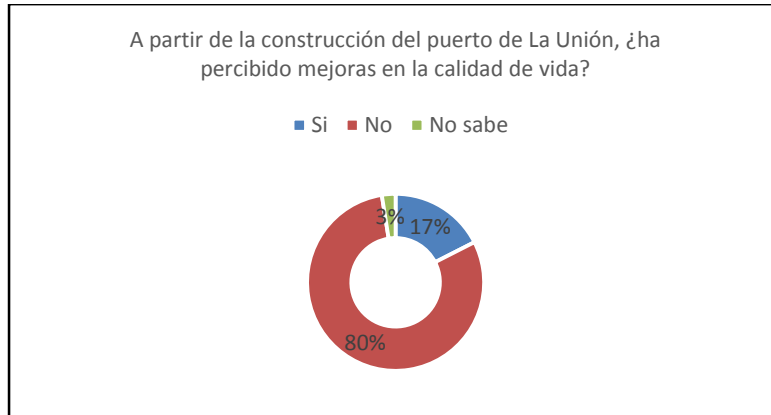
$$\left(\begin{array}{cccc} u_{11} & u_{12} & \dots & u_{10.1} \\ u_{21} & u_{22} & \dots & u_{10.2} \\ \dots & \dots & \dots & \dots \\ u_{1.40} & u_{2.40} & \dots & u_{10.40} \end{array} \right) \sum_{h=1}^1 N_{hu} = N$$

Entonces tenemos una matriz 10x40, es decir, diez preguntas cuarenta individuos, de esta manera podemos decir que un individuo encuestado representa a una unidad familiar del área urbana del municipio de La Unión, entonces tenemos una representación más general con un número limitado de encuestas, todo esto con el objetivo de crear una muestra que sea por lo menos simbólicamente representativa, de manera que aun cuando no es estadísticamente significativa, representa a un buen número de habitantes del municipio La Unión.

12 Interpretación Cualitativa

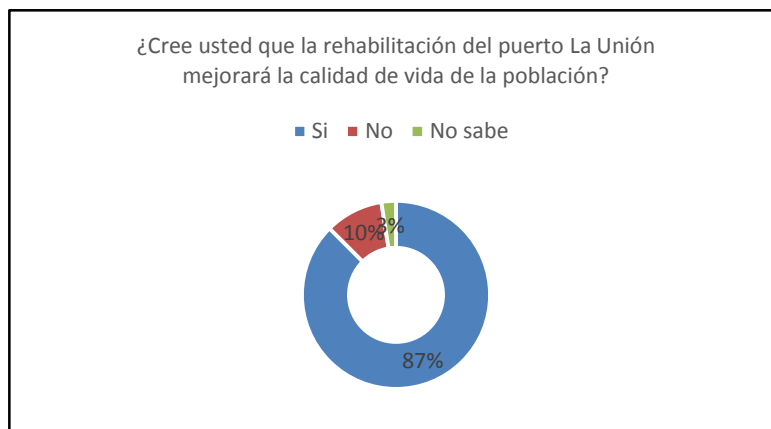
A continuación se presenta un análisis cualitativo de los hallazgos encontrados a partir de las encuestas que fueron hechas en el municipio de La Unión y un pequeño análisis que nos permita entender el razonamiento de las respuestas y así mismo las consecuencias de dichas respuestas.

La primera pregunta de la encuesta fue: A partir de la construcción del puerto de La Unión, ¿ha percibido mejoras en la calidad de vida (educación, salud, ingresos, etc.,)? A lo que los encuestados respondieron de la siguiente manera:



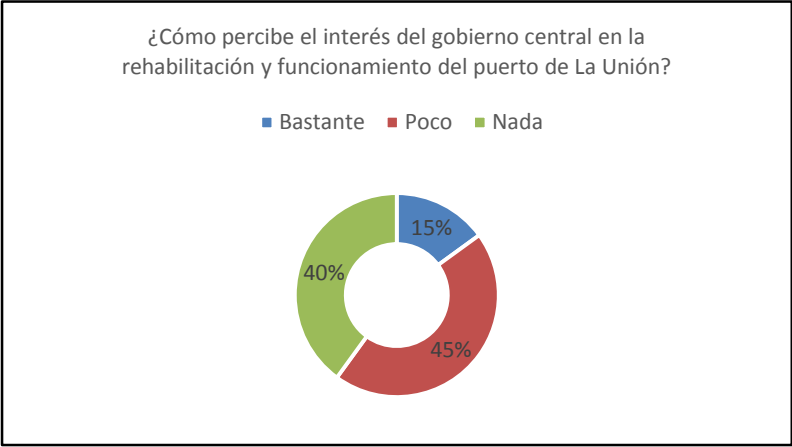
Gráficamente se observa como la mayoría de los habitantes (el 80%) no advierte una mejora en su calidad de vida a partir de la construcción del puerto, pues casi desde su inauguración, éste ha estado operando muy por debajo de su capacidad operativa, por lo que no ha tenido el impacto, ni esperado ni deseado. Este hecho está reflejado en la opinión pública que la construcción del puerto no ha traído ninguna mejora a sus condiciones de vida.

Pero está presente la posibilidad de que rehabiliten el puerto, es decir que se concesione y funcione a plena operatividad; pues ya construido solamente necesita el mantenimiento de rigor y el dragado del mismo para iniciar operaciones a capacidad completa, por lo que la siguiente pregunta es: ¿Cree usted que la rehabilitación del puerto La Unión genere inversiones que traiga nuevas fuentes de empleo que mejorará la calidad de vida de la población? A lo que los encuestados respondieron:



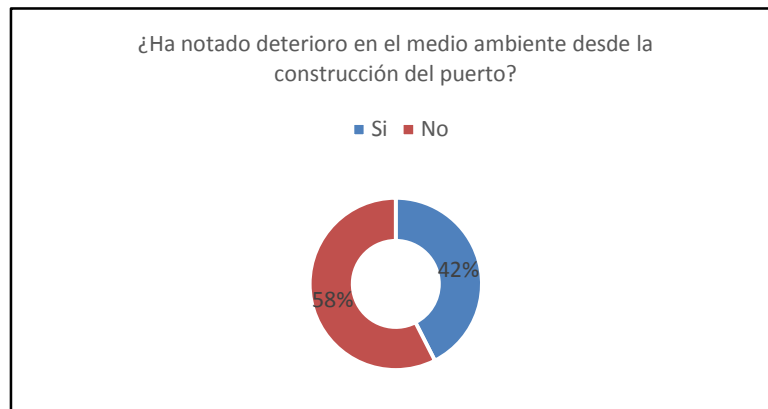
En este caso, la gran mayoría (el 87%) espera que con la rehabilitación del puerto La Unión, el municipio crezca y se desarrolle económicamente, muchos de los encuestados enfocaban su punto de vista al crecimiento del empleo calificado, es decir la creación de puestos de trabajo para personas profesionales. La Unión es uno de los municipios con las tasas de desempleo más altas de El Salvador (6.5 %) por lo que el puerto vendría a reducir dramáticamente esta tasa, y esta expectativa está reflejada en la población residente.

Pero como sabemos, los choques políticos y la coyuntura económica no han permitido que el puerto funcione a su máxima capacidad y que este sea rehabilitado, entonces surge la duda de si el gobierno está interesado en rehabilitarlo, pues requiere un gran costo de mantenimiento y hasta la realización de esta investigación, el PLU representa nada más que una carga para el Estado.



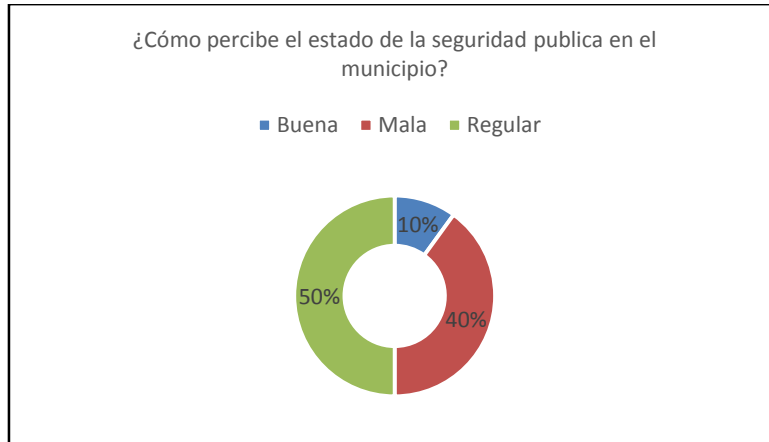
La percepción que tienen los pobladores sobre el interés gubernamental en rehabilitar el puerto, genera el resultado siguiente: una vez establecido que la mayoría de los habitantes ven al Puerto La Unión como una gran oportunidad de desarrollo, se observa como la mayoría tiende a moverse entre poco o nada (45% y 40% respectivamente), por lo que se puede inferir que la gran mayoría de los habitantes no ven el interés del gobierno en rehabilitar el puerto.

Pero la habilitación del PLU también puede traer consigo problemas ambientales que pueden afectar a los residentes. Un problema aparente es el dragado de la costa portuaria; esto perturba las mareas y cambia los patrones del comportamiento de los peces, muchas veces desplazando los peces a mareas más altas, lo que es un peligro para los pescadores.



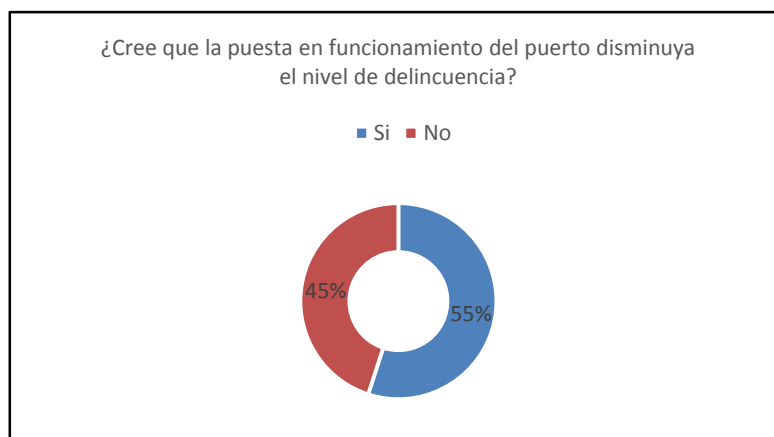
La opinión respecto al deterioro medioambiental está muy dividida, esto resulta evidente; la distribución de las personas que trabajan de la pesca y comercio de la misma, está representada en el 42%, mientras que el otro 58% no ha notado un deterioro significativo porque están apartados de dichas actividades productivas.

Un aspecto importante a no olvidar es el actual estado de la seguridad pública: ¿Que tan seguros se sienten sus habitantes?, ya que esto afecta no sólo el estado de ánimo y la percepción del futuro, sino también tiene un impacto (negativo o positivo) en su capacidad productiva.



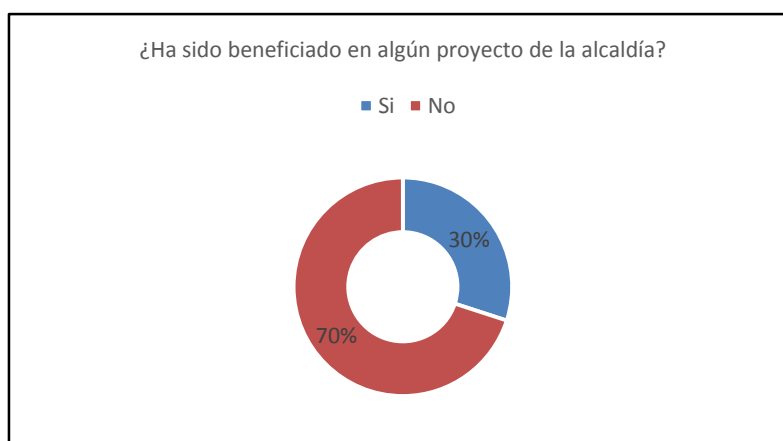
Se nota que la mayoría se distribuyen entre las opiniones: mala y regular (40% y 50% respectivamente), esto nos indica una mala opinión respecto a la seguridad pública; situación que no es anormal, pues considerando la situación de seguridad actual global del país, La Unión no es la excepción.

Por otro lado, sabemos que parte de la delincuencia está asociada a la falta de oportunidades y a la pobreza. Usualmente regiones con mayores índices de desarrollo humano (IDH) presentan cifras de delincuencia y violencia relativamente bajas en comparación a las regiones con menor IDH. Entonces surge la interrogante que, en vista de las oportunidades creadas de empleo y desarrollo para el municipio, posibilitadas por la rehabilitación del puerto: ¿En qué medida va a ayudar dicha rehabilitación en la seguridad pública?



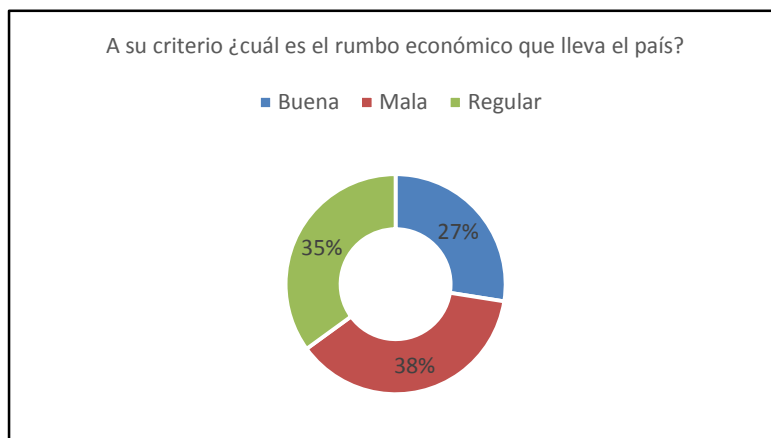
Entonces se contempla que un poco más de la mitad (55%), si ven en la rehabilitación del PLU, una oportunidad de mejorar la seguridad en el municipio; mientras que el resto ven que la seguridad del municipio no mejorará. Esto en parte por la situación a nivel general (en todo el país) y por las expectativas que tienen de este.

Por otro lado los encuestados tienen ciertas expectativas de la alcaldía municipal y de cómo esta puede solventar vacíos que el gobierno central no cubre. Entonces la cuestión a contestar es: ¿Qué papel juega la alcaldía de La Unión en el mejoramiento del municipio, no sólo en el aspecto de seguridad pública, sino también en aspectos clave como obras públicas, educación, etc.?, aspectos que contribuyan a que el municipio se convierta en un polo de desarrollo regional.



El resultado a esta incógnita fue que el 70% de los encuestados no han sido beneficiados por ningún programa o proyecto de la alcaldía municipal de La Unión; así mismo vemos que el restante 30% que afirman haber sido beneficiados por algún proyecto de la alcaldía, manifiestan dicho beneficio a través de obras de infraestructura (p. ej. la construcción del parque, alumbrado público y la construcción y/o mejoramiento de calles y caminos) y oportunidades de empleo dentro del mismo gobierno municipal.

Por último, pero no menos importante, se cierra el sondeo con la interrogante más general de todas, pero a la vez se torna como una de las más importantes porque no solo recoge las expectativas que los individuos tienen del municipio, pero además recoge las expectativas que estos tienen de la situación general del país. La incógnita planteada en cuestión es: ¿Cuál es el rumbo económico que lleva el país?, con las opciones de respuesta: Bueno, Regular o Malo.



El resultado fue que la opinión pública manifestada está muy dispersa entre las opciones, aunque la mayoría simple (38%) está de acuerdo en que la situación del país está muy mal y que el rumbo económico que lleva es muy malo. Aunque por el otro lado veamos que la minoría simple (27%) está en acuerdo que el rumbo económico del país es bueno.

12.1 Síntesis de los resultados de la encuesta

Con esta información, si bien no podemos declarar contundentemente que es la opinión general de los habitantes de La Unión, podemos afirmar que, de manera generalizada esta es la opinión pública de una buena parte de la población del municipio de La Unión y que se espera que a un nivel más amplio (con una muestra mayor), los sujetos de estudio se comporten, sin una variación muy amplia, de manera similar.

13 Síntesis del capítulo

Se dio a conocer la historia del golfo de Fonseca, presentando datos que relatan su descubrimiento y la distribución inicial que se hizo de las islas Meanguera, Meanguerita, Conchagüita, Martín Pérez, Irca, Zacatillo, Chuchito, Perico, Periquito y Conejo; las cuales al principio estaban bajo la jurisdicción nominal de Nicaragua y luego pasaron a la gobernación de Guatemala, y por último se integraron a la alcaldía mayor de San Salvador. Aunque a lo largo de la historia el golfo se han disputado los límites fronterizos entre los tres países con que colinda: El Salvador, Honduras y Nicaragua.

En 1914 se construyó en la Bahía de La Unión el puerto de Cutuco, operando como una estación terminal de ferrocarril para movilizar carga de importación y exportación; quedando fuera de servicio desde el año 1996, hasta que se inició su reconstrucción en 2005, a un costo aproximado de USD\$200, concluyéndose a finales del 2009. Manteniéndose hasta la fecha operando a niveles insignificantes en términos de su potencial instalado, pues la demanda que se hace del puerto por parte de las navieras es casi nulo; hecho que demuestra que aunque se cuente con la infraestructura, un país no garantiza su desarrollo. Por este motivo, el PLU se debe promocionar, realizando una especie de marketing para darlo a conocer a nivel mundial, pues por sus características, este puerto tiene ventajas competitivas que superan a los demás puertos de la región. La principal es que tiene posibilidades de expansión física, para lo cual se tiene proyectada la construcción de dos nuevas fases, con el objetivo de ampliar su capacidad.

La importancia del puerto en La Unión es tal que, se han formulado proyectos en torno a este, ejemplo de estos son: proyectos residenciales, de desarrollo turístico, de creación de infraestructura logística y de servicios, mejora de infraestructura de conectividad del puerto con los principales centros de comercio de la región, etc. Estos proyectos están condicionados a la operatividad del puerto, por lo que es urgente que se concesione en el menor tiempo posible. Puesto que constituye el proyecto principal de generación de desarrollo económico.

Se reserva un espacio para dar a conocer aspectos demográficos, sociales y económicos de La Unión, que complementan la justificación de la necesidad que tiene la región de trabajar para mejorar las condiciones de vida de los residentes de la zona oriental del país, e integrar ese territorio a la actividad económica del país.

Conocer la percepción de la realidad por parte de los residentes del municipio se consideró muy importante, razón por la que en la última parte del capítulo se presentan los resultados de una encuesta realizada, en la que los principales resultados fueron:

- A partir de la reconstrucción del puerto, el 80% no percibe que sus condiciones de vida han mejorado. Lo que se explica por la no operatividad actual.
- El 87% de los encuestados tienen la esperanza que al rehabilitar el puerto, se genere un desarrollo económico en el municipio, principalmente a través de la creación de empleo que se generen, lo que aliviaría las tasas de desempleo regionales, que son las más altas del país.
- Alrededor del 85% de los residentes no perciben interés del gobierno en rehabilitar y concesionar la instalación portuaria.
- En relación al medio ambiente, el 58% no ha percibido deterioro, aunque se tiene el conocimiento general que las obras de dragado afectan a los pescadores, al perturbar las mareas y cambiando el comportamiento de los peces.
- La seguridad pública es un tema actual de gran interés, en que la mayor parte se distribuye entre las opiniones mala y regular (40% y 50% respectivamente).
- Debido a lo anterior y partiendo de una hipotética rehabilitación del puerto, el 55% de los residentes, tienen la expectativa que mejore la seguridad pública del municipio.
- La alcaldía municipal, según la opinión pública, no apoya a los residentes con proyectos y/o programas de desarrollo, pues el 70% así lo afirman.
- Por último, para conocer la percepción de los encuestados sobre el rumbo económico que lleva el país, los resultados son equilibrados, en el sentido que el 38% está de acuerdo en que la situación del país y su rumbo está muy mal, aunque por otro lado se aprecia una minoría (27%) que acuerda que el rumbo del país es bueno.

CONCLUSIONES

A lo largo de la historia se han concebido muchas visiones de desarrollo, muchas de las cuales parecían más consistentes que otras, y algunas que no tenían la capacidad de acomodarse a la realidad coyuntural perdían la perspectiva de qué indicadores emplear para medir el desarrollo, por lo que el término se amplió y se enriqueció al incorporar lo humano, es decir, emplazando al ser humano en el centro del análisis y como objeto de atención. Apartando para un segundo plano el tema de crecimiento económico y ubicando el crecimiento humano en el primero, es decir enfocando las acciones a mejorar de las condiciones de vida de las personas.

El cambio en la visión de desarrollo modificó los indicadores empleados en la medición de este. Pasando del PIB per cápita, como principal indicador, al Índice de Desarrollo Humano, considerado más complejo, pues se constituye al considerar una serie de indicadores clasificados en categorías sociales (educación, salud, vivienda, etc.), económicas (PIB, PIB per cápita, ingresos, etc.) y hasta medioambientales (deforestación, contaminación, etc.)

La teoría del estructuralismo desarrollada por la CEPAL, tiene como base el desarrollo histórico de Latinoamérica, y parte de ahí para formular respuestas a las principales cuestiones en materia de desarrollo, por lo que se considera una teoría más completa y adecuada que otras, en cuanto a interpretar la realidad; entre otras razones porque se auxilia de otras construcciones teóricas como la heterogeneidad estructural y el desarrollo territorial, que tienen la pretensión de explicar las disparidades económicas a través de las diferencias en su aparato productivo.

A principios de la década de los noventa, la ONU a través del PNUD, inició la presentación de informes muy bien elaborados cuya finalidad era orientar y facilitar el desarrollo humano; lo que constituyó un impulso para que los gobiernos de América Latina ejecutarán las acciones recomendadas para conseguir el desarrollo propuesto. Sin embargo, aunque se cuente con las recetas para el desarrollo, lo cuestionable es la capacidad de ejecutar acciones necesarias.

Así se responde la pregunta de investigación referente a que el cambio de concepción del término de desarrollo afecta la formulación de las políticas y proyectos de desarrollo territorial. Confirmando la primera hipótesis, ya que efectivamente se demostró con el primer capítulo, que el cambio en la concepción de desarrollo ha influido en la formulación tanto de las políticas como de los proyectos dirigidos al desarrollo territorial y socioeconómico.

En el ámbito histórico, a principio del siglo pasado la economía de nuestro país contaba con un modelo agro exportador, teniendo el cultivo del café como principal producto de exportación, además de otros cultivos importantes como el algodón y el azúcar, localizados en diferentes puntos del país, principalmente en la zona central y costera. A finales de la década de los ochenta se produjo un declive del sector agro exportador, que fue producto de muchos factores que incidieron en el abandono de la tierra, entre los más sobresalientes fue la guerra civil, la migración, la falta de créditos, etc. Ante esto, el gobierno decidió apostarle a impulsar las exportaciones no tradicionales como la maquila y el crecimiento del sector terciario, sin embargo, esto no ha tenido los resultados esperados y ha llevado al país a un bajo crecimiento económico, mayor endeudamiento, aumento del déficit fiscal, etc. Es por ello, que es importante retomar el concepto de Desarrollo Territorial que incluya el trabajo realizado por la Comisión Nacional de Desarrollo, la cual considera aspectos importantes como la creación de polos de desarrollo en las zonas con potencial productivo, y la mejora de las condiciones de la población local en temas como salud, educación, vivienda, acceso a servicios, y oportunidades de inversión.

El desarrollo territorial en El Salvador vendrá a dinamizarse con la incorporación de inversión pública y privada que puedan realizar los diferentes actores económicos; en el caso de la inversión pública, es al estado que le corresponde invertir en infraestructura productiva que ayude a fomentar el comercio y el traslado de bienes y servicios, de esta forma atraer nuevas empresas que demanden emplear mano de obra y mejorar las condiciones socioeconómicas de la población, logrando un mayor crecimiento económico. Actualmente nuestro país cuenta con infraestructura productiva muy importante, como: el Puerto de Acajutla, Puerto de La Unión, El Aeropuerto Internacional de El Salvador, aduanas, una amplia red de carreteras, etc. Sin embargo, mucha de esta infraestructura ha quedado obsoleta y presenta problemas en términos de operatividad y sobredemanda. A partir de esta dificultad es que se deben elaborar

políticas públicas dirigidas a considerar el tema de desarrollo territorial como eje fundamental de todo plan estratégico de país. Debiéndose invertir en este tipo de infraestructura para generar las condiciones apropiadas para atraer inversión extranjera y aumentar los niveles de competitividad con los demás países de la región y buscar el desenlace de un desarrollo sostenible y sostenido.

En lo que a la zona de estudio se refiere, se evidencia que el Golfo de Fonseca se ubica en una posición geográficamente ventajosa, tanto para el intercambio comercial, al ser un punto compartido por tres naciones: El Salvador, Honduras y Nicaragua; como también es un atractivo turístico de gran potencial. En este golfo se sitúa el Puerto La Unión (PLU), el cual su puesta en marcha busca incrementar el tráfico de mercancías con destino a El Salvador y al resto de la región vinculada territorialmente al golfo y al Atlántico.

El PLU cuenta con ventajas comparativas, a diferencia de otros puertos de la región, en el sentido que cuenta con mayores posibilidades de expansión física. Pero todavía se deben dirigir los esfuerzos en hacer efectivas las ventajas competitivas, como son los costos, la calidad en el servicio y los tiempos, o dicho en otras palabras, las tarifas y la eficiencia portuaria, con la finalidad de mejorar el posicionamiento del puerto entre las preferencias de las navieras. Considerando estas ventajas, el PLU cuenta con todas las características para convertirse en un centro económico importante con el potencial de convertirse en un polo de desarrollo para el país.

La construcción del PLU también implicó obras de desarrollo en el departamento, pues ante la necesidad de proveer mano de obra calificada al puerto, se construyó precisamente para tal fin, el MEGATEC. Además, se tiene la expectativa que ante la inminente operatividad del puerto se desarrolle toda la infraestructura y oferta de bienes y servicios necesarios para atender las flotas mercantes (víveres, combustible, atención médica especializada, entretenimiento, etc.)

Mientras que en lo que a seguridad se refiere, desde que CEPA opera el puerto, se cuenta con la capacidad de planificar y ejecutar tareas para brindar la seguridad necesaria a los visitantes.

Mantener el PLU inactivo, es decir, inoperante al cien por ciento, trae como consecuencia desfavorable que la credibilidad nacional en el contexto comercial, tanto continental como mundial, se vea cuestionada; pues según la CEPAL, el PLU y una obra de paso existente entre Argentina y Uruguay, son las dos mega obras ociosas más emblemáticas de la región; hecho que no contribuye a los intereses económicos de ninguna nación.

La importancia de concesionar el PLU radica en que contribuiría a cumplir los objetivos estratégicos planteados por el gobierno central, en lo que ha desarrollo regional respecta. Pues aceleraría obras necesarias como: optimizar la red vial, crear una adecuada infraestructura turística, y desarrollar la actividad comercial en general. Generando el crecimiento socio-económico de la Ciudad Puerto, como consecuencia de la generación de una espiral de crecimiento sostenido. Este constituye el escenario deseado donde sí se concesiona el PLU.

Pero existe el escenario adverso de no lograr concesionar el PLU y que CEPA lo siga operando; en este caso deben replantearse los objetivos, la infraestructura y la vocación del puerto. Muy probablemente la mejor opción sería enfocarse en el desarrollo turístico como actividad principal, sustentada en las potencialidades naturales de la región; atraer flotas pesqueras y reacondicionar las instalaciones para esos fines.

Actualmente, al momento de la realización de esta investigación, ya se cuenta con la infraestructura, con la capacidad y con los recursos para que se pueda operar a máxima capacidad el Puerto La Unión; lo que hace falta es ejecutar una estrategia de "Marketing", con la cual se posicione el puerto según las ventajas comparativas y competitivas con las que cuenta.

Pero esta estrategia debe ser impulsada en conjunto con todos los actores interesados en los beneficios que genere la operatividad del puerto, desde el gobierno local, pasando por las organizaciones comunales, empresariales y por las autoridades políticas concernientes.

Por último, el objeto de estudio (PLU), cuenta con todas las características para llevar a cabo el desarrollo territorial que se pretende a nivel teórico, cumpliendo asimismo, con las particularidades que exige la búsqueda del desarrollo humano expuesto por el PNUD; ya que se han considerado aspectos sociales, económicos y medioambientales, tanto en el proyecto principal que es básicamente el PLU, como en los proyectos que dependen de la operatividad de este. Por lo que la magnitud de este plan, requiere acuerdos impostergables, puesto que de eso depende el desarrollo, no sólo económico, sino los combinados: desarrollo territorial y desarrollo humano; atendiendo dos recomendaciones históricas; la hecha por la CND y PNODT por una parte, y la hecha por la CEPAL y por el PNUD, por la otra.

De tal manera, que la respuesta que se puede formular a la interrogante sobre el impacto que han tenido los planes de desarrollo territorial en la zona de estudio, que conforma la segunda hipótesis del presente estudio, es que no se puede determinar hasta que el principal proyecto, que es el Puerto La Unión, se rehabilite; es decir opere a la capacidad para la que se construyó. Por lo que es necesario una revisión posterior de la presente línea de investigación, con el afán de comprobar si efectivamente los planes de desarrollo territorial mejoran las condiciones de vida de la población.

BIBLIOGRAFÍA

Aldana, M.; Martínez, L. y L. Vásquez, (1997) *Análisis de la Propuesta de Desarrollo de la FUNDE desde los enfoques Neoestructural, Neoliberal y el concepto de Desarrollo Humano del PNUD*. Tesis de licenciatura. Antiguo Cuscatlán. Departamento de Economía. Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”.

Angel, A., (1996) *La competitividad del cultivo del algodón en El Salvador*. [En línea]. San Salvador, Ministerio de Agricultura y Ganadería. Disponible en: <http://amyangel.webs.com> [Accedido el día 2 de junio de 2014].

Arias, S., (1988) *Los subsistemas de agro-exportación de El Salvador: el café, el algodón y el azúcar*. San Salvador, UCA Editores.

Atlas Geográfico Universal y de El Salvador (1995), Barcelona, Editorial Océano.

Barón, R., (2002) *La población de El Salvador*. Tercera edición, San Salvador, Dirección de Publicaciones e Impresos.

Beltrán, J., (2006) “La Construcción del Aeropuerto” en *Vértice* [en línea] San Salvador Disponible en: <http://www.elsalvador.com/vértice/2006/220106/deportada.html> [Accedido el día 2 de Junio, 2014]

Browning, D., (1975) *El Salvador, la tierra y el hombre*. San Salvador, Dirección de publicaciones.

Bunge, M. (1999), *Las ciencias sociales en discusión*, Buenos Aires,

CEPA (2009) *Administradores del Sistema Aeroportuario de El Salvador: Puerto de La Unión y sus Características y Facilidades* [diapositiva de Power Point]

CEPA (2010) *Puerto de La Unión, la Puerta Estratégica de El Salvador al Mundo de Contenedores: Instalaciones Portuarias (Fase 1)* [Diapositiva de Power Point]

CEPA (2011) *Puerto de La Unión Centroamericana: Áreas disponibles de CEPA para el desarrollo Futuro* [diapositiva de Power Point]

CEPA, (2014) “Facilidades” en Comisión Ejecutiva Portuario Autónoma [en línea]. San Salvador, disponible en:

<http://www.aeropuertoelsalvador.gob.sv/contenido.php?cont=51&id=99> [Accedido el día 10 de Junio, 2014]

CEPAL, (1992) *Equidad y Transformación Productiva. Un Enfoque Integrado*. Naciones Unidas, Comisión Económica para América Latina y el Caribe.

Cevallos, M., (2005) *Ordenamiento Territorial. Conceptos Básicos*. CIIR El Salvador, San Salvador.

Chang, E., (2012) “Fomilenio 2 detalle” en *Presidencia de la República de El Salvador* [en línea] San Salvador, disponible en:

<http://tecnicapresidencia.gob.sv/component/content/article/318.html> [Fecha de acceso: mayo 2014]

Choussy, F. (1950) *Economía Agrícola Salvadoreña*. San salvador

CISP, (2005) *Ordenamiento Territorial*. San Salvador, CISP-UNES, Comitato Internazionale per lo Sviluppo dei Popoli (CISP). Comité para el Desarrollo de los Pueblos (CISP).

CND (2009) *Plataforma Logística y Servicios Especializados: Una apuesta estratégica para el desarrollo nacional*. Comisión Nacional de Desarrollo, San Salvador.

CND, (2000) *Acciones Territoriales del Plan de Nación*. Comisión Nacional de Desarrollo. San Salvador.

CND, (2001a) *Bases para el Plan de Nación*. Segunda edición. Comisión Nacional de Desarrollo. San Salvador.

CND, (2001b) *Acciones Iniciales del Plan de Nación*. Tercera edición. Comisión Nacional de Desarrollo. San Salvador.

Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL), (2014). *La hora de la igualdad brechas por cerrar, caminos por abrir*. Editorial Sudamericana.

Cortez, A y R. Pérez 2011 *“Diseño de un plan de negocio para aplicar al financiamiento del Fomilenio en las granjas dedicadas a la cría de codornices del municipio de Nueva Concepción Chalatenango”* Tesis para Lic. Administración de Empresas, San Salvador, Universidad Nacional de El Salvador.

Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) (1950), Censo de población y vivienda 1950.

Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) (1961), Censo de población y vivienda 1961.

Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) (1971), Censo de población y vivienda 1971.

Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) (1992), Censo de población y vivienda 2007.

Dirección General de Estadísticas y Censos (DIGESTYC) (2007), Censo de población y vivienda 1992.

Dubois, A., (2002). “Un concepto de desarrollo para el siglo XXI” en Revista Asuntos Económicos y Administrativos [En línea] Núm. 8. Disponible en: <http://www.umanizales.edu.co/publicaciones/campos/economicas/lumina1/html/8/conceptdes ar.pdf> [Accedido el 6 de abril de 2014].

Durham, W. (1988) *Escasez y sobrevivencia en Centroamérica. Orígenes ecológicos de la guerra del fútbol*. San Salvador, UCA Editores.

El Diario de Hoy (2014) “Puerto de La Unión perdió cinco años más” [en línea] San Salvador, disponible en línea: <http://m.elsalvador.com/smartphones/articulo.aspx/47861/8488992/puerto-la-union-perdio-otros-cinco-anos-mas>

Escalante, P (2006) *El Golfo de Fonseca, una Historia Trascendente*. San Salvador, CONCULTURA

FESAL (2009), *Encuesta Nacional de Salud Familiar 2008*.

Ffrench-Davis, R., (1988) *Esbozo de un Planteamiento Neoestructuralista*. CEPAL.

Flores, R. (2012) "Fomilenio II" en *Contrapunto* [en línea] San Salvador, disponible en: <http://www.contrapunto.com.sv/coyuntura/fomilenio-II-destinaria-183-mlls-a-infraestructura> [accedido el día 10 de junio 2014]

FUNDE, (2004) *Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT). Una lectura desde la sociedad civil*. San Salvador, Fundación Nacional para el Desarrollo.

GOES (2004). *El Salvador Primer Informe de País. Avance de los Objetivos del Milenio*. San Salvador: Gobierno de El Salvador.

Goitia, A., (1988) "Crisis algodonerera en El Salvador: tendencias y perspectivas" en *Realidad*. Año 1, Numero 6. Universidad Centroamericana "José Simeón Cañas". Noviembre-Diciembre 1988, pp.477-526.

IGAC, (1997) *Guía Bases Conceptuales y Guía Metodológica para la Formulación del Plan de Ordenamiento Territorial Departamental*. Santa Fe de Bogotá, D.C. Instituto Geográfico Agustín Codazzi (IGAC).

Infante, R. y O. Sunkel (2009), *Chile: hacia un desarrollo inclusivo*, Revista de la CEPAL, N° 97 (LC/G.2400-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Instituto Latinoamericano y del Caribe de Planificación Económica y Social, (2012) *Desarrollo regional en América Latina: El lugar importa*. Seminarios y conferencias.

Lindo-Fuentes, H. (2002) *La Economía de El Salvador en el siglo XIX*. San Salvador, Dirección de Publicaciones e Impresos.

López, E., (1989) *Diagnostico sobre el Uso e Impacto de los Plaguicidas en El Salvador*. Cuadernos de investigación N° 2, San Salvador, Coordinación Universitaria de Investigación Científica.

Luna, D. (1971) *Manual de Historia económica de El Salvador*. San Salvador, Editorial Universitaria

Mármol, M. (2004) *Historia de El Salvador*. San Salvador, Talleres y copiadados unidos.

Martínez, Ó. (2002) *El Salvador: Historia General*. Segunda Edición, San Salvador, Nuevo Enfoque.

Meléndez, J; Sanabria. (2003) Plan de Ordenamiento Territorial para el Desarrollo Eco turístico de la Isla Zacatillo. Tesis. Antiguo Cuscatlán, Universidad Centroamericana “José Simeón Cañas”

Ministerio de Hacienda, (2013) *Informe de Gestión de las Finanzas Públicas*.

MOP, (2004) *Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial*. Ministerio de Obras Públicas. San Salvador.

Pastrán, R. M. (2013) "Grupo Calvo ha invertido \$140 millones en El Salvador" en *El Economista LPG*, Viernes 24 de Mayo del 2013.

Pinto, A., (1973) *Inflación: Raíces Estructurales*. México D. F., Fondo de Cultura Económica.

Pleitez, W. comp (2001) *Informe sobre Desarrollo Humano: El Salvador 2001*. Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo PNUD, El Salvador.

PNUD, (1990) Informe sobre Desarrollo Humano 1990. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PNUD, (1991) Informe sobre Desarrollo Humano 1991. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PNUD, (1996) Informe sobre Desarrollo Humano 1996. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PNUD, (2007) Informe sobre Desarrollo Humano 2007. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PNUD, (2013) Informe sobre Desarrollo Humano 2013. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo.

PRISMA (1996) *La Evolución de la Red Urbana y el Desarrollo Sostenible en El Salvador*. Programa Salvadoreño de Investigación sobre Desarrollo y Medio Ambiente, San Salvador.

PROGOLFO (2000) *Diagnostico del Estado de los Recursos Naturales, Socioeconómico e Institucionales de la Zona del Golfo de Fonseca*. El Salvador. UICN

R. Núñez Gamallo, (2006) "Las empresas conserveras y el mercado mundial del atún" en la Revista Galega de Economía, Vol. 15, numero 1.

Ramírez, Juan Carlos, Iván Silva y Luis Mauricio Cuervo (2009), *Economía y territorio: desigualdades y políticas*, Libros de la CEPAL, N° 99 (LC/G.2385-P), Santiago de Chile, Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL).

Regazzoli, J. y M. López, (2002) *Plan turístico para la zona costera del Golfo de Fonseca y plan maestro del centro turístico integralmente planeado Costa Amapala*. Tesis de arquitectura. Antiguo Cuscatlán, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, Universidad Centroamericana "José Simeón Cañas".

Romero, N. y R. Machon, (1978) *Efectos Directos e Indirectos del Cultivo del Algodón: Un Marco de Referencia para la Formulación de Alternativas de Política Económica*. Tesis de licenciatura. Facultad de Ciencias Económicas, Universidad de El Salvador, San Salvador.

Secretaría de Comunicaciones (2013) "Fomilenio 2" en Transparencia Activa [en línea]. San Salvador, disponible en: <http://www.transparenciaactiva.gob.sv/fomilenio-ii-contempla-inversion-de-365-millones-para-desarrollo-de-el-salvador/> [Accedido el día: 17 de mayo 2014]

Segovia, A. (2002) *Transformación estructural y reforma económica en El Salvador*. Guatemala, F&G Editores.

Sunkel, O. (1980) *Introducción. La interacción entre los estilos de desarrollo y el medio ambiente en la América latina*, en *Estilos de desarrollo y medio ambiente en la América latina*, México, FCE.

Sunkel, O. y P. Paz (1993) *El subdesarrollo latinoamericano y la teoría del desarrollo*, México, Silgo XXI Editores, 25ª edición.

Todaro, M., (1989) *Economic Development in the Third World*. Cuarta edición, Longman Inc.,

Vega, L., & Quiteño, G. (2008). *Políticas e instituciones para el desarrollo económico territorial. El caso de El Salvador*. CEPAL.

ANEXOS

Anexo 1.

Evolución del Gasto Público por departamentos. 1995- 2002 (%)

Departamentos	1995	1996	1997	1998	1999	2000	2001	2002
Ahuachapán	2.4	2	8.5	8.7	5.8	7.7	6.7	3.3
Cabañas	1.7	0.6	0.6	1.2	3.6	5.9	3.9	1.6
Chalatenango	0.9	1	3.8	3.2	3.4	7.3	6.9	3
Cuscatlán	0.4	0.5	0.1	0.4	0.5	3.5	10.7	4.7
La Libertad	5.4	5.5	6.3	3.6	5.9	10.1	17.2	9.5
La Paz	12.1	15.1	6.2	6.6	2.9	3.9	5.5	5.4
La Unión	1.7	1.6	0.7	2.3	4.6	5.7	2.2	5
Morazán	3.7	0.5	0.1	1.7	2.5	4.2	2.8	3
San Miguel	4.3	8.9	3.7	4	4.2	5.3	1.8	3.4
San Salvador	40.2	36.4	38.3	32.9	27.6	16.6	24.8	23.8
San Vicente	3.9	1.2	0.2	3.6	4.7	0.8	3.6	4.2
Santa Ana	3.9	5	2.3	2.3	5.7	6.6	3.3	2.7
Sonsonate	15.5	20	11.2	4.4	4.3	4.9	3.2	4.8
Usulután	3.8	1.8	18.2	25.2	24.1	17.5	7.4	4.6
Total	100	100	100	100	100	100	100	100

Anexo 2.

Concentración de la población por departamentos. Varios años

Departamentos	AÑOS			
	1887	1930	1961	1970
Ahuachapán	5.48	5.57	5.22	5.11
Santa Ana	11.68	10.76	10.31	10.40
Sonsonate	6.06	7.02	6.65	6.60
Chalatenango	8.03	5.72	5.18	5.09
La Libertad	7.32	8.29	8.08	7.99
San Salvador	9.48	13.31	18.44	18.60
Cuscatlán	9.25	5.82	4.50	4.39
La Paz	5.96	6.14	5.22	5.29
Cabañas	5.22	4.08	3.78	3.81
San Vicente	6.08	5.39	4.50	4.39
Usulután	6.22	8.69	8.24	8.31
San Miguel	8.76	8.91	9.24	9.21
Morazán	5.20	5.22	4.74	4.71
La Unión	5.25	5.10	5.89	6.10
TOTAL	100.00	100.00	100.00	100.00

Anexo 3.**El Salvador: Tasa de crecimiento poblacional. 1961-2007 (%)**

Departamentos	1961	1971	1992	2007
Ahuachapán	40	36	35	32
Santa Ana	28	30	22	28
Sonsonate	39	42	40	32
Chalatenango	23	33	-3	15
La Libertad	41	40	67	39
San Salvador	56	58	76	21
Cuscatlán	25	35	0	53
La Paz	35	39	23	37
Cabañas	22	39	-4	19
San Vicente	29	33	-18	31
Usulután	28	42	-6	24
San Miguel	35	38	7	27
Morazán	23	31	-2	14
La Unión	35	49	3	5

Anexo 4.**El Salvador: Contribución de los productos de agro-exportación a la economía nacional. 1975-1999**

Años	Como % del PIB	Como % de exportaciones	Contribución a los ingresos tributarios (% del Total)
1975-79	20.6	64.0	30.2
1980-84	14.6	57.8	21.4
1985-89	9.4	58.0	19.4
1990-94	4.3	30.5	2.8
1995-99	3.7	19.4	0
1999	2.4	11.7	0

Anexo 5.**El Salvador: Composición de las exportaciones. 1970-1999**

Años	Tradicionales	No Tradicionales	Maquila
1970-74	62.9	37.1	0
1975-79	65	29.8	5.2
1980-84	59.5	26.7	13.8
1985-89	61.2	28.3	10.5
1990-94	31.5	43.1	25.4
1995-99	20.3	33.6	46.1
1999	12.7	34	53.3

Anexo 6.
Infraestructura del Puerto La Unión
Infraestructura portuaria

<p>9 Puertas de acceso a las terminales y 4 basculas</p>	
<p>Planta eléctrica de emergencia y sistema de iluminación del puerto</p>	
<p>Bodega para consolidación y desconsolidación de carga</p>	
<p>Un edificio administrativo de 6 niveles y otro auxiliar de 2 niveles</p>	

Anexo 7.
Facilidades para la navegación

Sistemas de ayuda a la navegación: 16 boyas y un faro




Centro de comando y control del tráfico de buques



Sistema de seguridad



Anexo 8.
Maquinaria y equipo portuario
Equipo portuario

<p>5 Grúas RTG</p>	
<p>2 Grúas Top Loaders y 1 Side Pick</p>	
<p>Montacargas de diferentes capacidades</p>	
<p>14 cabezales con rastra especial</p>	



ANEXO 9. ENTREVISTA A LA POBLACIÓN EN GENERAL

- ¿Reside en el municipio? Si No
- ¿Tiene Trabajo? Si No
- ¿A qué se dedica? _____
- ¿Es mayor de 20 años? Si No Género: M F

1. A partir de la construcción del puerto de La Unión, ¿ha percibido mejoras en la calidad de vida (educación, salud, ingresos, etc.,)? Si No No sabe
2. ¿Cree usted que la rehabilitación del puerto La Unión genere inversiones que traiga nuevas fuentes de empleo que mejorará la calidad de vida de la población?
Si No No sabe
3. Si se activa el Puerto La Unión, ¿cree usted que traería beneficios al municipio?
Si No No sabe
4. ¿Cómo percibe el interés del gobierno central en la rehabilitación y funcionamiento del puerto de La Unión? Bastante Poco Nada
5. ¿Ha notado deterioro en el medio ambiente desde la construcción del puerto? Si No
6. ¿En qué área debería el gobierno invertir para mejorar las condiciones de vida?
Educación___ Salud___ Seguridad___ Comunicación Vial___ Vivienda___ Empleo___
Agua___ Electricidad___ Otros_____
7. ¿Cómo percibe el estado de la seguridad pública en el municipio?
Buena Regular Mala
8. ¿Cree que la puesta en funcionamiento del puerto disminuya el nivel de delincuencia?
Si No No Sabe
9. ¿Cree usted que la ciudad de la unión tiene potencial para convertirse en un destino turístico a nivel nacional? Si No No sabe
10. ¿Ha sido beneficiado en algún proyecto de la alcaldía? Si No
¿Cuáles?_____
11. A su criterio ¿cuál es el rumbo económico que lleva el país?
Buena Regular Mala

ÍNDICE GENERAL

INTRODUCCIÓN 1

I. MARCO TEÓRICO 3

1	“Desarrollo”. Una construcción histórica	3
1.1	Construcción histórica del concepto de desarrollo. Estructuralismo	5
1.1.1	Indicadores utilizados por el estructuralismo	9
1.2	Neoestructuralismo	10
1.3	Heterogeneidad estructural	12
1.3.1	Heterogeneidad y desigualdad territorial	13
1.3.2	Heterogeneidad en El Salvador	13
1.3.3	Intervención estatal	15
1.4	Estructuralismo	16
2	La concepción del Desarrollo Humano del PNUD	18
2.1	Indicadores del Desarrollo Humano del PNUD	21
2.1.1	El Índice de Desarrollo Humano (IDH)	21
3	Comisión Nacional de Desarrollo	23
3.1	Concepto de Desarrollo de la CND	25
3.1.1	CND sobre el Ordenamiento Territorial	26
4	Componentes Teóricos del Ordenamiento Territorial	27
4.1	El Informe Brundtland y el Ordenamiento Territorial	27
4.2	Definición de Ordenamiento Territorial (OT)	27
5	El Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT)	29
5.1	Objetivo General del PNODT	30
5.2	La propuesta del PNODT	31
6	Cuenta del reto del milenio	33
6.1	Corporación del Reto del Milenio (MCC)	34
6.2	Fomilenio II	35
6.3	Objetivos de Desarrollo del Milenio (ODM)	38
7	Síntesis del capítulo	42

II. MARCO HISTÓRICO 44

1	Contexto histórico de la condición actual de la zona costera	44
1.1	Consolidación del Sector Agroexportador en El Salvador	45
1.1.1	Cultivo de Algodón en El Salvador. Breve reseña histórica	49
1.1.1.1	Ubicación de la siembra de algodón	51
1.1.1.2	Infraestructura creada en torno al cultivo de algodón	53
1.1.2	El cultivo de la caña de azúcar. Breve reseña histórica	54
1.2	Declive del sector Agroexportador, Oportunidades para el Desarrollo	56
1.3	Resumen del apartado	58

2	Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial. Elementos históricos	60
3	La Comisión Nacional de Desarrollo. Elementos históricos	63
3.1	Región Oriental / Golfo de Fonseca, desde la perspectiva de la CND	66
4	Principales obras de infraestructura productiva estratégica realizadas en la zona costera de El Salvador	71
4.1	Carretera Litoral	72
4.1.1	Ampliación y Mejoras de la Carretera Litoral	74
4.2	Puerto de Acajutla	76
4.2.1	Estado Actual del puerto de Acajutla	78
4.2.2	Equipo portuario	78
4.2.3	Bodegas para el almacenamiento de carga	78
4.2.4	Tráfico portuario	79
4.3	Aeropuerto Internacional de El Salvador	81
4.3.1	El aeropuerto en la actualidad.	82
4.3.2	Plan de mejora y ampliación del Aeropuerto Internacional de El Salvador	84
5	Síntesis del capítulo	86

III. MARCO EMPIRICO 88

1	Reseña histórica del Golfo de Fonseca	88
2	Descripción de la región Golfo de Fonseca	90
3	Puerto de La Unión	93
3.1	Ubicación y carreteras de acceso al Puerto de La Unión	94
3.2	Ruta de navegación y canal de acceso al Puerto de La Unión	96
4	Instalación Portuaria	97
4.1	Muelle de contenedores	98
4.2	Muelle multipropósito	99
4.3	Muelle carga rodada (RO-RO) y pasajeros	99
4.4	Edificio administrativo y auxiliar	99
4.5	Abastecimiento de agua y energía eléctrica del puerto.	100
4.6	Maquinaria y equipo portuario	101
5	Construcción de dos nuevas fases para el Puerto de La Unión	102
6	Movimiento de carga en el Puerto de La Unión	103
7	Proyectos para el Desarrollo de La Unión	105
8	Marco Demográfico	108
9	Marco Social	111
10	Marco Económico.	113
11	Presentación de resultados de encuesta a pobladores del municipio La Unión	118
11.1	Objetivos.	119
11.2	Cobertura geográfica	120
11.3	Cobertura Poblacional	120
11.4	Cobertura Temporal	120
11.5	Variables Investigadas	120
11.6	Diseño de la muestra.	121
11.7	Tipo de Muestreo.	121
11.8	Estratificación de las unidades de muestreo	122

12	Interpretación cualitativa	124	
12.1	Síntesis de los resultados de la encuesta		130
13	Síntesis del capítulo	131	

CONCLUSIONES	132
---------------------	------------

BIBLIOGRAFÍA	136
---------------------	------------

ANEXOS	144
---------------	------------