



PLAN DE NACIÓN
Comisión Nacional de Desarrollo
EL Salvador

Propuestas para el desarrollo de la sub-región La Unión



Hagamos El Salvador ¡Como todos lo queremos!

Propuestas para el desarrollo de la sub-región La Unión

Plan de Nación

Comisión Nacional de Desarrollo

El Salvador

San Salvador, noviembre de 2008



La Comisión Nacional de Desarrollo

La Comisión Nacional de Desarrollo es una institución creada por decreto ejecutivo durante el período presidencial del Doctor Armando Calderón Sol, en mayo de 1997. Está constituida por ciudadanos independientes que promueven, de manera sistemática y programática, la visión compartida de país, mediante un proceso de articulación de proyectos de nación capaces de desatar dinámicas efectivas de desarrollo, incorporando el vital componente metodológico de los acuerdos entre distintos sectores y actores territoriales y nacionales. Para esto formula propuestas para el desarrollo regional con irradiación nacional, elabora documentos de trabajo, organiza consultas ciudadanas, estimula la organización y participación ciudadanas y establece vínculos y alianzas institucionales, nacionales e internacionales, para viabilizar la misión asumida en el documento Bases para el Plan de Nación, en el sentido de "Hacer El Salvador como todos lo queremos".

Objetivo

Contribuir a la estructuración de una nueva visión de desarrollo que se plasme en proyectos concretos y realizables, dentro de una concepción descentralizada y regional, que abra espacios al entendimiento entre sectores y actores sociales, económicos y políticos, en la línea de definir prioridades, articular esfuerzos centrales y locales, y concertar políticas de Estado en el marco del Plan de Nación.

Sandra de Barraza

Francisco de Sola

David Escobar Galindo

Roberto Rubio Fabián

Salvador Samayoa



Hagamos El Salvador ¡Como todos lo queremos!

ÍNDICE

PRESENTACIÓN	1
1. INTRODUCCIÓN	3
2. LA SUB-REGIÓN LA UNIÓN	5
3. EL ENTORNO PORTUARIO Y LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS.....	8
3.1. EL SISTEMA DE CIUDADES	10
3.2. LA CONECTIVIDAD VIAL	13
3.3. EL DESARROLLO PRODUCTIVO	14
3.4. FORMACIÓN DE CAPITAL HUMANO.....	17
4. EL PLANEAMIENTO DEL DESARROLLO URBANO	18
4.1. CIRCULACIÓN VIAL	20
4.2. SANEAMIENTO BÁSICO.....	21
4.3. CENTRO ECONÓMICO	22
4.4. FRENTE DE PLAYA	22
4.5. CENTRO HISTÓRICO.....	28
4.6. COMUNIDAD DE PESCADORES	29
5. EL ÁREA BAJO RÉGIMEN ESPECIAL (ABRE).....	29
6. REFLEXIÓN FINAL	33
7. ANEXOS	36
7.1. ESCENARIO DE DESARROLLO PARA LA REGIÓN ORIENTAL CON LA REVITALIZACIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN	36
7.2. ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN ORIENTAL CON EL PUERTO DE LA UNIÓN	40
7.3. ANTE PROYECTO: LEY DE CREACIÓN DEL ÁREA BAJO RÉGIMEN ESPECIAL	44
7.4. BANCO DE IDEAS DE PROYECTOS DE DESARROLLO DE LA SUB REGIÓN LA UNIÓN	50

PRESENTACIÓN

Con el puerto La Unión el país tendrá la capacidad de aprovechar las ventajas naturales del Golfo de Fonseca, cuya profundidad de aguas marinas permite la navegación de grandes embarcaciones que transportan mercancías de distinta naturaleza, lo cual abre la oportunidad de agregarles valor y de brindar servicios para llevarlas a los consumidores en el mundo.

El país cuenta con una visión estratégica sobre el Golfo de Fonseca y la ha aprovechado construyendo un puerto de gran calado, La Unión, el cual, unido al puerto de Acajutla, más los dos puertos aéreos y las redes de conectividad vial y virtual, permiten convertirnos en un centro de distribución, de servicios de valor agregado, y de logística internacional.

En este documento se sintetizan las propuestas de intervención territoriales que permiten aprovechar el potencial portuario en la sub-región La Unión, que está integrada por seis municipios: La Unión, Conchagua, Intipucá, Meanguera del Golfo, Pasaquina y San Alejo.

Estos seis municipios son los que conforman el área de influencia inmediata del nuevo puerto La Unión. Se espera que en este territorio se dinamicen actividades vinculadas con la logística, la industria, los servicios, el comercio, el turismo, la producción agropecuaria y otras. Para esto, el Vice ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) ha producido el Plan de Desarrollo Territorial para la Sub-región, que ha retomado perspectivas y propuestas construidas con participación de la ciudadanía.

El Plan de Desarrollo Territorial ha inspirado la propuesta de un tratamiento especial a la sub-región La Unión para asegurar presencia institucional en el territorio, articulación y coordinación de iniciativas y proyectos de infraestructura, y, sobre todo, el financiamiento respectivo. Esta iniciativa se traduce en un marco legal y una propuesta institucional, ABRE.

La expectativa es introducir una nueva forma de administración pública que se comprometa con la creación de un entorno portuario competitivo y la creación de una ciudad puerto que articule la vida productiva y cotidiana, vinculando el mar, la playa y la tierra firme.

El documento consta de cinco capítulos. En el primero se hace referencia a los diversos estudios realizados en los últimos años sobre la región oriental y que constituyen guías de acción para sustentar su desarrollo. En el segundo capítulo se describe el territorio en su componente físico y el potencial económico. El tercer capítulo, el entorno portuario y las acciones estratégicas, esta-

blece los requerimientos que aseguran la expansión del nuevo puerto y el éxito sostenido del mismo, a partir de cuatro procesos necesarios: la construcción de un sistema de ciudades; la conectividad vial que facilite el crecimiento económico; el impulso de nuevos procesos productivos; y el desarrollo de nuevas opciones educativas para la formación de recursos humanos.

En estos tres capítulos se hacen referencias generales para el desarrollo de la región oriental, aprovechando el nuevo puerto como su detonante. En el capítulo cuarto, el planeamiento del desarrollo urbano, se describen las propuestas orientadas al acondicionamiento de plataformas para el apoyo de la actividad logística e industrial y de parques habitacionales para absorber el crecimiento poblacional previsto, así como las intervenciones urbanísticas estratégicas para la funcionalidad de la futura Ciudad Puerto La Unión/Conchagua.

El capítulo cinco describe la propuesta de nueva institucionalidad para la administración del territorio, que implica la obligatoriedad del cumplimiento de los Planes de Desarrollo Territorial y la creación del Área Bajo Régimen Especial (ABRE).

Se anexa el anteproyecto de ley del ABRE; el contenido de la propuesta para la revitalización del puerto La Unión, incluido en el estudio para el desarrollo de la región oriental, realizado con apoyo de la Agencia de Cooperación Japonesa (JICA); y las ideas de proyectos incluidos en el Plan de Desarrollo Territorial de la Sub-región La Unión.

1. INTRODUCCIÓN

En noviembre del año 2000 la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), expresó en las “Acciones Iniciales del Plan de Nación”, que la región oriental de El Salvador será un emporio de comercio marítimo internacional a partir de la construcción y funcionamiento del puerto La Unión, abriéndose perspectivas para la inversión en la agricultura de exportación, industria, transporte terrestre y marítimo, servicios y turismo.

En 2008 la aspiración sigue siendo válida. Las iniciativas en marcha vuelven más prometedora la visión de desarrollo del oriente del país y exigen más compromisos sociales, empresariales y estatales. Sin duda la más destacada iniciativa en marcha en la región oriental es la construcción del puerto La Unión, que iniciará operaciones a partir del 2009 y que ha abierto expectativas para la inversión en diversas ramas.

Dicha obra está acompañada de las inversiones que se realizarán en la zona norte, especialmente para la construcción de la carretera longitudinal del norte, que será el eje articulador de actividades socio – productivas, como parte del Programa de Desarrollo Sostenible de la zona norte, que es financiado por el gobierno de los Estados Unidos a través de la Cuenta Reto del Milenio. Además, en el norte de la región oriental hay decisión gubernamental para iniciar la construcción de la represa hidroeléctrica El Chaparral, sobre el río Torola.

Se cuenta con estudios que apuntalan las acciones básicas para el desarrollo de la región oriental. Uno es el Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial (PNODT), elaborado por los Ministerios de Medio Ambiente y Recursos Naturales y de Obras Públicas (a través del Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano), en el año 2003, en el cual se establece que la región oriental debe administrarse en cuatro subregiones de desarrollo para optimizar el aprovechamiento de sus limitados recursos: a) Norte de Oriente; b) Usulután; c) La Unión; y d) San Miguel.

Es fundamental el “Estudio sobre el Desarrollo Económico enfocado en la Región Oriental de la República de El Salvador” de CND/JICA, elaborado por expertos japoneses, en 2004, en coordinación con la Comisión Nacional de Desarrollo y validado con ciudadanos, autoridades locales y empresarios de ese territorio. Contiene las directrices para el despegue productivo de oriente, propuestas sobre la infraestructura requerida para incrementar la producción de bienes y mecanismos para la prevención de los riesgos permanentes de inundación en las tierras bajas de la cuenca del río Grande de San Miguel.

Se destaca en dicho estudio que con la finalidad de permitir la ubicación de varias funciones e instalaciones requeridas en un polo de crecimiento - en lugar de ser solamente un puerto para el libre comercio cerca de una pequeña ciudad – se propone designar un área más extensa para propósitos especiales. El área portuaria y la extensa área interior pueden llamarse “Puerto y Zona Económica Libres (PZEL)”¹, según este estudio.

El estudio concluye que la implementación de la Estrategia de Desarrollo para la región Oriental, requiere de una institucionalidad pues “para una planificación efectiva, el desarrollo y manejo de varias funciones e instalaciones en el interior del puerto de La Unión así como las funciones e instalaciones portuarias son un asunto urgente.”²

También hay un estudio³ del Ministerio de Turismo que contiene propuestas para el desarrollo sostenible del sector pesquero artesanal del golfo de Fonseca. En este se identifican las limitaciones y potencialidades de estos ecosistemas y contiene planes de potenciación de la pesca y del turismo ecológico, así como del ordenamiento de la actividad pesquera. La puesta en práctica de estas propuestas debe articularse con el marco de zonificación que establece el Plan de Manejo de la Bahía de Jiquilisco⁴.

Una referencia fundamental es el Plan de Desarrollo Territorial (PDT)⁵ de la Sub Región La Unión elaborado por el VMVDU en el año 2006. Este instrumento constituye una herramienta básica para la regulación y control del aprovechamiento equilibrado del espacio físico. Tomando en cuenta que el éxito de las operaciones portuarias y el desarrollo de la ciudad puerto están vinculados con la dinámica que se genere en el territorio de los municipios que componen la subregión, dicho PDT consigna propuestas de proyectos de desarrollo para cada uno de éstos.

Cada espacio municipal tiene potencialidades y limitaciones que particularizan sus vocaciones naturales y que condicionan sus rubros productivos tradicionales y artesanales. Es necesaria la coordinación entre los concejos municipales para el abordaje mancomunado de un plan integral de aprovechamiento de los recursos hídricos superficiales, con el cual se superaría la mayor limitación territorial para el desarrollo productivo.

¹ Ver Anexo 7.1.: Escenario de Desarrollo para la Región Oriental con la Revitalización del Puerto de La Unión. JICA, CND, Estudio sobre desarrollo económico enfocado en la región Oriental de la República de El Salvador, marzo 2004.

² Ver Anexo 7.2.: Arreglos institucionales para el desarrollo de la Región Oriental con el puerto de La Unión. Op. Cit.

³ Ministerio de Turismo / AECID, Plan estratégico para el desarrollo turístico de la mancomunidad del Golfo de Fonseca, junio de 2007.

⁴ MARN/AECL, proyecto ISBN-99923851-03, Plan de Manejo del Área Natural y Humedal de la Bahía de Jiquilisco, 2004.

⁵ MOP/VMVDU, Plan de Desarrollo Territorial de la Subregión La Unión, (elaborado por EPYPSA), El Salvador, 2006

Las prioridades municipales se refieren a la expansión urbanística equilibrada de sus cabeceras dotándolas de los servicios básicos necesarios; también incluyen el desarrollo de parques de vivienda económica en sectores clave próximos a la ciudad puerto, la construcción y desarrollo de complejos industriales y logísticos, la construcción del sistema de conectividad para facilitar la interacción empresarial y comercial entre los municipios y la ciudad puerto, y el aprovechamiento del potencial turístico regional dotándoles de infraestructura.

2. LA SUB-REGIÓN LA UNIÓN


La Sub región La Unión comprende el territorio de seis municipios, cuyos espacios jurisdiccionales convergen al Golfo de Fonseca y que, en conjunto, integran una extensión de 1,015.2 km², tal como se presenta en el Cuadro No. 1. Dicho territorio circunda el litoral salvadoreño de dicho golfo y contiene el segundo ecosistema de manglar de importancia en la región oriental y la principal sabana de morrales, que como ecosistema especial se extiende casi en su totalidad sobre el municipio de Pasaquina.

Aunque el espacio productivo de la subregión está constituido por tierras de baja calidad para la actividad agropecuaria, el territorio contiene otros patrimonios para producir y participar competitivamente en el mercado de bienes y servicios.

El volcán de Conchagua, por ejemplo, constituye un componente natural que por sus características geomorfológicas es la estructura que más contribuye a la recarga hídrica local. Asimismo, este volcán potencia el desarrollo del cultivo de frutales para sostener procesos agroindustriales de exportación, así como el fortalecimiento de la actividad turística por la existencia de bosques naturales, su visualización escénica y la pintoresca característica de su costa. El municipio de Conchagua también cuenta con un complejo lagunar propicio para el desarrollo de actividades turísticas y productivas combinadas, incluyendo el cultivo intensivo de hortalizas, quizá su mayor vocación económica.

Por su parte, Intipucá es el municipio costero más rico en playas poco intervenidas y aptas para desarrollar espacios turísticos de primera clase. Contiene planicies fértiles que junto al territorio que bordea a la bahía de El Tamarindo, crean un ambiente apto para la producción de bienes agro industrializables. El PDT contiene una propuesta para el desarrollo de una zona de actividad económica y logística.

CUADRO NO. 1: SUPERFICIES MUNICIPALES DE LA SUB REGIÓN LA UNIÓN

Municipio	Km ²	
La Unión	111.6	
Conchagua	231.3	
Intipucá	94.4	
San Alejo	245.7	
Pasaquina	306.9	
Meanguera del Golfo	25.3	
TOTAL	1,015.2	

Fuente: Censos Nacionales VI de Población y V de Vivienda 2007, DIGESTYC 2008

El territorio del municipio de San Alejo aunque tiene un reducido potencial agro productivo por sus tierras con suelos pobres, es utilizado para la producción extensiva y aprovechado estacionalmente para producir cereales y ganadería de subsistencia. No obstante, posee las empresas salineras más prósperas de la sub región porque el ecosistema de manglar que le corresponde está próximo a la carretera panamericana lo cual facilita la producción y comercialización de la sal.

El municipio de Pasaquina puede crecer dadas su proximidad a la frontera con Honduras y su posición estratégica en el futuro corredor interoceánico, que lo convierten en un territorio idóneo para el despegue de la actividad logística, principalmente ligada al transporte de carga. Además, por su ecosistema de morrales y la vocación natural de sus tierras, se puede impulsar la ganadería semi e intensiva, especialmente si hay un aprovechamiento eficiente de su acuífero, que es el más importante de la sub región.

El municipio insular de Meanguera del Golfo está constituido por tres islas y un islote: Meanguera, Conchagüita, Martín Pérez y Pirigallo. Este territorio está compuesto por cúpulas volcánicas que flotan en la bahía de La Unión y que se aprovechan para el cultivo estacional de cerea-

les. Tiene dos alternativas naturales para aprovechar las oportunidades previsibles: 1) la acuicultura tecnificada e intensiva; y 2) el desarrollo turístico, aprovechando su posición y belleza natural.

La sub región es el espacio natural y estratégico para el desarrollo portuario. Pero el desarrollo de la subregión no depende exclusivamente de la actividad ligada al puerto, sino de la capacidad de los gobiernos municipales para crear condiciones ventajosas para que los empresarios locales aprovechen las oportunidades de inversión que abre el nuevo puerto. Las nuevas actividades económicas que permitirían el crecimiento de las economías locales están vinculadas con la previsión sobre el uso del territorio de la sub región y de su entorno de influencia.

También depende de las características de la población que habita ese territorio. Según el censo nacional de población y vivienda del año 2007, la sub región cuenta con 115,345 personas, de las cuales el 61% vive en zonas rurales. Pero en el municipio de La Unión el 53% de sus habitantes vive en el ámbito urbano. El número de mujeres supera al de los hombres en todos los municipios, tanto en el área urbana como en la rural. Véase el Cuadro No. 2.

CUADRO NO. 2 DISTRIBUCIÓN DE POBLACIÓN POR GÉNERO Y
ÁREAS GEOGRÁFICAS, SEGÚN MUNICIPIO (2007)

Municipio	Población municipio			Urbana			Rural		
	Total	H	M	Total	H	M	Total	H	M
La Unión	34,045	16,093	17,952	18,046	8,392	9,654	15,999	7,701	8,298
Conchagua	37,362	18,021	19,341	17,025	8,221	8,804	20,337	9,800	10,537
San Alejo	17,598	8,120	9,478	2,972	1,262	1,710	14,626	6,858	7,768
Meanguera del Golfo	2,398	1,124	1,274	452	206	246	1,946	918	1,028
Intipucá	7,567	3,638	3,929	2,879	1,352	1,527	4,688	2,286	2,402
Pasaquina	16,375	7,561	8,814	3,553	1,565	1,988	12,822	5,996	6,826
Total	115,345	54,557	60,788	44,927	20,998	23,929	70,418	33,559	36,859

Fuente: Censos Nacionales VI de Población y V de Vivienda 2007, El Salvador

Esta realidad social implica la necesidad de asumir varios procesos para fortalecer la capacidad de la subregión, tanto en el plano de las personas (educación y formación profesional y respaldo empresarial) y del territorio (planificación del sistema de ciudades, del sistema de comunicaciones y de las infraestructuras), como de las instituciones, creando mecanismos de acción conjunta entre el gobierno central y los gobiernos locales

Es que el desarrollo mismo del puerto y del entorno portuario, depende del desarrollo territorial de la sub-región, pues el primero se verá afectado por factores regionales, tales como la dotación de recursos, la calidad de las infraestructuras, la distribución de la población y sus características socioeconómicas, y otros factores físicos y socioculturales.

Dicho de otra manera, para asegurar que la inversión realizada por el país en la construcción del nuevo puerto La Unión sea productiva y beneficiosa para la nación, es necesario contar con un escenario para el desarrollo de la sub-región. Escenario que garantice los recursos humanos ineludibles para la operación del puerto y de la ciudad-puerto y el desarrollo empresarial que responda a las necesarias inversiones apalancadas por la actividad portuaria, así como la producción agrícola imprescindibles para suplir la sub-región y el entorno portuario en franco crecimiento.

3. EL ENTORNO PORTUARIO Y LAS ACCIONES ESTRATÉGICAS

El puerto La Unión está diseñado para dar servicio a buques de 15 metros de calado, los denominados buques Post Panamax, con capacidad de transportar 6 mil Teus⁶. Las terminales para contenedores y multipropósito tienen, respectivamente, 340 y 220 metros de longitud de muelle de atraque y superficies de operación de 15.6 y 6.0 hectáreas. Contará, además, con una terminal para vehículos y pasajeros, con 240 metros de longitud de muelle y 3 hectáreas de superficie de carga. La dársena de maniobras tendrá 600 metros de diámetro y un canal de navegación desde el ingreso al golfo de 23 kilómetros de longitud, con 140 metros de ancho. La línea de atraque tendrá 560 metros de longitud.

El Plan Maestro de Desarrollo Portuario elaborado por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) afirma que a partir del año 2009 el nuevo puerto tendrá la capacidad de atención naviera del 65,9% de la flota actual de buques celulares que circulan por el istmo centroamericano, y del 86,7% del total de buques. Estiman que con esa capacidad podrán recibir en la terminal de contenedores unos 287 mil Teus por año.

Según dicho Plan Maestro, el puerto tendrá una expansión futura hasta Punta Chiquirín, con lo cual llegará a contar con una línea de muelle de atraque de 6,705 metros de longitud. De esta manera, el puerto La Unión es el punto de partida para fomentar la inversión en industria, logística, infraestructura urbana, actividades turísticas y en el sector agro productivo. Por esta razón, es imprescindible asegurar la expansión antes indicada efectuando la reserva legal de las tierras

⁶ Teu: Unidad equivalente a un contenedor de 20 pies.

costeras a favor de CEPA y evitar que el Instituto Salvadoreño de Transformación Agraria (ISTA), actual propietario, realice transferencias o ventas de dichas tierras que pondrían en peligro o dificultarían la operación futura.

Junto con la reserva legal de las tierras, el éxito del nuevo puerto está ligado a acciones gubernamentales que le darán consistencia a la agilidad operativa del puerto. Las más importantes se refieren a la infraestructura para el transporte, los recursos técnicos y profesionales y el entorno competitivo.

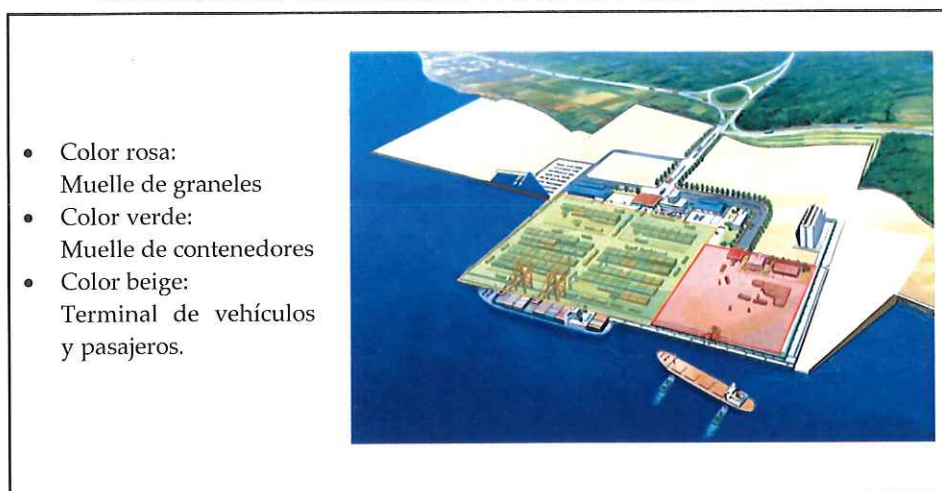
Se requiere de una adecuada infraestructura para el transporte que garantice la movilidad ágil de la carga que llegará y saldrá del puerto, particularmente dentro del espacio de relación entre las zonas de actividad logística, las zonas francas y las áreas industriales relacionadas. Debe construirse un sistema ferroviario nacional moderno, eficiente y rentable vinculado con el canal de navegación del golfo de Fonseca y con la infraestructura de Acajutla y La Libertad para desarrollar el sistema de cabotaje nacional.

Con ello se logrará la movilización de un volumen mayor de mercancías, se disminuirá la previsible carga de rodaje sobre las carreteras y se dinamizará el comercio y logística con los puertos de Honduras y Nicaragua. La rehabilitación ferroviaria debe incluir la adecuación del tramo de línea férrea entre La Unión y la laguna de Olomega para desarrollar el circuito turístico integrado entre ambos puntos.

También se necesitan técnicos y profesionales idóneos y de diversa índole para cubrir la demanda de éstos en las múltiples actividades previstas para el desarrollo portuario. Por ello, además del MEGATEC que ya funciona en la ciudad de La Unión, el gobierno central debe crear programas de capacitación técnico laboral y profesional, orientados a la competitividad industrial, logística, de servicios, negocios e idiomas; y en el ámbito portuario deben crearse los mecanismos y la gestión necesaria para volver efectiva la transferencia tecnológica de las empresas que se instalen en el puerto, de tal forma que en el mediano plazo haya salvadoreños y centroamericanos con especialidades técnicas, obreros calificados y profesionales actualizados desempeñándose como equipos de trabajo en dichas empresas.

Sin duda la infraestructura urbana debe responder a los requerimientos de un puerto de tercera generación con vocación de servicio mundial para contar con un entorno competitivo. Los servicios para la operación portuaria deben ser de calidad internacional, incluyendo la asistencia aduanera, el avituallamiento y la disponibilidad de agua y energía, lo cual supone una institucionalidad pública y privada que funcione y que permita contar con una efectiva interacción puerto - ciudad. Es decir, debe contarse con un excelente sistema de servicios de soporte.

ILUSTRACIÓN NO. 1: DISEÑO FINAL: PUERTO LA UNIÓN



Fuente: CEPA

La inminente entrada en operaciones del nuevo puerto pone al país frente a la necesidad de priorizar acciones porque el margen temporal es estrecho para la obtención de resultados en las perspectivas de acción gubernamental descritas.

Por lo anterior, la CND considera que el sector gubernamental debe priorizar su política de inversiones públicas en los siguientes procesos: 1) Creación de un sistema de ciudades; 2) Construcción de nueva conectividad vial; 3) Impulso del desarrollo productivo; 4) La formación de capital humano.

3.1. EL SISTEMA DE CIUDADES

La apuesta nacional para convertir al país en una plataforma logística y de servicios da sustento al sistema de ciudades en la región oriental. De allí la necesidad de dotar al territorio de nueva infraestructura porque la actual es deficitaria para dar impulso al desarrollo productivo y logístico. Ahora sólo cuenta con dos carreteras que cruzan la región de oeste a este (CA-1 y CA-2) y la derivación de la carretera militar, con las cuales se unen las principales ciudades.

Deben aprovecharse las propuestas de los Planes de Desarrollo Territorial de cada una de las cuatro subregiones⁷ de la región oriental que toman en cuenta las vocaciones naturales de cada área geográfica para definir el soporte infraestructural requerido. El desarrollo del sistema de ciudades debe preverse en el sentido de articular funciones complementarias para dar valor

⁷ Hasta el mes de octubre de 2008 el Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) tiene elaborados los Planes de Desarrollo Territorial de las Subregiones: Norte del Oriente y La Unión, tiene el borrador de la Subregión Usulután y tiene en licitación el estudio para la Subregión San Miguel.

agregado a las mercancías que vendrán al país dentro del flujo internacional de carga que se manejará en el puerto La Unión.

Debe preverse, asimismo, la preparación de espacios para los parques de vivienda que absorban el crecimiento de la población laboral y de igual forma, la dotación de agua potable y de la potencia eléctrica requerida. Cada actuación tiene sus propias características y diferentes necesidades de apoyo institucional, las cuales deben proveerse paralelamente para resolver las demandas del desarrollo.

El sistema de ciudades de oriente funcionará como una red económica vinculada con el desarrollo progresivo de la actividad logística y de servicios. Deben procurarse las condiciones para el desarrollo productivo local y regional propiciando la aptitud de cada ciudad para su adecuada participación en la red económica, procurando complementariedad y competitividad entre las mismas. Por supuesto, las entidades públicas deben compartir la visión de desarrollo regional para desplegar la coordinación de programas y acciones de apoyo al proceso de crecimiento urbano y empresarial.

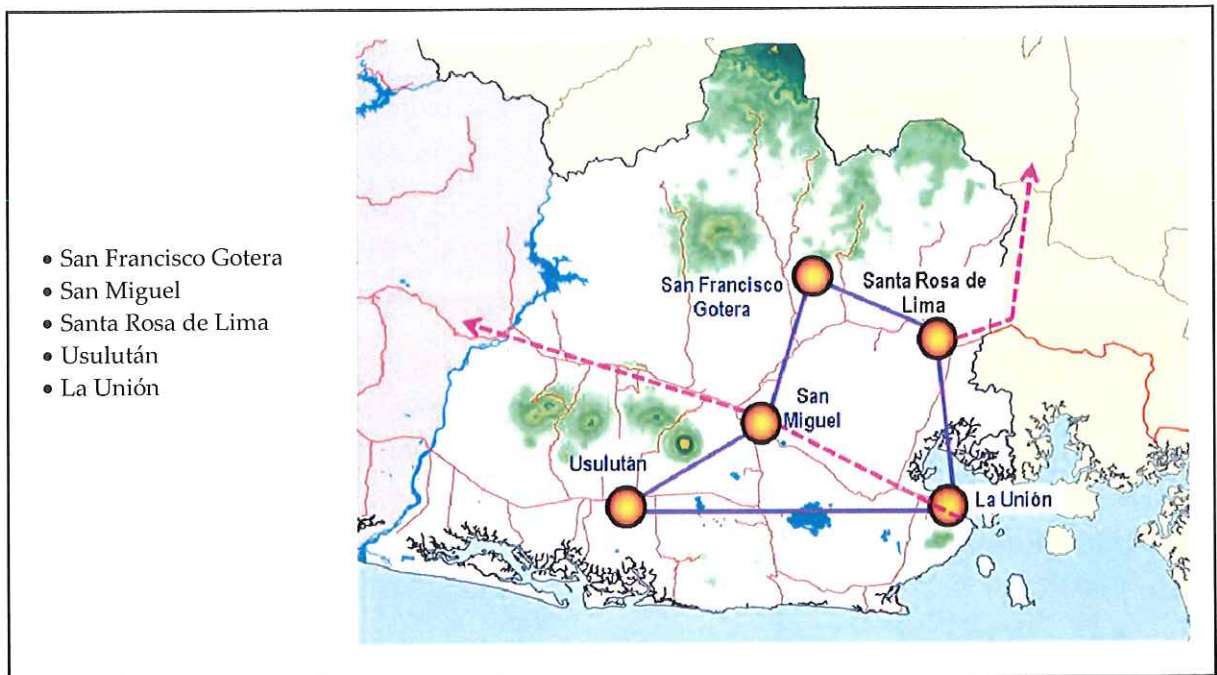
El sistema de ciudades significa una expansión y desarrollo infraestructural urbano, pero asimismo implica contar con planes para el fortalecimiento de la producción local agropecuaria, agroindustrial y artesanal. Por lo anterior, debe darse la coordinación institucional para el establecimiento de las prioridades de cada ciudad, incluido el mejoramiento o reconstrucción de la infraestructura vial y la dotación del saneamiento básico y la incursión decidida en la formación empresarial.

El sistema de ciudades se constituirá con las siguientes urbes orientales: San Francisco Gotera, San Miguel, Santa Rosa de Lima, Usulután y La Unión.

San Francisco Gotera, por su proximidad con el eje de la carretera longitudinal del norte, su relativa centralidad en el nororiente del país y su posición sobre el eje de la carretera CA-7 San Miguel – Perquín, tiene el potencial de convertirse en proveedora de servicios públicos, especialmente en el aprovisionamiento de servicios turísticos subregionales, dada la riqueza natural del territorio con su valioso patrimonio cultural y artesanal.

San Miguel, es la ciudad principal de la región por su actividad económica y por ello es idónea para convertirse en la metrópoli de los servicios empresariales de apoyo a las actividades productivas, infraestructurales y de transformación industrial de bienes exportables. Estará en interacción con el complejo industrial proyectado en el kilómetro 18 de la carretera militar.

ILUSTRACIÓN NO. 2: ESQUEMA DEL SISTEMA DE CIUDADES DE LA REGIÓN ORIENTAL:



Fuente: Comisión Nacional de Desarrollo

Santa Rosa de Lima, por su pujanza comercial se perfila como el emporio para la articulación de las operaciones de intercambio transfronterizo con Honduras y Nicaragua. Su posición estratégica en el norte del oriente y en la convergencia de las rutas del puerto con el canal interoceánico y la carretera longitudinal del norte, le dan ventajas competitivas.

Aunque en la actualidad no tiene la versatilidad urbana para aprovechar su posición geográfica, su dinámica comercial y su natural vocación para los servicios logísticos, sus organizaciones empresariales, en coordinación con el gobierno local, impulsan un Plan de Desarrollo Urbano. Con este tienen las directrices para la expansión y crecimiento ordenado de la ciudad, a partir de la zonificación de los usos del suelo y la definición de las potencialidades de su entorno para desarrollar actividades de turismo y atención empresarial; por ello se plantean como acción inmediata la construcción de un by pass, que les permita romper el estrangulamiento urbano.

Usulután, por su ubicación geográfica en el litoral oriental y su vínculo con el valioso ecosistema de la bahía de Jiquilisco, tiene la vocación para liderar las actividades productivas ligadas al turismo especializado y al desarrollo de la maricultura altamente tecnificada. Con ello ampliaría su dinámica económica tradicional relacionada con la producción agrícola y por la cual fue conocida como el granero de oriente.

La Unión, se convertirá en el centro principal de oriente para las operaciones logísticas y junto con Conchagua constituirán la ciudad puerto, tal como la imaginan los ciudadanos organizados

en el Grupo Gestor que en su momento propuso que el nuevo puerto cambiara su viejo nombre de Cutuco, a Puerto La Unión, recordando que a mediados del siglo XIX, fue bautizado como “La Unión de Centroamérica”.

3.2. LA CONECTIVIDAD VIAL

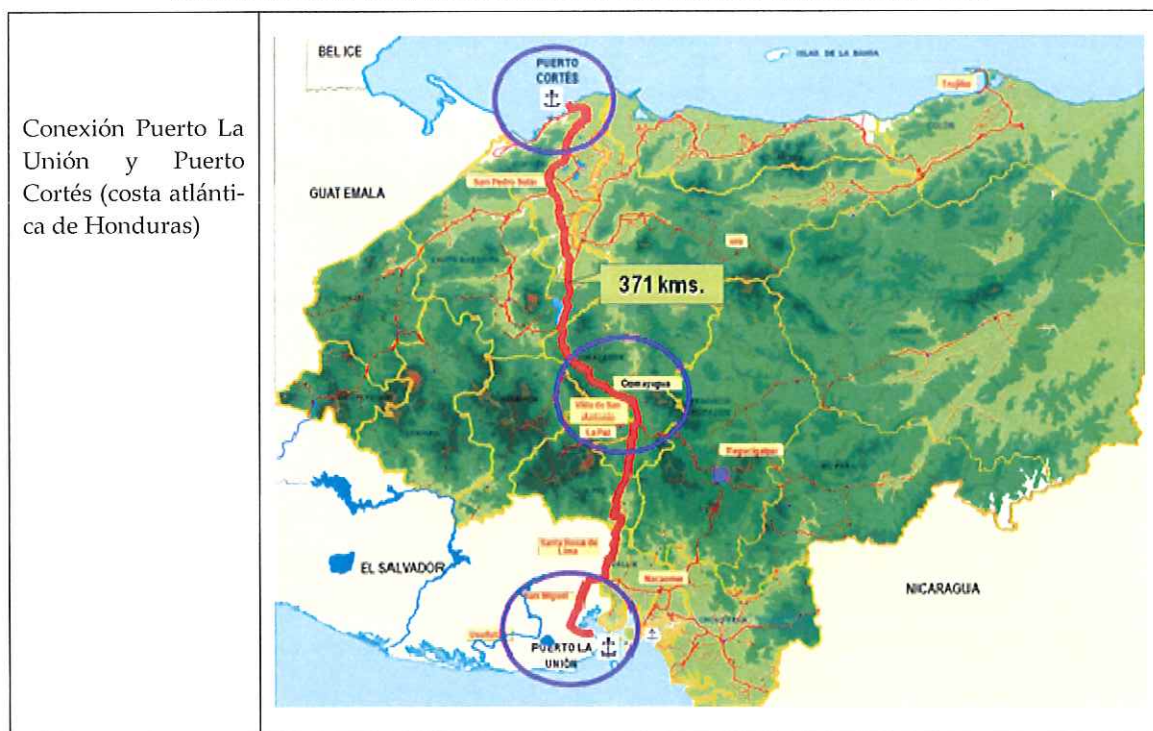
El puerto La Unión se convertirá en un nodo de intercambio modal de transporte marítimo y terrestre, cuyas conexiones principales incluyen la carretera CA-1 (Panamericana), que enlaza con San Miguel y por esa vía une al oriente con la centralidad del país; y la carretera CA-2 (Litoral), que conecta con el aeropuerto Internacional de El Salvador en Comalapa y los puertos marítimos La Libertad y Acajutla.

Está en proceso de construcción la carretera longitudinal del norte y estará en uso dentro de los próximos 60 meses. Esta nueva carretera permitirá a los pobladores de la región oriental tener una ruta para conectarse con Guatemala y con Honduras a través de los pasos fronterizos de Anguiatú en Santa Ana y El Poy en Chalatenango, respectivamente.

La nueva conectividad vial requerida para el movimiento de cargas y el desarrollo logístico regional vuelve imprescindible la ampliación de la carretera que une al puerto La Unión hasta el nuevo puente El Amatillo, frontera con Honduras. Debe construirse una carretera de cuatro carriles con separador central a partir del denominado desvío Los Mangos hasta dicho puente. De esta manera quedará habilitada la conexión terrestre del puerto La Unión con el corredor logístico interoceánico, mega proyecto carretero en construcción en Honduras, que permitirá el enlace con puerto Cortés, puerto que en el futuro inmediato tendrá la capacidad de recibir barcos de gran calado por el dragado de la bahía para contar con 15 metros de profundidad marina y con el cual el puerto La Unión naturalmente tenderá a asociarse para unir el comercio del ámbito asiático con el estadounidense.

También es prioritaria la ampliación a cuatro carriles o dos vías separadas, desde el desvío Los Mangos hasta el municipio El Carmen, sobre la carretera CA-1. Se prevé un alto número de contenedores en circulación considerando un volumen semanal promedio de 5 mil 300 Teus que se recibirán en el nuevo puerto.

ILUSTRACIÓN NO. 3: CORREDOR LOGÍSTICO INTEROCEÁNICO



Fuente: Comisión Nacional de Desarrollo

3.3. EL DESARROLLO PRODUCTIVO

El territorio de la región oriental cuenta con suficientes recursos de tierra fértil, praderas aprovechables y otros espacios, cuyo uso requiere esquemas innovadores de producción tomando en cuenta la limitada producción de agua.

La construcción de la carretera longitudinal del norte y la nueva represa hidroeléctrica “El Chaparral”, abren espacios para actividades productivas en rubros no tradicionales, así como el aprovechamiento del potencial turístico de los valiosos recursos territoriales que alberga la cuenca del río Lempa en su flanco oriental y de la geografía de la cuenca del Goascorán, en el sector salvadoreño.

El desarrollo del agro requiere de una zonificación productiva aplicable en el ámbito municipal o micro regional y en el subregional. Las municipalidades de la región y las instituciones del gobierno central deben trabajar articuladamente en la organización productiva de los territorios identificados como espacios potenciales para la producción.

El propósito general es crear sinergias a través del asocio empresarial para impulsar y consolidar la integración productiva de espacios territoriales con vocaciones similares, para que pro-

ductores ganaderos, frutícolas, forestales o de rubros no tradicionales, orientados con una visión de encadenamientos productivos, hagan el pre procesamiento ó procesamiento industrial de los bienes.

También es aprovechable el amplio potencial costero marino que posee la región. Sus recursos escénicos asociados a las playas y a la costa rocosa, así como la riqueza de su fauna acuática aprovechable, son aptos para implementar sistemas de reproducción controlada e intensiva de especies comercializables.

Esta perspectiva es aplicable a los pescadores artesanales de La Unión que verán restringido su ingreso al canal de navegación portuaria, y por ello verán disminuidos sus volúmenes de captura cotidiana de peces. Con adecuadas técnicas de cultivo incrementarán los volúmenes de cosecha y podrán seleccionar especies con mayor demanda en el mercado.

El desarrollo productivo incluye la apuesta logística. Esta requiere del acondicionamiento de las Zonas de Actividad Logística (ZAL), de los parques de industrias ligeras y de los espacios que deberán funcionar como zonas francas.

Para esos propósitos están identificados en el Plan de Desarrollo Territorial de la Sub Región La Unión, los siguientes sitios para la actividad logística y la actividad industrial extra-portuaria:

1. Zonas de actividad logística:
 - 111 hectáreas de superficie a lo largo del By-pass en la entrada al puerto
 - 128 hectáreas en el desvío Los Mangos, carretera Panamericana (CA-1)
 - 68 hectáreas en el cantón Santa Clara, adyacente a la frontera El Amatillo, sobre la carretera CA-1 y Ruta Militar
2. Parques de actividades industriales
 - 140 hectáreas en el desvío a San Alejo, conectado con la CA-1
 - 182 hectáreas en la ruta litoral, desde La Cañada hasta el Centro de Entrenamiento Militar de la Fuerza Armada (CEMFA)
3. Parque logístico / industrial
 - 51 hectáreas en el Cantón La Leona, Intipucá.

En el PDT se identifica al cantón Sirama, desvío Los Mangos, como el nodo de interconexión vial donde concurren las rutas de desalojo de carga (carreteras litoral y panamericana, hacia la frontera de Honduras) y lo califica como un lugar con excelentes condiciones para ubicar una zona de actividad logística. A partir de esa calificación, docentes y estudiantes de la Universidad Cen-

troamericana (UCA), elaboraron un estudio⁸ que contiene los elementos básicos para la edificación de esta infraestructura.

ILUSTRACIÓN NO. 4: DISEÑO DE ZONA DE ACTIVIDAD LOGÍSTICA (ZAL)



Fuente: UCA, "Plan Parcial y Diseño Arquitectónico de la Zona Logística del Sector Los Mangos, La Unión"

El desarrollo productivo de la región oriental incluye el aprovechamiento de su potencial turístico. Esta actividad abre espacio al comercio de bienes producidos localmente y permite usufructuar recursos territoriales hasta ahora no utilizados.

Hay estudios e instrumentos de gestión que orientan y priorizan actuaciones para desplegar este rubro. Por ejemplo, el Plan Nacional de Turismo 2014⁹ identifica los principales espacios de interés turístico, los productos y los mercados con mayor capacidad competitiva para el oriente del país. También están vigentes otros estudios: uno, el Plan estratégico para el desarrollo turístico de la Mancomunidad del Golfo¹⁰; y otro, el Plan de desarrollo sustentable del turismo para la isla Meanguera del Golfo¹¹.

Se requiere de intervenciones públicas inmediatas para crear condiciones para el desarrollo del turismo. Por ejemplo, es necesario potenciar el circuito La Unión – Conchagua a través de la apertura de una vía hacia el sitio Playitas y la readecuación de la calle que conduce de Concha-

⁸ UCA, Facultad de Ingeniería y Arquitectura "Plan Parcial y Diseño Arquitectónico de la Zona Logística del Sector Los Mangos, La Unión". Norma E. Alfaro G., Florida I. Sánchez M., Geovanny A. Portillo A., Manuel U. Rodríguez M. Año 2006.

⁹ Ministerio de Turismo, Plan Nacional de Turismo 2014, sin fecha.

¹⁰ CORSATUR/AECID, Desarrollo Turístico Integral de la Mancomunidad del Golfo de Fonseca, febrero de 2006

¹¹ MARN/ Ministerio de Relaciones Exteriores de la República de Argentina, Plan de Desarrollo Sustentable del Turismo, Meanguera, Golfo de Fonseca, julio de 2005.

gua a la finca El Faro. Dicha finca es un sitio con mucho potencial que debe rescatarse por medio de la restauración de su casco histórico para desarrollar luego el complejo turístico asociado. Se cuenta con un avance de diseño elaborado por docentes de la UCA que vincula el área natural protegida del volcán con la ciudad de Conchagua.

De la misma manera, la ampliación del turismo en la bahía del Tamarindo y del sector costero, que se extiende desde Maculís hasta punta La Curuma, requiere de un tramo pavimentado de 1.5 kilómetros, desde el cantón Buena Vista para conectar la bahía con la carretera del litoral (CA-2). La vía pavimentada debe construirse con cuatro carriles y se convertirá en el eslabón principal del circuito recreativo y turístico integrado, ciudad puerto-mar y montaña, potenciando los valiosos recursos del sector sur este del volcán Conchagua y abriendo oportunidades de negocios a la población local asociada al turismo.

3.4. FORMACIÓN DE CAPITAL HUMANO

Hay escasa disponibilidad local de personal técnico y de mano de obra calificada para cubrir la demanda ocupacional del puerto La Unión y del crecimiento empresarial. Previendo esa circunstancia el Ministerio de Educación construyó un centro de formación (MEGATEC¹²) de jóvenes bachilleres de la región en varias áreas técnicas y que funciona desde hace dos años en la ciudad de La Unión, administrado por el Instituto Tecnológico Centro Americano (ITCA). Con esa iniciativa gubernamental se está cubriendo una parte de la potencial demanda de personal calificado.

No obstante, por la naturaleza de las actividades portuarias y de las empresas que acompañarán el proceso de desarrollo portuario se propone que la acción educativa formal y no formal se enfoque en los siguientes campos:

1) Diplomados en construcción, metal mecánica, mecánica industrial, carpintería, fontanería industrial, electricidad y telefonía; 2) Operadores en sistemas digitales, mercadeo, turismo, sistemas industriales, maquinaria para manejo de contenedores; 3) Tecnificación en operación y administración de instalaciones portuarias y mantenimiento de infraestructura industrial y portuaria; 4) Tecnificación en manejo y almacenamiento de materias primas y otros productos; 5) Tecnificación en vigilancia y seguridad; 6) Interpretación de idiomas, especialmente inglés y japonés.

¹² MEGATEC: Modalidad Educativa Gradual de Aprendizaje Técnico y Tecnológico

4. EL PLANEAMIENTO DEL DESARROLLO URBANO

El Plan de Desarrollo Territorial de la sub región La Unión es un instrumento guía para el ordenamiento, la gestión y el aprovechamiento racional del espacio físico y de los recursos territoriales de la subregión. Contiene lineamientos y propuestas de actuación específica para las cabeceras municipales y sus ámbitos jurisdiccionales. Ello incluye la zonificación de usos del suelo regional y directrices para el aprovechamiento de las capacidades productivas del territorio.

El PDT incluye un plan de desarrollo urbano como carta de orientación para estructurar el crecimiento de la futura Ciudad Puerto y las acciones compartidas entre el gobierno central y los gobiernos locales para crear condiciones que viabilicen el desarrollo del puerto y el aprovechamiento de las oportunidades que derivarán de la operación portuaria.

El PDT contiene dos ámbitos de planificación: el espacio regional y el espacio urbano. En ambos se define el esquema de zonificación de usos del suelo. El propósito general es presentar alternativas para aprovechar racionalmente las potencialidades del territorio, superar las limitaciones existentes y capitalizar las oportunidades del entorno.

La zonificación para ordenar las actividades socio productivas define tres categorías: suelo rural, suelo no urbanizable y áreas de oportunidad.

El suelo rural se refiere al espacio geográfico de los municipios cuyas características biofísicas peculiares, constituyen escenarios aptos para el aprovechamiento agropecuario, forestal u otras actividades productivas. Las propuestas de acción se refieren a proyectos específicos, incluyendo la expansión de las cabeceras municipales y el mejoramiento o construcción de vías de interconexión, proyectos productivos, fortalecimiento de ecosistemas existentes y servicios básicos.

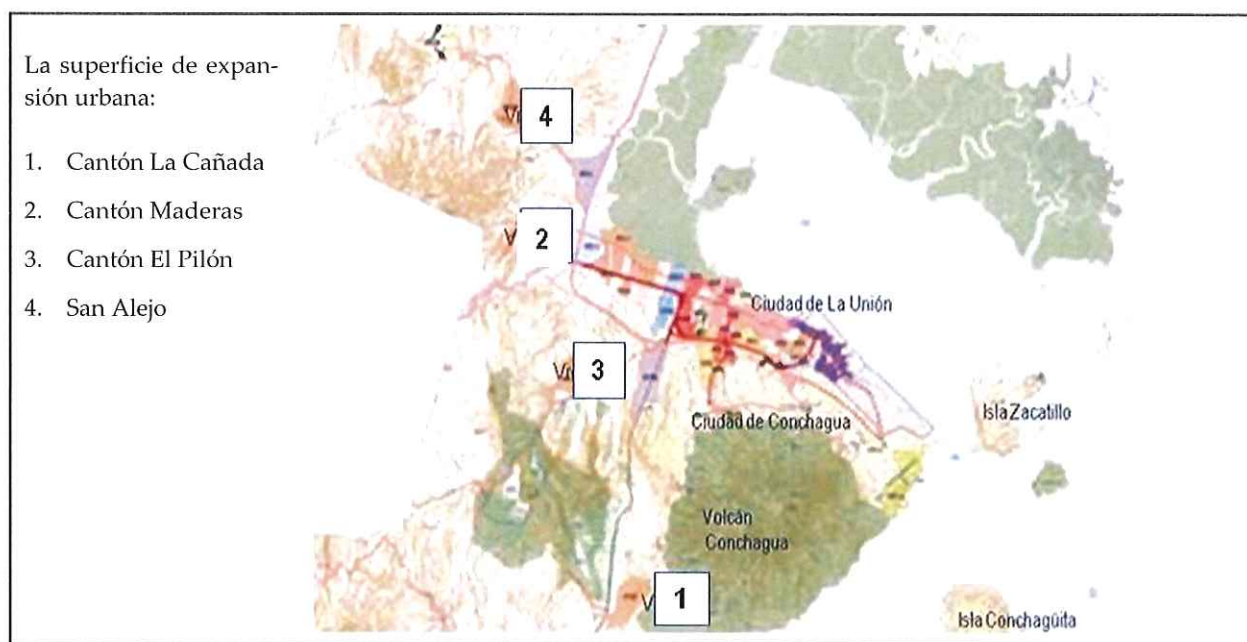
El suelo no urbanizable se refiere a las áreas geográficas cuyas características de riesgo o por contener recursos naturales excepcionales que deben conservarse o protegerse, no son susceptibles de intervención con infraestructura de ningún tipo; excepto las que permita la ley del Medio Ambiente y su reglamento. Estos espacios se identifican con las áreas naturales protegidas y con los ecosistemas frágiles de la subregión. Aunque el Plan no propone acciones específicas, sí establece que no habrá intervenciones para garantizar así la estabilidad de su naturaleza, la protección ambiental y la reducción de riesgos para la población.

Las áreas de oportunidad son los espacios geográficos que por su posición, condicionantes territoriales y otros atributos, constituyen zonas susceptibles de aprovechamiento diferenciado y en las que puede invertirse para desarrollar sus vocaciones. Se han identificado sitios en la carto-

grafía sub regional aptos para desarrollar zonas de actividad económica y servicios logísticos y para la intervención infraestructural orientada al desarrollo turístico especializado.

Las propuestas de áreas de oportunidad se refieren al acondicionamiento de plataformas para el apoyo de la actividad logística e industrial y construcción de parques habitacionales para absorber el crecimiento poblacional previsto con la entrada en operaciones del puerto La Unión. Tal como se aprecia en la Ilustración No. 5 se destaca la previsión de espacios para la construcción de viviendas económicas en varios cantones y caseríos que circundan la bahía.

ILUSTRACIÓN NO. 5: ZONIFICACIÓN DE USOS DEL SUELO PARA VIVIENDA EN CIUDAD PUERTO Y ENTORNO PRÓXIMO AL PUERTO LA UNIÓN



Fuente: Plan de Desarrollo Territorial de la Sub-región de La Unión, 2006

Las propuestas responden a la dinámica de la oferta y demanda de servicios, vivienda y bienes comercializables; y tiene como prerrequisito el respeto a la zonificación propuesta y la intervención responsable de las instituciones en la gestión del uso del suelo para propiciar el crecimiento equilibrado de la ciudad.

Esto equivale a decir que el crecimiento de la actividad logística y portuaria requiere gobernabilidad urbana y capacidad de soporte, y que para ello es necesario decretar el marco regulatorio que norme las reservas de espacio físico para la instalación de Zonas de Actividad Logística. Se requiere de espacios e instalaciones y la facilidad de sistemas de transporte que garanticen la rápida movilidad de mercancías.

La futura Ciudad Puerto debe ser funcional y para ello requiere de intervenciones urbanísticas estratégicas como la circulación vial, el saneamiento básico, un nuevo centro económico, el fren-

te de playa, recuperación del centro histórico y acciones a favor de la comunidad de pescadores. Tales intervenciones suponen:

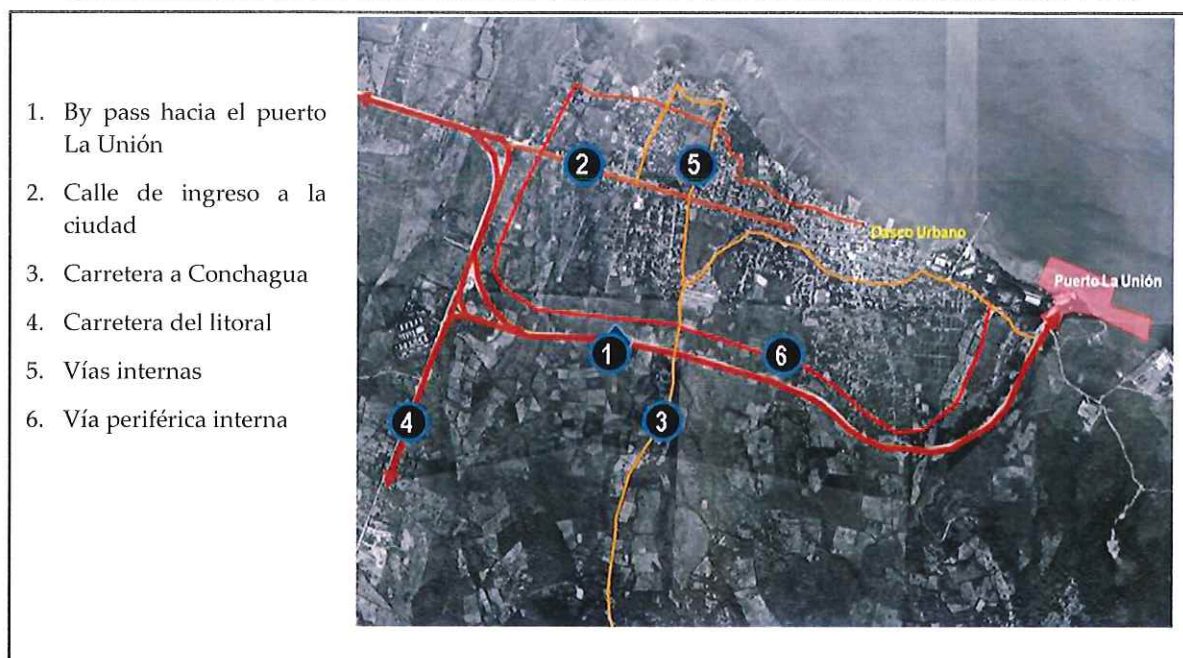
1. La modernización del actual sistema vial para dar versatilidad al movimiento interno de la ciudad.
2. La construcción de un sistema integrado de acueductos, alcantarillado y tratamiento de aguas servidas del conjunto urbano La Unión – Conchagua, así como del sistema de tratamiento integral de los desechos sólidos para propiciar el saneamiento básico.
3. La edificación del nuevo centro de dinámica económica de la ciudad, cuyo desarrollo constituiría el primer destino turístico urbano por excelencia de oriente.
4. El desarrollo del frente de playa como elemento transformador de la fisonomía urbana de la ciudad y como plataforma de articulación de esta con la bahía y sus potencialidades.
5. La renovación urbana y el ordenamiento del centro histórico de la ciudad.
6. La intervención urbanística en la comunidad de pescadores para asegurar el desarrollo económico de esas familias y con ello rescatar espacios estratégicos para el saneamiento urbano.

4.1. CIRCULACIÓN VIAL

La modernización del sistema de circulación vial es un requerimiento urgente porque en su estado actual constituye un factor crítico para la actividad económica en crecimiento. Debe viabilizarse la movilidad vehicular interna de la ciudad, previendo el incremento de furgones en circulación sobre el By pass.

Se proponen dos prioridades de actuación gubernamental: 1) ampliación de 2.7 kilómetros de la calle de ingreso a la zona urbana, a partir del Monumento al Soldado; 2) construcción de la vía periférica interna, prevista en el Plan de Desarrollo Urbano (PDU), para acceder a todos los puntos de la ciudad sin interferir con la funcionalidad del By pass.

ILUSTRACIÓN NO 6: PROPUESTA DEL SISTEMA PRINCIPAL DE CIRCULACIÓN VIAL



Fuente: Comisión Nacional de Desarrollo

También deben reconstruirse las vías que interconectan los asentamientos habitacionales más sobresalientes del entorno. Entre estas, la antigua calle que une al denominado sector Güisquil con la Carretera Panamericana y convertirla en un acceso alternativo a la futura zona de actividad logística de los Mangos; también debe reconstruirse la calle que conduce de la ciudad de La Unión hacia Amapalita.

4.2. SANEAMIENTO BÁSICO

Se propone la construcción de un sistema integral de tratamiento de las aguas servidas para todo el ámbito urbano, que se extiende sobre la actual superficie urbana y el área de crecimiento proyectado (espacio urbanizable de los municipios de La Unión y Conchagua) y que debe planificarse con una perspectiva de 25 años como período mínimo de desarrollo.

También debe crearse un programa de manejo y disposición de los desechos sólidos de la ciudad y de los núcleos urbanos próximos. La mancomunidad ASIGOLFO ha tomado la iniciativa para la construcción de un relleno sanitario con capacidad de manejar la producción de desechos de 13 municipios con una proyección operativa de 15 años. Se requiere asimismo, que la ciudadanía y la empresa privada local se involucren en el saneamiento local, especialmente en la recolección y separación de los desechos.

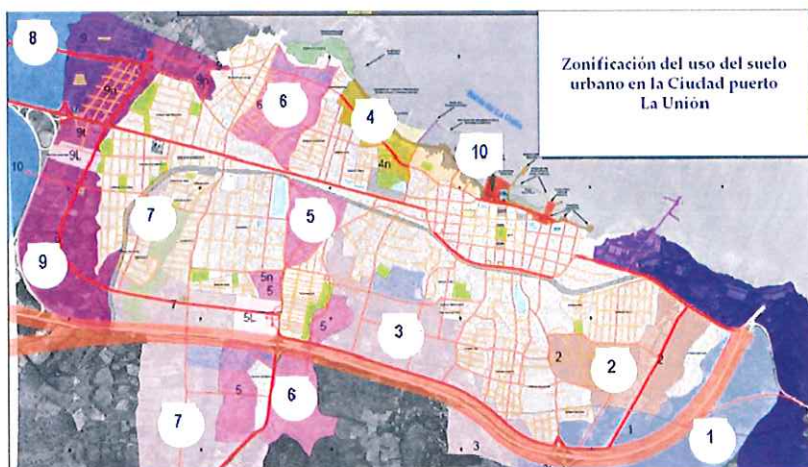
4.3. CENTRO ECONÓMICO

En el plan de desarrollo urbano está definido el espacio para construir el nuevo centro de la dinámica económica. Está en marcha un plan de inversiones privadas locales que impulsan un proyecto innovador y moderno para imprimir un nuevo carácter a la ciudad y convertirlo en un ámbito de atracción para las inversiones de salvadoreños residiendo en el exterior. El proyecto tiene el respaldo de empresas locales quienes han invertido en la construcción de espacios comerciales y habitacionales.

Las características urbanísticas adoptadas en el plan maestro del nuevo centro económico lo convertirán en la primera plataforma de atracción turística urbana de la región oriental. El diseño cambiará el patrón tradicional urbano de La Unión y mostrará el aprovechamiento del espacio urbano y la ampliación de la dinámica comercial.

ILUSTRACIÓN NO. 7: PROPUESTA DE USOS URBANOS DEL SUELO

- 1: Zona desarrollo logístico junto al puerto
- 2,3,7: Extensión habitacional estructurante
- 4: Promoción turística recreativa integrada al frente de playa
- 5: Nuevo centro de dinámica económica
- 6: Nuevas áreas urbanas articuladas al centro de dinámica económica
- 8: Parque de servicios urbanos
- 9: Vivienda terciaria estructurante
- 10: Zona del frente de playa y comunidad de pescadores



Fuente: Plan de Desarrollo Territorial de la Sub-región de La Unión, 2006

4.4. FRENTE DE PLAYA

Es un espacio estratégico para articular la bahía con la actividad cotidiana de la población. Debe contar con condiciones que estimulen a sus habitantes a tomar riegos para involucrarse en actividades productivas y rentables; y, además, debe ser atractivo para turistas por los servicios de calidad internacional que allí se brinden.

La propuesta es la construcción del frente de playa dentro de un proceso de intervenciones graduales y sucesivas hasta contar con cuatro obras que cambiarán la fisonomía de la ciudad: a) Muelle municipal; b) Malecón; c) Playa artificial; y d) Acuario Nacional.

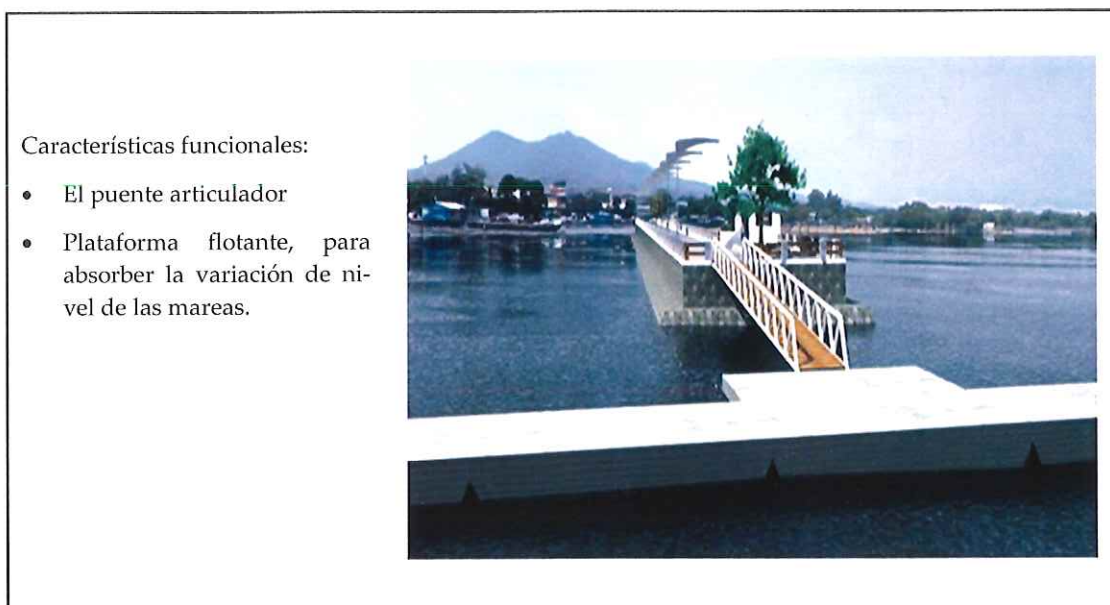
La propuesta implica que el Estado debe actuar en cuatro áreas básicas para crear un entorno social favorable a la iniciativa: Legalización de los lotes que ocupan las familias asentadas en tierras del Estado y reducción de la fragilidad y de las condiciones de riesgo por amenazas naturales; Dotación de servicios básicos para asegurar el saneamiento de las comunidades, incluyendo la renovación de su espacio urbano; Readecuación del sistema de drenajes naturales que convergen a la bahía, lo cual requiere de un plan integral de manejo de caudales superficiales urbanos que sea parte del sistema de acueductos y alcantarillados que necesita la ciudad; y Previsión en el diseño y construcción del malecón del acceso directo, sin obstáculos, de las comunidades locales con la Bahía.

a. El muelle municipal

La construcción de esta importante infraestructura es el inicio del camino hacia la ciudad puerto. Es el símbolo de la ciudad y vínculo importante para el desarrollo social y económico de los territorios insulares del golfo y su relación con tierra firme. Es un importante apoyo para dinamizar nuevas iniciativas económicas, especialmente las potencialidades turísticas vinculadas a las islas del golfo.

Se cuenta con el diseño final del muelle municipal en espera de la respectiva intervención institucional para que se inicie el proceso constructivo, cuya materialización es el sueño de los unionenses. El nuevo muelle estará ubicado en el mismo lugar donde funcionó por más de 50 años, el actual muelle en ruinas. Se ha diseñado con tres elementos funcionales: un espigón de 160 metros de longitud y 4 metros de ancho en la plataforma de circulación peatonal, una pasarela basculante de 21 metros de longitud y 2 metros de ancho efectivo de circulación y una plataforma flotante con un frente de atraque de 17 metros de largo por 4 metros de ancho.

ILUSTRACIÓN NO. 8: DISEÑO DEL MUELLE MUNICIPAL DE LA CIUDAD DE LA UNIÓN.



Fuente: UCA, Facultad Ingeniería y Arquitectura, Diseño del Muelle Municipal de La Unión, 2007

b. El malecón

Es la infraestructura de mayor envergadura del frente de playa y se extenderá en una línea sinuosa del litoral urbano de 2,230 metros de longitud. El espacio principal se sustenta en la reclamación de aproximadamente 312,400 m² de tierra a la bahía, en la franja del litoral urbano que colinda con el actual embarcadero Los Coquitos. Estará construido entre el actual muelle en ruinas hasta los vestigios del muelle de la pesquera San Rafael.

El diseño implica una infraestructura de articulación puerto-ciudad para la habilitación de condiciones de recreación, esparcimiento y de integración social con la historia local y regional. Los elementos básicos del diseño tienen expresiones de beneficio económico y social por si mismos: a) Vía malecón; b) Terminal de lanchas de los pescadores; c) Área de restaurantes principales; d) Espacio recreativo y de contemplación; e) Zona comercial.

Vía malecón. Es la arteria principal de enlace entre la zona recreativa y el resto de la ciudad. Tendrá dos carriles con separador vegetado en el centro y zonas de retiro, y su margen sur delimitará la zona urbana y urbanizable con el área del malecón.

Se extenderá desde el actual Centro de Gobierno e iniciará con un redondel de distribución de tráfico hasta la prevista terminal de lanchas de los pescadores y el mercado de mariscos. Allí se articulará al resto de la infraestructura mediante un redondel y continuará como vía peatonal por el borde de la playa hasta el previsto Acuario Nacional.

ILUSTRACIÓN NO. 9: ESQUEMA DEL ANTEPROYECTO DE DISEÑO DEL MALECÓN.



Fuente: UCA, Propuesta de diseño para el malecón y zona de esparcimiento en el frente de playa, La Unión¹³.

Terminal de lanchas de los pescadores. Esta infraestructura derivada del malecón mejorará las condiciones de seguridad de las embarcaciones artesanales frente a los riesgos que provoca el cambio climático marino. De esta manera se reduce la amenaza de pérdida del patrimonio de quienes habitan y trabajan en las actividades de pesca en las comunidades Villalta, el Esterito y La Playa. El conjunto arquitectónico integra, además, un mercado de mariscos para el manejo exclusivo de los productos extraídos por los pescadores de dichas comunidades.

Área de restaurantes. Consistirá en dos espacios desarticulados de la plaza principal del malecón para la instalación de negocios culinarios que brinden servicios de calidad internacional. Esta infraestructura tendrá la misma base de sustentación del malecón y se articulará a través de pasadizos ambientados hasta los sitios de embarque propios. Así, se facilitará la prestación de servicios de turismo acuático. Con esta iniciativa se abren oportunidades a los inversionistas locales y a los salvadoreños que residen en el exterior.

Espacio recreativo y de contemplación. Es el atractivo principal del malecón y se construirá de tal manera que los visitantes disfruten de un espacio abierto y cargado de elementos alegóricos de la historia local y constituirán el marco de la articulación bahía-ciudad.

Tendrá plazas ornamentadas, áreas de descanso, restaurantes y cafeterías al aire libre, fuentes, monumentos, corredores de observación, áreas para encuentro ciudadano al aire libre, espacios para deportes infantiles, una zona de pequeños negocios y el confinamiento del pequeño ecosistema de manglar que actualmente existe en el sitio.

¹³ Tesis de grado de José M. Callejas A., Beatrice E. Cromeyer P. y Valeria M. Quevedo M., octubre de 2006.

ILUSTRACIÓN NO. 10: ZONA DE ESPARCIMIENTO DEL MALECÓN



Fuente: UCA, Propuesta de diseño para el malecón y zona de esparcimiento en el frente de playa, La Unión.

Zona comercial. En esta parte del malecón se articulará la tradicional dinámica comercial de la ciudad con el nuevo espacio recreativo. Esta zona, junto con el área de restaurantes y los cafés al aire libre dará sostenibilidad económica al malecón.

La acción inmediata sobre el malecón es la realización del estudio de factibilidad y diseño final del proyecto. La construcción del malecón se hará por etapas y debe comenzar en los 600 metros del frente de playa que corresponden a la zona de influencia del nuevo muelle municipal y debe reclamarse tierra a la bahía para contar con una superficie inicial de 45 mil metros cuadrados.

c. Playa artificial

A partir del punto geográfico donde se proyecta la construcción de la terminal de lanchas de los pescadores, el diseño del frente de playa contempla la continuidad de la vía malecón por el borde litoral, hasta alcanzar el manglar que aún subsiste en el sector Punta Jocote. Esta prolongación pasa frente al único espacio ribereño de la ciudad, que todavía conserva abundante vegetación y que contiene la única fracción de playa en condiciones aceptables para construir una moderna zona de recreación marítimo- urbana.

En este ámbito se prevé el desarrollo de un complejo recreativo integrado por la prolongación del malecón, un parque eco-hoteler y una playa artificial, que en conjunto constituyen el marco de esparcimiento diferenciado para la nueva ciudad puerto.

El concepto de diseño de este complejo incluye tres componentes principales con las siguientes características: 1) Vía malecón, de carácter peatonal con una longitud de 785 metros y 8 metros

de ancho para circulación peatonal; 2) Zona hotelera, desarrollada en un contexto de equilibrio natural con el entorno prevaleciente, sobre 156 mil metros cuadrados de superficie y separada de la playa por el paso de la vía malecón; 3) Playa artificial, construida sobre el frente de la bahía, cubriendo una superficie de aproximadamente 187 mil metros cuadrados, cuyo atractivo principal será la arena blanca (roca dasítica triturada). Esta playa estará separada del resto de la bahía por un rompeolas permeable, de 560 metros de longitud, construido a una distancia de 250 metros a partir del borde de la playa.

d. El acuario nacional

El Acuario Nacional será un centro de investigación, conservación e información, de la rica biodiversidad que se extiende en el espacio costero marino nacional. El propósito general es brindar conocimiento sobre la rica fauna marina que habita en el Golfo y en nuestro mar territorial y proteger las especies valiosas que éste contiene, especialmente las amenazadas o en peligro de extinción.

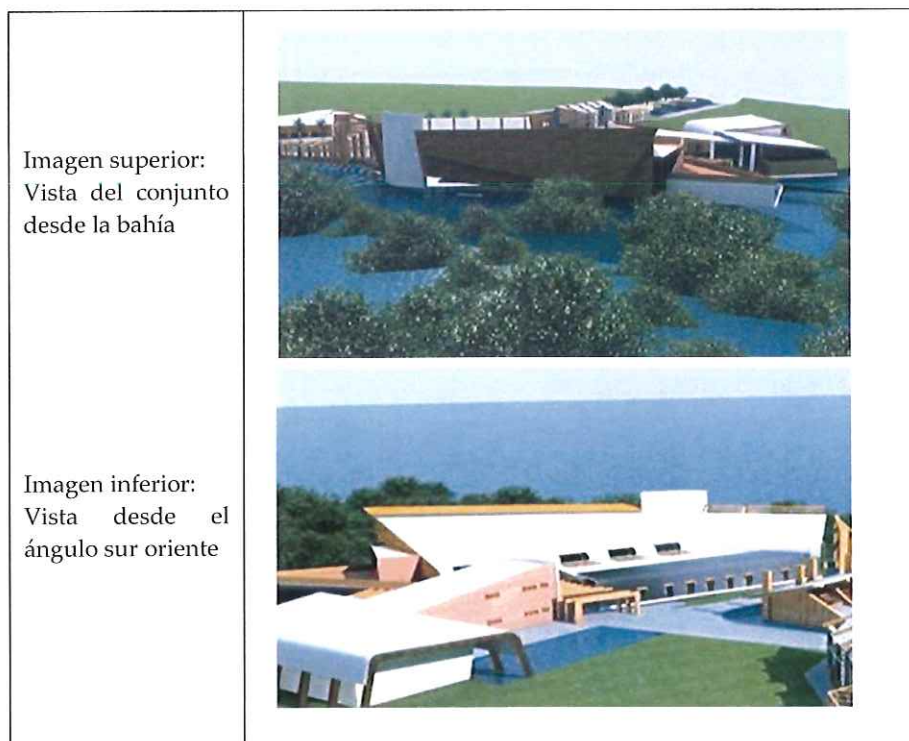
Es el último elemento considerado para el crecimiento cultural y productivo de la ciudad puerto en la línea del frente de playa. Esta infraestructura será asumida como una acción visionaria del Gobierno Central, vinculada con la construcción de cultura ciudadana sobre el valor de los recursos oceánicos que posee el país y sobre todo, relacionada con el desarrollo integral de los atributos geográficos, económicos, políticos y sociales, presentes en el Golfo de Fonseca.

A partir del inicio de operaciones del puerto, el ecosistema del golfo se convertirá en un escenario totalmente diferente del actual y por lo tanto, es necesario desarrollar un centro de información, conocimiento, conservación e investigación de la rica biodiversidad que posee y que igualmente se extiende a todo el espacio costero marino nacional.

Este centro debe ser el Acuario Nacional, y su anteproyecto de diseño¹⁴ se ha elaborado suponiendo una extensión de 12.7 hectáreas, en el sitio conocido como Punta Jocote, que pertenece al municipio de Conchagua. Su estructura funcional contempla cinco zonas: área administrativa, biblioteca, auditorium, cafetería y el acuario constituido por una zona de exhibición y otra de experimentación e investigación.

¹⁴ UCA, Facultad de Ingeniería y Arquitectura, "Anteproyecto de diseño del Acuario Nacional en La Unión", tesis de grado de Marcela V. Figueroa G., Carlos E. Grande A. y Sonia M. Mira F., octubre de 2005.

ILUSTRACIÓN NO. 11: PRE DISEÑO ACUARIO NACIONAL



Fuente: UCA, Anteproyecto de diseño del Acuario Nacional en La Unión.

4.5. CENTRO HISTÓRICO

La renovación del casco histórico incluye la preservación de la antigua terminal ferroviaria de pasajeros propiedad de CEPA-FENADESAL y se convertirá en el Centro Cívico Cultural (C.C.C), para el encuentro ciudadano. Un lugar a disposición de la población y de las empresas locales, en la que se proveerá información relativa al proceso de desarrollo subregional, así como del nuevo puerto con sus ventajas, su impacto local y del aprovechamiento económico de sus operaciones. Un lugar para actividades que brinden oportunidades de formación y esparcimiento cultural a los jóvenes.

La renovación urbana de la ciudad se basa en un concepto integrador que de una ventaja competitiva al espacio urbano. Por ello se ha previsto la construcción de una zona vestibular o de intercambio de servicios junto al recinto portuario. Será un centro de administración de bienes y servicios ligados a la dinámica de las operaciones navieras, y un punto de convergencia empresarial y de turismo nacional e internacional. Esta infraestructura se relacionará con el espacio de la zona libre del puerto y tendrá instituciones públicas facilitadoras de servicios empresariales y de logística, así como oficinas de inmigración.

4.6. COMUNIDAD DE PESCADORES

La denominada comunidad de pescadores incluye los agrupamientos de pescadores asentados en el litoral urbano en los sitios conocidos como Campo Villalta, El Esterito y La Playa en jurisdicción de La Unión; y Punta Jocote y El Güisquil, en jurisdicción de Conchagua.

Este sector se convertirá en un ámbito de nuevas actividades productivas vinculadas con el tradicional esfuerzo cotidiano de la pesca artesanal. Se involucrarán los pobladores, especialmente los jóvenes, a quienes se fortalecerá en sus habilidades y destrezas para que construyan una mejor calidad de vida.

Es necesaria la acción coordinada entre instituciones estatales por ejemplo, el VMVDU, INSAFORP, CNR, ILP, CENDEPESCA quienes harán un diagnóstico de las condiciones socioeconómicas y de riesgo de las comunidades; el inventario de la propiedad de las viviendas y legalización de las mismas; la readecuación del parque de viviendas, ambientación y servicios básicos; el fortalecimiento de las capacidades humanas, especialmente de la población joven; y estimularán el emprendedurismo, para dar valor agregado a los productos de la pesca.

La intervención inmediata para habilitar las condiciones de desarrollo del frente de playa incluye la identificación de las condiciones sociales y urbanas de los sectores Güisquil, Punta Jocote, Villalta, El Esterito y La Playa y una caracterización del espacio habitado, identificando las necesidades de intervención físico-espacial de las viviendas ubicadas en los sectores de análisis.

Se examinará con detalle el espacio disponible en el límite de la playa tomando la franja comprendida desde la bajamar hasta la pleamar, a fin de establecer la probabilidad de reclamar tierra a la bahía para fines constructivos y de implementación de la infraestructura prevista en el frente de playa. Se diseñará el plan de ocupación urbanística, con el detalle pertinente para establecer la base de la transformación del frente de playa en lo relativo al desarrollo habitacional, incluyendo el espacio generado con el diseño del malecón.

5. EL ÁREA BAJO RÉGIMEN ESPECIAL (ABRE)

Aprovechar la inversión de alrededor de 200 millones de dólares para la construcción de Puerto La Unión demanda un tratamiento especial para construir en nuestro país una plataforma de servicios y de logística de clase mundial, aprovechando los recursos disponibles, el crecimiento del comercio contenedorizado, la apertura comercial y la integración centroamericana.

Hay conciencia de que el éxito del puerto depende de un entorno competitivo que permita integrar el desarrollo de la ciudad con la operación portuaria. El puerto será una realidad a partir de 2009. Dentro de 12 meses estarán atracando los primeros buques y se desarrollarán las primeras operaciones de carga y descarga de contenedores. Entonces, ¿cuáles son los escenarios posibles a partir del 2009?

Uno, que el puerto funcione sólo para el tránsito de la carga de contenedores que tiene como origen o como destino nuestro país; en este escenario la operación portuaria puede ser rentable, pero tendría muy poco impacto en el desarrollo local, regional y nacional.

El segundo escenario podría ser un puerto al servicio de la carga del Pacífico centroamericano, captando y distribuyendo la carga de contenedores de El Salvador, el sur de Honduras y el occidente de Nicaragua. Esto supone una relación de cooperación / competencia con los puertos Quetzal, San Lorenzo y Corinto. Sería pues, un puerto de cabotaje.

Como tercer escenario se podría contar con un puerto Centroamericano, conectado al Atlántico hondureño a través del Corredor Interoceánico entre Puerto La Unión y Puerto Cortés, es decir, la carretera que uniría a Santa Rosa de Lima con el Valle de Comayagua y el Valle de Sula y seguramente sería rentable.

Pero el escenario al cual debemos aspirar y convertir en realidad es el aprovechamiento de la oportunidad de construir un desarrollo portuario de clase mundial, con una plataforma de servicios y de actividades logísticas y con un sistema multimodal de transporte que lo conecte al Océano Atlántico, que ponga a El Salvador en el nuevo mapa económico internacional.

Para construir ese escenario es imprescindible y urgente la promulgación de una ley de creación de una Área Bajo Régimen Especial (ABRE)¹⁵, que asegure el liderazgo oficial que garantizará la coordinación y articulación de las acciones de las instituciones públicas para que sea efectiva la puesta en práctica del Plan de Desarrollo Territorial de la subregión La Unión, y que aplique la legislación correspondiente.

La finalidad inmediata es propiciar la coordinación entre las instituciones del gobierno central de tal manera que haya una efectiva articulación de acciones entre éste con los gobiernos locales. Se trata del aprovechamiento pleno y sostenible del espacio geográfico de la subregión La Unión, tal como ha sido previsto en sus ámbitos portuario, logístico, turístico y productivo, para lo cual debe asegurarse la construcción de la infraestructura básica que garantice la funcionali-

¹⁵ Ver en Anexo 7.3. el anteproyecto de Ley propuesto por la CND

dad de las relaciones puerto/ciudad y se tenga la dotación de recursos financieros para el desarrollo territorial.

Esta propuesta se inscribe en el espíritu de la política nacional de ordenamiento y desarrollo territorial¹⁶, por la cual se establece que la ejecución y administración de proyectos y planes de desarrollo territorial responden a los intereses del Estado. También tiene a la base la política de descentralización¹⁷, que reafirma la importancia de los municipios en el desarrollo local, regional y nacional.

La ABRE también tiene como fundamento los planes de desarrollo de la Sub Región La Unión, de la Ciudad Puerto y del Puerto La Unión y que consideran al nuevo puerto como el detonante del desarrollo, por lo cual, las inversiones públicas y privadas del entorno portuario (drenajes, manejo de desechos, turismo, educación, entre otros) son estratégicas y complementarias. Estos planes se convertirán por ley en instrumentos jurídicos de obligatorio cumplimiento para las instituciones del gobierno central, las municipalidades y los particulares.

De acuerdo con esta ley se generará una nueva forma de administración gubernamental que planifica, decide y ejecuta proyectos “en el territorio”, con la participación – en igualdad de condiciones y responsabilidades – de las instituciones del gobierno central y de las municipales, manteniendo cada una sus responsabilidades y potestades que les dan sus propias leyes constitutivas vigentes.

La creación del ABRE como instancia de coordinación, agilización, facilitación, promoción, seguimiento y evaluación que garantizará el debido cumplimiento de la ley en el territorio, concretiza una forma de gobernabilidad local con la participación de los delegados del Órgano Ejecutivo y con la participación de los alcaldes que conforman la Sub región.

La nueva institucionalidad contará con delegados del gobierno central: a) Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales; b) Ministerio de Economía; c) Ministerio de Hacienda; d) Vice Ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano; e) Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma; f) Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados.

¹⁶ MOP/VMVDU, Política Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, San Salvador, Septiembre de 2007

¹⁷ Secretaría Técnica de la Presidencia, Política Nacional de Descentralización, San Salvador, Julio de 2007

Y por los gobiernos locales participarán los alcaldes de los municipios que conforman la sub región: Conchagua, Intipucá, La Unión, Meanguera del Golfo, Pasaquina y San Alejo.

GRÁFICO NO. 1: ORGANIZACIÓN INSTITUCIONAL DEL ABRE



El Presidente Ejecutivo del Consejo Regulador debe ser un Comisionado Presidencial con la autoridad suficiente para garantizar el compromiso del Órgano Ejecutivo de que las instituciones nacionales, incluyendo las Autónomas, cumplan exactamente lo que les corresponde tanto en inversión como en ejecución en el marco de los PODT. Y, con la participación directa de los alcaldes desde la planificación hasta la ejecución, se fortalece su papel de sujetos activos del proceso de desarrollo.

El delegado presidencial será electo por el Presidente de la República de una terna propuesta por el resto de miembros integrantes del Consejo Regulador. Dicho delegado será el Presidente Ejecutivo del Consejo y estará a cargo de la administración. Para estos efectos contará con el apoyo de un Director Ejecutivo.

Dicho Consejo iniciará en forma inmediata la implementación del Plan de Desarrollo Territorial en la Sub Región de La Unión. Se ha previsto en la ley que dicho Consejo pueda establecer un régimen de incentivos para el impulso de los proyectos de desarrollo en el territorio; que dicte una normativa especial que facilite y agilice el otorgamiento de permisos para obras de desarrollo públicas y privadas; y que defina los mecanismos necesarios para la dotación de recursos extraordinarios a las entidades públicas y las municipalidades. Las prioridades de inversión que

surjan por la ejecución de los PDT serán presentadas al Ministerio de Hacienda para su consideración en los proyectos de inversión establecidas en la Ley de Presupuesto General del Estado.

La Ley ABRE facultará a los municipios para que de manera individual o conjunta, puedan obtener recursos adicionales al FODES, con la garantía de ser canalizados por ley en forma directa a través del Consejo Regulador.

6. REFLEXIÓN FINAL

Sin duda el desarrollo de la región oriental encuentra en el nuevo puerto La Unión el detonante esperado por muchas décadas para encontrar nuevas oportunidades y perspectivas para sus pobladores. Sean noveles emprendedores en actividades productivas o jóvenes que se tecnifican para aportar su empuje a la producción o los servicios, están a la espera de políticas públicas creativas que abran un derrotero diferente en sus vidas.

El desarrollo requiere de decisiones compartidas entre los salvadoreños para que el Estado asuma un rol nuevo y tenga presencia efectiva en todo el territorio nacional. De eso hemos tratado con las propuestas para el desarrollo de la subregión La Unión y por eso reiteramos que deben ser asumidas por el sector público.

Es seguro el incremento de las actividades portuarias durante los próximos 30 años y eso obligará a la ampliación del área de operaciones para el atraque de buques. Por esta razón el Estado salvadoreño debe asegurar a su favor la reserva legal de las tierras costeras contiguas al puerto, hasta Punta Chiquirín. El Órgano Ejecutivo debe asegurar que el Instituto Salvadoreño de Transformación Agraria (ISTA) haga el procedimiento legal indicado y evite las transferencias o ventas de las tierras en su poder.

También es previsible el crecimiento de las actividades de transporte de personas y de carga por las nuevas actividades productivas que surgirán en la región oriental, como consecuencia del funcionamiento del puerto, por lo cual, el gobierno central, a través del Ministerio Obras Públicas, deberá construir la infraestructura idónea que proporcione una funcional conectividad vial dentro de la región oriental. Esta es una manera de prever el sistema multimodal de transporte que requiere la plataforma de servicios y logística de interés nacional.

De igual manera, las instituciones públicas y privadas vinculadas con la educación formal y no formal, especialmente las primeras, deben crear programas de largo alcance para que la región cuente con los recursos técnicos y profesionales que ahora no tiene, pero que serán demandados en los próximos cinco o diez años.

El sistema de ciudades es una idea novedosa que puede dar frutos de diversa naturaleza para sus habitantes, pero su concreción requiere del encuentro coordinado de entidades públicas que sean dirigidas por un gestor central que tenga claridad sobre los objetivos y procedimientos políticos y técnicos a implementar. Sin duda, el involucramiento de los gobiernos locales en la construcción del sistema de ciudades es imprescindible, lo mismo que la participación de los particulares con sus diversos intereses, lo cual, abre caminos a la gobernabilidad regional y local en el país.

Es necesario darle un entorno estimulante al nuevo puerto y, como tal, se ha identificado la creación de la futura Ciudad Puerto La Unión – Conchagua, que debe ser un ámbito gratificante para sus habitantes y funcional para la vida económica. La ciudad puerto se creará a partir de las intervenciones urbanísticas estratégicas como la ampliación de la calle de ingreso a la zona urbana y una vía periférica interna. El Ministerio de Obras Públicas tiene los diseños de esas obras y sólo necesita la decisión del financiamiento para ejecutarlas.

Es urgente contar con un sistema integral de tratamiento de las aguas servidas para todo el ámbito urbano y un programa de manejo y disposición de los desechos sólidos. El proyecto debe ser pensado al menos con la perspectiva de 25 años. Debe responderse de inmediato a iniciativas en marcha como la construcción de un nuevo centro económico, ubicado entre La Unión y Conchagua, cuyos impulsores han asumido y cumplido las directrices del plan de ordenamiento de la ciudad puerto, aún cuando no es todavía de obligatorio cumplimiento, pero ven en este instrumento garantía para su inversión.

La ciudad puerto requiere la construcción de un frente de playa y para eso se cuenta con los perfiles de diseño de un malecón, de una playa artificial y de un acuario. Desde hace cuatro años se tiene la oferta de un aporte financiero parcial del gobierno del Japón para construir el muelle municipal. Y, aunque existe un diseño final para la obra, la descoordinación y lentitud gubernamental no han permitido su construcción.

La renovación del casco histórico es otro elemento de la ciudad puerto, e incluye también la creación de un Centro Cívico Cultural para uso de la ciudadanía. Hay avances en la preservación de la antigua terminal ferroviaria de FENADESAL para convertirla en dicho centro. La falta de decisiones gubernamentales ha impedido su concreción.

También es necesario crear condiciones favorables en la vida de las comunidades de pescadores que residen en las orillas de las playas, ganándole tierra al mar con la destrucción de los manglares y exponiéndose en zonas de riesgo, que dificultan el ordenamiento de la ciudad. Es prioritaria la intervención gubernamental para crear condiciones físicas y legales que den señales sobre el compromiso de transformar su hábitat.

La falta de coordinación institucional y articulación con los gobiernos locales, la excesiva burocracia, la necesidad de racionalizar el uso de recursos y la importancia de aprovechar el potencial del desarrollo portuario, han motivado y justifican la propuesta de un trato especial para la sub-región.

La recomendación urgente y estratégica, entonces, es la creación del Área Bajo Régimen Especial (ABRE), a través de la legislación correspondiente, para contar con una institución con liderazgo oficial, capaz de coordinar las acciones de otras instituciones públicas y de gestionar los fondos necesarios para iniciar y llevar a cabo las obras apuntadas y que inmediatamente se avoque a ello.

Finalmente, consideramos que teniendo como marco de referencia la obligatoriedad por decreto ejecutivo del Plan de Desarrollo Territorial (PDT) de la subregión La Unión, el ABRE experimentará nuevas formas de trabajo institucional que darán elementos prácticos favorables a la descentralización y el ordenamiento territorial. Estos temas son parte de la agenda nacional para la modernización del Estado y abren espacios para una efectiva administración pública.

7. ANEXOS

7.1. ESCENARIO DE DESARROLLO PARA LA REGIÓN ORIENTAL CON LA REVITALIZACIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN¹⁸

(1) Revitalización del puerto de La Unión por fases

Conceptos básicos aplicables al Puerto de La Unión y su desarrollo interno

Se espera que el puerto de La Unión desencadene el crecimiento renovado de la economía de El Salvador como un todo a través de incentivar el comercio, particularmente por embarques de contenedores de larga distancia. Con el fin de promover actividades económicas relacionadas con el comercio, se designará una zona libre en el área portuaria. Existen varios tipos de zonas libres establecidas en el mundo con diferentes funciones y cobertura geográfica así como con diferentes organizaciones administrativas. Se aclaran primero varios conceptos viables aplicables al área del puerto de La Unión.

Primero, la zona libre debe establecerse como un centro de crecimiento con funciones múltiples en lugar de ser solamente un puerto para libre comercio cerca de una ciudad pequeña. Desde una etapa temprana del desarrollo debe equiparse con funciones urbanas y varias instalaciones. Con el fin de permitir la ubicación de las varias funciones e instalaciones esperadas en un centro de crecimiento, es necesario designar un área extensa para propósitos especiales. El área portuaria y la extensa área interior pueden llamarse “Puerto y Zona Económica Libres (PZEL)”.

Segundo, debe establecerse una zona de libre comercio (ZL) en el interior inmediato del puerto. Si bien la exención de derechos aduanales tiende a volverse menos atractiva para que los inversionistas se ubiquen en una ZL a medida que se promueven los tratados de libre comercio, la introducción del impuesto al valor agregado, impuestos locales y otras medidas para asegurar suficientes ingresos nacionales bajo el libre comercio, hace que su exención en la ZL sea aún atractiva. Además, la ZL permite la libre transacción y tratamiento de bienes dentro de su territorio tales como etiquetado, limpieza, re empaque, selección, reparación y eliminación. Las instalaciones comunes de servicio proporcionadas por la ZL ofrecen incentivos adicionales a los inversionistas en la ZL. Estas incluyen las instalaciones de procesamiento, almacenamiento y distribución tales como bodegas y patio de camiones, instalaciones para la exhibición de bienes y otras funciones y un centro de información, así como una oficina de aduanas. Además, a medida que más industrias se instalan en la ZL, estas disfrutan generalmente de la economía de escala debido a la eficiencia a causa de la operación a gran escala y del alcance económico a través de la combinación efectiva de bienes y servicios.

Tercero, el PZEL debería servir cada vez más como un centro logístico internacional vinculado con zonas libres en otras regiones y países, ofreciendo funciones de almacenamiento, transporte y distribución, empaque y re-empaque y procesamiento de bienes procedentes de muchos países. A medida que procede la

¹⁸ Escenario de Desarrollo para la Región Oriental con la Revitalización del Puerto de La Unión. JICA, CND, Estudio sobre desarrollo económico enfocado en la región Oriental de la República de El Salvador., marzo 2004.

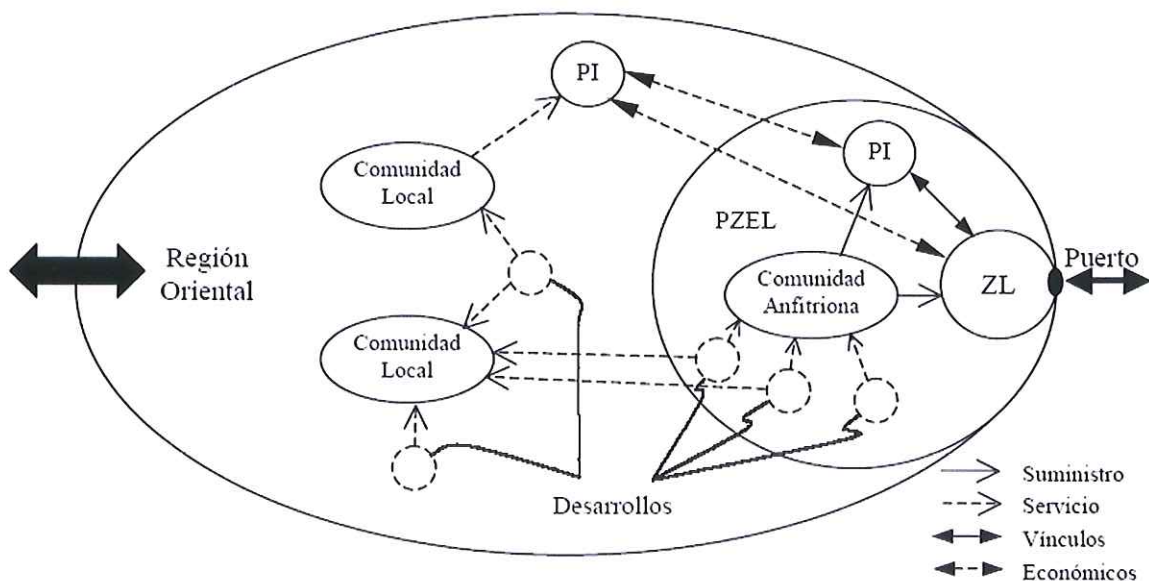
división internacional del trabajo, las funciones de transporte y distribución se vuelven cada vez más una parte importante de la industria manufacturera. Las funciones logísticas buenas y confiables pueden atraer por su cuenta a algunas industrias.

Caracterización del PZEL

El PZEL a establecerse deberá ofrecer un ambiente de negocios internacional de primera clase con el fin de satisfacer todas las condiciones de ubicación descritas anteriormente y más. Con el fin de garantizar un ambiente de vida cómodo para los inversionistas extranjeros y sus familias así como para la población local también deberían proveerse varias instalaciones de esparcimiento en el PZEL. Estas incluyen centros turísticos de playa y montaña, instalaciones recreativas (p. ej., museo del añil, huerto turístico, áreas de picnic, etc.) y un parque urbano así como servicios urbanos de alta calidad. Únicamente el puerto y las áreas de zona libre (ZL) estarán separadas para disfrutar de la condición especial. Para otras áreas dentro del PZEL se debería imponer un control limitado sobre las transacciones y el uso del suelo, el desarrollo y el paisaje. A cambio de ello, los inversionistas deberían poder disfrutar de beneficios locales relacionados con impuestos locales, reclutamiento de personal y manejo de la mano de obra.

La ZL en el PZEL disfrutaría de la condición de zona especial completa. El parque industrial (PI) disfrutaría de beneficios limitados permitidos para otros desarrollos en el PZEL. Como tales, las industrias individuales a ser ubicadas en el PZEL disfrutarían de los mismos beneficios al conformarse al control limitado impuesto sobre cualquier desarrollo en el PZEL. Una gama más amplia de industrias se ubicaría en el PZEL fuera de la ZL. Estas desarrollarían interacciones con empresas en la ZL sobre bases de negocios o de asociaciones conjuntas y contribuirían a acumular actividades económicas para el impulso de desarrollo económico en la Región Oriental (siguiente figura).

GRÁFICO NO. 2: DESARROLLO DE LA REGIÓN ORIENTAL CON EL PZEL



Desarrollo inicial

Se espera que el puerto de La Unión entre en servicio a mediados de 2007. Junto con la construcción del puerto, es necesario implementar proyectos relacionados y medidas institucionales para garantizar la operación adecuada del puerto desde el principio. Los proyectos relacionados incluyen el bypass para la ciudad de La Unión, la planta de tratamiento de aguas residuales para La Unión y Conchagua y otros servicios para el puerto y sus inmediaciones. Las instalaciones de la frontera en El Amatillo deberían mejorarse, comenzando con la reubicación del puente. También debería iniciarse la mejora de las condiciones de vida de la ciudad de La Unión, incluyendo la rehabilitación del frente de playa conforme a los planes actuales de la CND, la mejora del manejo de desechos sólidos, el establecimiento del mercado y el rastro municipal y la ampliación del suministro de agua.

El establecimiento de una nueva entidad administrativa para el puerto mismo es un asunto urgente en vista del programa de implementación del puerto de La Unión. Se ha promulgado una nueva ley para permitir que se establezca la Autoridad Marítima Portuaria (AMP) con este fin, pero es necesario establecer sus mandatos específicos urgentemente. Dichos mandatos deberían dar lugar al establecimiento de una corporación de desarrollo que tenga jurisdicción en el área.

El PZEL deberá incluir un área de conservación alrededor del Golfo de Fonseca y del volcán Conchagua. Las comunidades y la población locales deberían participar en la preparación del plan de manejo para el área de conservación del Golfo de Fonseca-Conchagua. El manejo del Golfo de Fonseca con la colaboración de Honduras y Nicaragua debería institucionalizarse ampliando la iniciativa PROGOLFO.

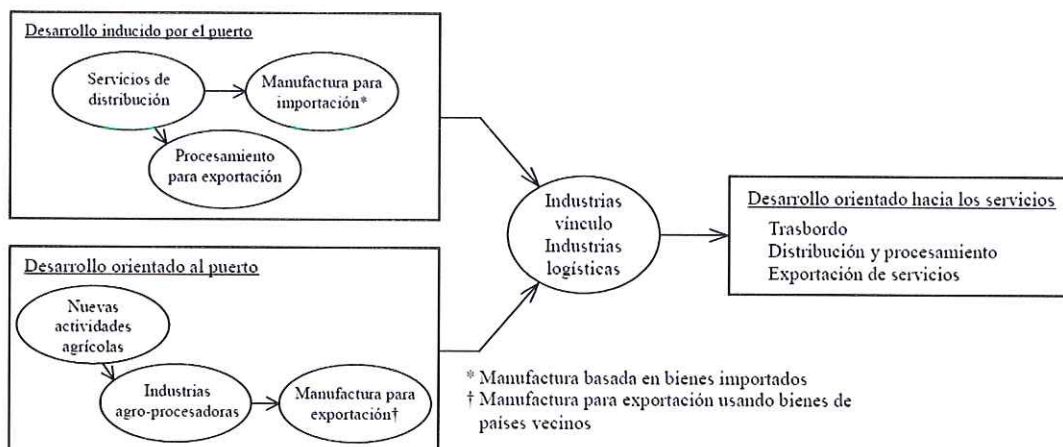
Revitalización del puerto de La Unión por fases

La revitalización del puerto de La Unión se realizaría a través de una secuencia de actividades a desarrollarse y eventos que ocurrirían después de que se establezcan las nuevas instalaciones portuarias. La exportación y la importación se ampliarían y diversificarían y otras actividades portuarias relacionadas se desarrollarían por pasos. Para crear un centro de crecimiento tal como se concibe anteriormente, la ciudad puerto de La Unión se desarrollaría rápidamente con infraestructura y servicios mejorados incluyendo algunos servicios de alto grado a establecerse con el tiempo. La revitalización del puerto de La Unión estaría apoyada por el desarrollo de la Región Oriental y viceversa, para la cual es necesario el fortalecimiento de la estructura espacial como un componente de la estrategia básica presentada anteriormente.

Escenario para el Desarrollo de la Región Oriental

El informe describe el escenario de desarrollo para la Región Oriental por fases y en una serie de actividades y eventos a desarrollar durante el período de la planificación hasta el año 2019. El desarrollo de la Región Oriental está fuertemente vinculado con la revitalización del puerto de La Unión. Algunas actividades económicas son inducidas por el puerto mientras que otras actividades se inician estratégicamente orientadas hacia el puerto. De cualquiera de las dos formas, se establecerá una gama más amplia de actividades facilitadas por los vínculos e industrias logísticas relacionadas. A medida que se desarrollen estos vínculos y funciones logísticas, el desarrollo de la Región Oriental estará apoyado cada vez más por las actividades orientadas hacia los servicios (siguiente figura).

GRÁFICO NO. 3: EVOLUCIÓN DEL DESARROLLO DE LA REGIÓN ORIENTAL CENTRÁNDOSE EN LA UTILIZACIÓN DEL PUERTO DE LA UNIÓN



(2) Estrategia Básica para el Desarrollo de la Región Oriental

La estrategia básica para el Desarrollo de la Región Oriental se ha establecido para enfrentar los problemas más fundamentales en la raíz de muchos problemas específicos. Estos problemas fundamentales que la Región enfrenta son:

- desarrollo y manejo inadecuados de los recursos hídricos y del suelo,
- suministro insuficiente de infraestructura y servicios básicos, y
- débil administración y finanzas locales.

En correspondencia con lo anterior, la estrategia básica cuenta con los tres siguientes componentes:

- Manejo y desarrollo de los recursos hídricos y del suelo, particularmente del Río Grande de San Miguel y las áreas de captación superiores en el norte;
- Fortalecimiento de la estructura espacial con el establecimiento de instalaciones de infraestructura clave, fortalecimiento selectivo de las funciones urbanas y uso eficiente del suelo; y
- Desarrollo humano e institucional basado en el fortalecimiento del gobierno local y en la organización y participación de la población.

Esta estrategia responde a los siguientes Objetivos para el Desarrollo de la Región Oriental, los cuales abordan los problemas principales identificados en los sectores económico, social y ambiental:

- Objetivo económico: fortalecer la estructura económica regional mejorando la productividad agrícola para lograr la competitividad de precios, estableciendo industrias competitivas y promoviendo vínculos de servicio con funciones urbanas más fuertes;
- Objetivo social: aliviar la pobreza y reducir el desempleo a través del desarrollo humano e institucional que permitirá la utilización de oportunidades emergentes asociadas con la revitalización del puerto de La Unión; y
- Objetivo ambiental: restaurar y mejorar la calidad ambiental y la capacidad de los recursos para apoyar a las industrias autóctonas, reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y mejorar el esparcimiento para la población local y los visitantes.

7.2. ARREGLOS INSTITUCIONALES PARA EL DESARROLLO DE LA REGIÓN ORIENTAL CON EL PUERTO DE LA UNIÓN¹⁹

Necesidades eminentes de arreglos institucionales

Los arreglos institucionales para una planificación efectiva, el desarrollo y manejo de varias funciones e instalaciones en el interior del puerto de La Unión así como las funciones e instalaciones portuarias son un asunto urgente, ya que la construcción del puerto comenzará pronto. CEPA ha estado examinando una organización administrativa para las funciones relacionadas con el puerto y sus instalaciones en los últimos años y ha sostenido discusiones con las agencias relacionadas para la implementación oportuna de proyectos relacionados para apoyar el desarrollo del puerto de La Unión, tales como ANDA para la expansión del suministro de agua, INSAFORP para capacitación relacionada con el puerto y el MINED para un nuevo instituto tecnológico. También se ha creado una nueva institución de Autoridad Portuaria Marítima para regular la navegación marítima y los servicios portuarios y se ha establecido el marco legal para la concesión de algunas funciones portuarias.

Sin embargo, no existe una sola entidad que coordine todas las actividades en el área del puerto de La Unión para asegurar la implementación oportuna de los varios proyectos por diferentes entidades, tanto públicas como privadas. A la fecha, un grupo de trabajo ministerial consistente de unos cuantos representantes del Gobierno, está a cargo de coordinar las actividades en el área limitada alrededor del futuro puerto de La Unión. Se espera que este grupo de trabajo sea ampliado y fortalecido, incluyendo representantes de los gobiernos locales y del sector privado. Eventualmente puede crearse una entidad permanente con jurisdicción global sobre el manejo de todas las funciones e instalaciones en el interior del puerto. Si bien el enfoque por etapas para la administración del desarrollo es realista, ciertamente para evitar problemas políticos relacionados con la creación de nuevas instituciones, puede resultar en un enfoque poco sistemático. Inicialmente, con la limitada jurisdicción de área, el grupo de trabajo no estaría en posición de regular actividades de desarrollo fuera del área. En particular, podría darse una especulación de las tierras volviendo difícil la futura expansión de su jurisdicción, sin mencionar la regulación de los desarrollos.

El estudio PNODT ha recomendado una nueva división administrativa con tres regiones, 14 sub-regiones y 31 microrregiones. Se espera que se establezca un nivel intermedio de administración del desarrollo entre el Gobierno Central y las municipalidades. Las microrregiones propuestas pueden corresponder a este nivel, pero las funciones de los otros dos niveles para la administración del desarrollo aún no están claras ni lo están tampoco las funciones específicas a ser transferidas al nivel intermedio para descentralización. Es posible que estos problemas no se resuelvan fácilmente ya que tienen graves implicaciones políticas. Por último, sin embargo, las necesidades inminentes de arreglos institucionales para el puerto de La Unión y su interior deberían satisfacerse de tal forma que no compliquen estos asuntos. Para mientras, es realista suponer la iniciativa en curso de las dos asociaciones municipales para el Golfo de Fonseca y el Río Grande de San Miguel como instrumentos institucionales para el desarrollo de la Región Oriental.

Condiciones para el desarrollo de la Región Oriental con el puerto de La Unión

Políticas públicas prioritarias y el compromiso sostenido del gobierno para la Región Oriental serían una condición esencial para el desarrollo de la Región Oriental con el fin de llenar los vacíos de la infraestructura existente así como para mantener el orden y la paz. La construcción del puerto de La Unión en sí simboliza tal prioridad, pero es necesario garantizar la utilización efectiva del puerto para asegurar el

¹⁹ Arreglos Institucionales para el Desarrollo de la Región Oriental con el Puerto de la Unión JICA, CND. Estudio sobre desarrollo económico enfocado en la región Oriental de la República de El Salvador., marzo 2004

desarrollo de la Región Oriental. Inicialmente, los proyectos y programas complementarios propuestos por este estudio de CND/JICA, se implementarían en su mayoría por agencias del gobierno directamente involucradas en cada aspecto, dentro del marco actual de la administración para el desarrollo.

Paralelamente, continuaría mejorándose la capacidad de los gobiernos locales para la planificación, implementación y administración del desarrollo. Esto se puede lograr más efectivamente a través de la planificación y la implementación del creciente número de proyectos en varios sectores con la participación de la iniciativa local. Esto convocaría a la movilización de más recursos locales en los sectores público y privado, incluyendo de los salvadoreños en el extranjero y sus remesas. Es necesario coordinar los proyectos a ser implementados por las agencias del gobierno, los gobiernos locales y por el sector privado para asegurar la realización efectiva de los Objetivos para el Desarrollo de la Región Oriental.

En vista de lo anterior, es necesario satisfacer las siguientes condiciones por medio de arreglos institucionales para el desarrollo a largo plazo de la Región Oriental:

- Unas funciones de planificación y coordinación más fuertes en los niveles regional y local;
- Un nuevo mecanismo de financiamiento para incrementar de manera significativa la movilización de fondos regionales;
- Una participación mayor e institucionalizada de la población local; y
- Una participación activa del sector privado, no solamente en actividades generales del desarrollo sino también en su administración.

Opciones para arreglos institucionales

Se conciben varias opciones para arreglos institucionales para el desarrollo de la Región Oriental con el puerto de La Unión con el fin de lograr las condiciones especificadas anteriormente. En la siguiente tabla se resumen cuatro diferentes alternativas con las ventajas y desventajas respectivas.

El establecimiento de la Autoridad de Desarrollo de la Región Oriental puede ser una opción a largo plazo que merecería una investigación adicional. Es más fácil establecer una corporación de desarrollo. Si bien permitirá una flexibilidad de administración debido a su naturaleza corporativa, puede enfrentar dificultades en la coordinación de proyectos públicos de las agencias del sector y para conseguir fondos del sector privado. La Región Oriental es demasiado grande para que la corporación maneje estas dificultades. El grupo de trabajo ministerial existente es una variante de la cuarta opción pero su jurisdicción es muy pequeña.

**CUADRO 3: ARREGLOS INSTITUCIONALES ALTERNATIVOS PARA
EL DESARROLLO DE LA REGIÓN ORIENTAL**

Opción	Características básicas	Ventajas	Desventajas
1. Autoridad del Desarrollo Regional	<ul style="list-style-type: none"> - Creada por el congreso a través de legislación - Agencias independientes o dependientes con supervisión mínima - Mandatos, poder y funciones demudas según fueron creadas 	<ul style="list-style-type: none"> - Estructura de organización muy estable - Plena autoridad para asegurar desarrollos coordinados 	<ul style="list-style-type: none"> - Necesidad de procesos tediosos y meticulosos para establecerla - Peligro de ser politizada
2. Corporación de Desarrollo	<ul style="list-style-type: none"> - Creada bajo leyes corporativas relevantes - Requiere capitalización inicial del gobierno - También la capitalización por gobiernos locales y del sector privado 	<ul style="list-style-type: none"> - Relativamente fácil de establecer - Menos probable de ser politizada - Flexibilidad gerencial debido a la naturaleza de la corporación 	<ul style="list-style-type: none"> - Dificultad en conseguir fondos del sector privado - debido a la falta de registros de su trayectoria - Dificultad de coordinar proyectos públicos de agencias en línea - Dificultad de asegurar un desarrollo balanceado debido a la supervisión pre-juiciada de la agencia a la cual está ligada
3. Oficina del Proyecto	<ul style="list-style-type: none"> - Oficina creada por orden ejecutiva del Presidente - Financiamiento del gobierno con la supervisión directa de la agencia principal - Una comisión o junta para la creación de políticas y oficinas para desarrollo de proyectos a ser implementados 	<ul style="list-style-type: none"> - Garantía de financiamiento - Más estable que una comisión/consejo - Suficientemente poderosa si se coloca bajo la Oficina del Presidente establecer 	<ul style="list-style-type: none"> - Necesita un brazo ejecutor si se coloca bajo la Oficina del Presidente - Dificultad para asegurar
4. Consejo o comisión	<ul style="list-style-type: none"> - Organización orientada al proyecto Más fácil y más rápida de con una oficina administrativa del proyecto - Financiamiento de agencias participantes y gobiernos locales - Principalmente para la coordinación, monitoreo y promoción/inversión de proyectos 		<ul style="list-style-type: none"> - Inestable debido a que es probable que su existencia esté amenazada por el cambio de dirigentes debido a elecciones fondos para operación y mantenimiento

Administración y organización para el área del puerto de La Unión y su interior

Una eficaz administración del desarrollo para la implementación coordinada de varios proyectos en el puerto de La Unión y su interior (Hinterland) sería esencial para utilizar el puerto más efectivamente para beneficio de la Región Oriental. Es deseable que se establezca una nueva organización de la administración para hacerse cargo de un área más grande en el hinterland del futuro puerto de La Unión o en el Puerto y Zona Económica Libres de La Unión (PZEL).

Tres condiciones son muy esenciales para que la organización de la administración desempeñe sus funciones efectivamente. Estas son: (1) fuerte autoridad, (2) control del uso del suelo y (3) flexibilidad. La organización de la administración debería ser la única entidad con poder otorgado por acto legislativo para tener funciones integrales de administración para toda el área. Esto no implica que todas las funciones e instalaciones en el área deberían ser controladas por esta organización. Al contrario, la mayoría de las funciones e instalaciones serían encomendadas al sector privado para su desarrollo, manejo y operación. Sin embargo, la nueva organización debería tener una fuerte autoridad para supervisar y orientar todos los desarrollos en el área. El estricto cumplimiento del control del uso del suelo es la segunda condición esencial. Esto se aplica particularmente a las regulaciones relacionadas con las restricciones en el uso del suelo y las transacciones de propiedad. La tercera condición esencial es la flexibilidad para permitir una respuesta rápida a las necesidades cambiantes y variables de administración que pueden surgir a medida que el área se desarrolla por etapas. Estas condiciones esenciales pueden satisfacerse más eficazmente al combinar recursos de los sectores público y privado. La asociación pública-privada para la ad-

ministración del desarrollo es la clave para el desarrollo exitoso del puerto de La Unión y su interior. La idea puede ser sustanciada por una entidad de tipo corporativo para la administración del desarrollo. A través de la capitalización de los gobiernos locales y la población local, esta entidad puede ser instrumental para la satisfacción de las cuatro condiciones enumeradas inicialmente para los primeros arreglos institucionales a ser aplicados al puerto de La Unión y su interior. Se establecerían varias empresas para realizar actividades específicas, como el desarrollo del frente de playa, desarrollo y administración de la zona libre, servicios públicos y actividades turísticas al igual que otros servicios relacionados con el puerto.

Acciones inmediatas recomendadas

Con o sin instituciones regionales, sería necesaria una entidad separada dedicada a la gestión del desarrollo para el puerto de La Unión y su interior y puede buscarse la opción de una corporación de desarrollo con una asociación pública-privada. Dado que el establecimiento de dicha corporación de desarrollo puede traer problemas políticos que pueden no ser resueltos fácilmente, es necesario tomar acciones inmediatas para asegurar la implementación oportuna de proyectos prioritarios en los primeros años, asegurando a la vez una coordinación de los desarrollos subsecuentes.

El grupo de trabajo ministerial existente puede tener una autoridad lo suficientemente fuerte, pero no se extiende a las áreas futuras de desarrollo. En principio, las municipalidades tienen autoridad para regular el uso del suelo en sus respectivas jurisdicciones a través de aprobaciones de acuerdo con sus planes para el uso del suelo. Para extender el control efectivo del uso del suelo en un área más extensa, incluyendo futuras áreas de desarrollo del puerto de La Unión y su interior además de áreas de conservación para asegurar un ambiente agradable para residentes y visitantes, deben cumplirse dos condiciones en el futuro cercano. Primero, es necesario preparar un plan formal del uso del suelo para un área lo suficientemente extensa para estos propósitos. Segundo, la función del control del uso del suelo de las municipalidades de La Unión y Conchagua debe hacerse efectiva. Una forma posible de lograr lo último es permitir a los alcaldes de las dos municipalidades delegar su responsabilidad en los grupos de trabajo ministeriales. Otra forma más sutil es cultivar la aceptación pública, por parte de la población local y de los gobiernos locales, para lo planificado para el desarrollo del puerto de La Unión y su interior, para que así permitan revisar los desarrollos no deseados en sus territorios y alrededores.

En resumen, las acciones inmediatas recomendadas son:

1. Delegación de la responsabilidad en cuanto al uso de suelo, de los alcaldes de las municipalidades de La Unión y Conchagua o, la CND en su nombre, en el grupo de trabajo ministerial;
2. Preparación y adopción formal de un plan del uso del suelo para el puerto de La Unión y su interior; y
3. Establecimiento de una unidad de administración local (UAL) sobre la base de los grupos administrativos existentes para lograr la aceptación del público y para la coordinación de actividades de desarrollo a nivel local.

En paralelo a lo anterior, el grupo de trabajo ministerial podría iniciar discusiones con las agencias relacionadas para obtener arreglos institucionales más permanentes para el puerto de La Unión y su interior y también para el desarrollo de la Región Oriental. Los arreglos institucionales para el puerto de La Unión y su interior (p. ej., PZEL) y la Región Oriental avanzarán paso a paso de la forma en que se ilustra a continuación.

7.3. ANTE PROYECTO: LEY DE CREACIÓN DEL ÁREA BAJO RÉGIMEN ESPECIAL

DECRETO N°

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

CONSIDERANDO:

- I Que en los artículos 84, 89, 101, 102, 103, 117, 203 y 206 de la Constitución de la República, se establecen las reglas y principios básicos en los cuales se sustentan los planes de ordenamiento y desarrollo de carácter nacional y regional;
- II Que en el departamento de la Unión se encuentra en desarrollo la construcción del puerto La Unión, obra que representa una importante oportunidad de desarrollo regional y, por consiguiente, exige de una ordenada y eficiente administración de las acciones territoriales y de desarrollo en toda la Región;
- III Que lo anterior también demanda, de parte de las autoridades nacionales y locales, dar pleno cumplimiento al mandato constitucional de cooperación y apoyo en los ámbitos regionales y locales a través de un nuevo modelo de gestión;
- IV Que el reciente lanzamiento de la Política Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial proporciona el marco de referencia para el impulso de acciones específicas en esta materia;
- V Que siendo esos presupuestos las bases de las disposiciones constitucionales contempladas en los artículos 203, inciso segundo, y 206 de la Constitución de la República, resulta necesario emitir las normas legales que faciliten dicho propósito.

POR TANTO,

En uso de sus facultades constitucionales y a iniciativa del Presidente de la República por medio del Ministro de Obras Públicas, Vivienda y Transporte,

DECRETA la siguiente:

LEY DE CREACIÓN DEL ÁREA BAJO RÉGIMEN ESPECIAL DE LA REGIÓN PORTUARIA DE LA UNIÓN

Art. 1.- Para efecto del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Región de La Unión, constituyese el “**Área Bajo Régimen Especial de la Región Portuaria de La Unión**”, la cual estará integrada por los territorios de los siguientes municipios:

- a) Conchagua,
- b) Intipucá,
- c) La Unión,
- d) Meanguera del Golfo,
- e) Pasaquina, y
- f) San Alejo

La Región constituida en la presente ley, está sujeta a un régimen especial de administración, cuyo propósito consiste en ordenar las relaciones de coordinación entre los planes de desarrollo regional y local, así como en alcanzar la plena coherencia entre las acciones que afectan al territorio nacional y la Región, dotando de un mecanismo que garantice la coordinación intermunicipal y de las disposiciones que, de acuerdo a la ley, garanticen dicha situación.

Art. 2.- El Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial, el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Región de La Unión y Plan Maestro de Desarrollo del Puerto La Unión, deberán aprobarse mediante Decreto Ejecutivo; así mismo, los planes de ordenamiento y desarrollo territorial locales de los municipios que integran dicha Región, deberán aprobarse mediante correspondiente ordenanza municipal. Todos estos instrumentos deberán ser inscritos en el Centro Nacional de Registro dentro de un plazo no mayor de dos meses a partir de su fecha de aprobación.

Los Concejos Municipales de la Región estarán obligados a colaborar con la implementación de las acciones programadas en dichos planes nacional y regional de desarrollo territorial; asimismo, las Secretarías de Estado del Órgano Ejecutivo y las Instituciones Oficiales Autónomas que realicen actuaciones en la Región deberán cumplir estrictamente lo estipulado en esos planes y colaborar con los Gobiernos Municipales de la Región en lo que corresponde a los respectivos planes locales.

Art. 3.- Mientras los Consejos Municipales no aprueben sus respectivos planes locales de desarrollo, las normativas aplicables localmente serán las del Plan regional. En todo caso, al aprobarse los planes locales éstos deberán guardar concordancia con las estipulaciones del Plan regional y las disposiciones técnicas sobre el uso del suelo.

Los Ministerios de Medio Ambiente y Recursos Naturales, de Economía y el de Hacienda, el Vice ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano, la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma y la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados, así como todas aquellas instituciones públicas especialmente designadas, una vez aprobados los planes de desarrollo local, deberán colaborar, en lo pertinente, con las autoridades locales para su ejecución.

Art. 4.- Tanto el Plan nacional y el regional, como los planes locales y sus reformas, deberán publicarse en el Diario Oficial, sin lo cual, serán nulos.

Art. 5.- Para efecto de planificar, formular, implantar, controlar y actualizar el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Región de La Unión, y establecer la debida coordinación y cooperación entre las distintas autoridades gubernamentales centrales y locales del “Área Bajo Régimen Especial de la Región Portuaria de La Unión”: Créase la “Comisión para el Ordenamiento y el Desarrollo Territorial de la Región de La Unión”, en adelante la **Comisión**, en carácter de institución oficial autónoma descentralizada, con personalidad jurídica, de derecho público, con patrimonio propio, con autonomía técnica, administrativa y presupuestaria; adscrita al Ministerio de Obras Públicas, Transporte, Vivienda y Desarrollo Urbano, en el Ramo de Vivienda.

Art. 6.- La Comisión contará con un presupuesto propio, el que se fondeará con los aportes realizados por las entidades que la conforman, a prorrata de las actuaciones que se espera que realice en beneficio de cada institución o municipio pudiendo, sin embargo, apoyarse entre ellas según las capacidades financieras y previo acuerdo del Consejo Regulador.

En el ejercicio de sus funciones, y para el logro de sus propósitos, la Comisión podrá administrar recursos de instituciones nacionales y de cooperación, ya sean públicas o privadas.

En todo caso, el patrimonio de la Comisión estará constituido por:

- a. Los aportes realizados desde del Presupuesto General de la Nación;
- b. Fondos obtenidos por servicios prestados a particulares,

- c. Los bienes muebles e inmuebles, valores o derechos que adquiriera a cualquier título, así como sus productos y rentas obtenidos,
- d. Cualquiera otro ingreso que obtenga a título legal.

Art. 7.- La estructura orgánica básica de la Comisión estará conformada de la siguiente manera:

- a. El “Consejo Regulador”, que es la unidad orgánica máxima responsable de dirigir y resolver colegiadamente sobre los asuntos de competencia de la Comisión; y,
- b. La “Dirección Ejecutiva”, que en sí misma estará integrada por las unidades técnicas y administrativas que el Consejo Regulador establezca mediante reglamento interno de la entidad.

Art. 8.- Corresponde al Consejo Regulador, dirigir, instruir y evaluar el desempeño de la Dirección Ejecutiva en todos los aspectos relacionados con la administración de las funciones necesarias para planificar, formular, implantar, controlar y actualizar el Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Región de La Unión, garantizando la coherencia de éste con las directrices que dicte el “Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial”, como también, en cuanto a las acciones administrativas de coordinación para la articulación de los objetivos y actuaciones con los Planes de Ordenamiento y Desarrollo Territorial Locales de los municipios de dicha Región.

El Consejo Regulador estará conformado por:

- a. El Alcalde de Conchagua,
- b. El Alcalde de Intipucá,
- c. El Alcalde de La Unión,
- d. El Alcalde de Meanguera del Golfo,
- e. El Alcalde de Pasaquina,
- f. El Alcalde de San Alejo,
- g. El delegado regional del Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales,
- h. El delegado regional del Ministerio de Economía,
- i. El delegado regional del Ministerio de Hacienda,
- j. El delegado regional del Vice ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano,
- k. El delegado regional de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma, y
- l. El delegado regional de la Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados.
- m. Un delegado por el Presidente de la República, quien presidirá las sesiones del Consejo Regulador.

Los delegados por las secretarías de estado y las Instituciones Oficiales Autónomas deberán ser funcionarios con la jerarquía de un Director o Gerente y con competencias delegadas suficientes para participar en la toma de decisiones del Consejo Regulador. Las delegaciones serán realizadas conforme las disposiciones legales aplicables.

Los miembros del Consejo Regulador mantendrán presencia permanente en el territorio de la Región, ejecutando lo que le corresponde a su institución según sus leyes y normativas específicas que las rigen, así como por las responsabilidades inherentes que surjan en la implementación de los planes de desarrollo regional y local. Los delegados de las Secretarías de Estado y de las Instituciones Autónomas deberán ejecutar sus funciones en permanente coordinación con los Ministros de sus correspondientes carteras o Presidentes de las Autónomas, según el caso. No devengarán dietas, solamente los sueldos que les sean asignados por sus respectivas instituciones.

Art. 9.- El delegado presidencial será electo por el Presidente de la República de una terna propuesta por el resto de miembros integrantes del Consejo Regulador. Dicho Delegado será el Presidente Ejecutivo de la Comisión quien estará a cargo de la administración, y para estos efectos contará con el apoyo de un Director Ejecutivo.

Art. 10.- Cada miembro dispondrá de un voto y las resoluciones se tomarán por mayoría simple. De conformidad al Plan, cuando una acción se refiera específicamente a un municipio o a la materia sobre la cual es competente una entidad nacional, el voto de éstos será requerido obligatoriamente. Dicho voto no será necesario cuando la decisión tenga como propósito determinar si la disposición en que se fundamente la acción de una Institución, o dicha acción, guarda coherencia con el Plan regional.

Art. 11.- Para el cumplimiento de sus funciones y finalidades, y en el marco de los planes de desarrollo territorial, el Consejo Regulador podrá:

- a. Determinar que acciones del Órgano Ejecutivo, como también de los Gobiernos Locales, incumplen lo dispuesto en el Plan Regional; y fundamentar ante la autoridad respectiva las enmiendas que deberán ser ejecutadas;
- b. Aprobar el proyecto de presupuesto y someterlo a consideración y aprobación por el canal correspondiente;
- c. Elaborar y aprobar, por mayoría calificada, su reglamento de funcionamiento y organización;
- d. Elaborar y aprobar, por mayoría calificada, el proyecto de reglamento de ejecución y proponerlo al Presidente de la República;
- e. Coordinar los planes específicos y acciones a ser ejecutadas por las Secretarías de Estado, las Instituciones Autónomas, las Municipalidades de la Región. De igual manera, las acciones en el territorio de la región de las personas naturales o jurídicas de derecho privado, deberán realizarse en el marco de los planes locales de desarrollo,
- f. Establecer un procedimiento unificado para el otorgamiento de permisos y autorizaciones que les corresponden otorgar a cada Institución miembro del Comité en el marco de sus leyes respectivas;
- g. Diseñar y gestionar, ante las autoridades correspondientes, la aprobación de los diversos incentivos para la inversión privada en los proyectos de desarrollo en el territorio;
- h. Agilizar las gestiones necesarias ante la autoridad competente para que las líneas de acción en la ejecución de las obras, se cumplan según su programación y presupuesto;
- i. Dar seguimiento técnico y financiero a la ejecución de los planes específicos;
- j. Aprobar el baremo tarifario por los servicios prestados;
- k. Gestionar recursos adicionales cuando los presupuestos de las Secretarías de Estado, Instituciones Autónomas y Municipalidades sean insuficientes para culminar determinadas obras y esta circunstancia se constituya en una amenaza para el cumplimiento de los objetivos y metas de los planes específicos y de los proyectos locales complementarios;
- l. Gestionar ante el Órgano Ejecutivo, a petición de los Concejos Municipales de la Región de La Unión, el financiamiento para la ejecución de los proyectos locales complementarios;
- m. Coordinar y gestionar las acciones de cooperación nacional e internacional que contribuyan a la implementación de los planes específicos;
- n. Promover, difundir y debatir con la población meta, los objetivos, programas, acciones, alcances, metas y avances de ejecución de los planes específicos;
- o. Facilitar la integración de los esfuerzos locales en la ejecución de los planes específicos;
- p. Establecer mecanismos permanentes de comunicación con la ciudadanía y las distintas organizaciones de la sociedad civil y productiva, como las gremiales empresariales, las cooperati-

vas, las asociaciones de interés particular y las fundaciones y asociaciones de utilidad pública, entre otras;

- q. Evaluar integralmente de manera periódica la ejecución de los planes específicos e informar a los diputados del Departamento de La Unión, a los Concejos Municipales de la Región de La Unión y a las organizaciones de la sociedad civil sobre los resultados de dicha evaluación;
- r. Conocer y pronunciarse sobre las recomendaciones que los diputados del Departamento de La Unión, los Concejos Municipales de la Región La Unión y las organizaciones de la sociedad civil y productiva presentaren respecto de cada informe de avance;
- s. Elaborar y presentar informes anuales de gestión ante el Órgano Ejecutivo, el Órgano Legislativo y las Municipalidades de la Región La Unión;
- t. Proporcionar de manera permanente, y por cualquier medio que garantice su difusión, todo lo referente a los planes de desarrollo regional y local, así como las disposiciones técnicas relativas al uso del suelo;
- u. Aprobar, a sugerencia del Director Ejecutivo, los nombramientos de los funcionarios de la Oficina Técnica.

Art. 12.- El responsable de la Dirección Ejecutiva desempeñará funciones de secretaría del Consejo Regulador y dicha Dirección tendrá dentro de sus competencias las siguientes:

- a. Colaborar con el Consejo Regulador, en el cumplimiento de sus funciones y atribuciones;
- b. Actuar como secretaría del Consejo Regulador, a través del funcionario ejecutivo de más alto rango, el cual participará en sus sesiones con voz pero sin voto;
- c. Representar legalmente al Consejo Regulador;
- d. Velar por el debido cumplimiento de la presente Ley y de las funciones del Consejo Regulador;
- e. Celebrar toda clase de actos y contratos en que tenga interés el Área bajo Régimen Especial de la Región de La Unión, previa aprobación del Consejo Regulador;
- f. Elaborar y proponer al Consejo, las Normas Técnicas específicas que requieren la puesta en vigencia del plan regional y en lo pertinente a los planes locales;
- g. Velar porque los proyectos de parcelación y construcción que se desarrollen en la "Región", cumplan con los requerimientos establecidos en los instrumentos de ordenamiento de la Región y locales, así como a las demás leyes de la república; y
- h. Servir de oficina técnica de apoyo a los consejos municipales de la Región, y en especial para dar curso legal a los trámites necesarios para calificar el uso del suelo urbano, rural y las áreas protegidas; otorgar permisos de parcelación o construcción; definir alineamientos viales y zonas de retiro; obtener el aval del municipio para la realización de proyectos, mediante el trámite de revisión vial y zonificación; y efectuar, recepciones de obras de todo proyecto a realizar en la "Región", que cumpla con los requerimientos mencionados en el literal anterior.

Las competencias de la Dirección Ejecutiva se ejercerán en el marco del Plan de Ordenamiento y Desarrollo Territorial de la Región La Unión.

Art. 13.- Los municipios que conforman la Región de La Unión, solos o asociados, podrán normar, diseñar y ejecutar proyectos que sirvan para ampliar o mejorar los resultados de los planes desarrollados conforme a la presente Ley, en materia de saneamiento ambiental, paisaje, ornato y de zonas de esparcimiento, entre otros.

Estos proyectos locales complementarios serán del conocimiento del Consejo Regulador para darle al cumplimiento al artículo 11, literal k), de la presente ley.

Art. 14.- Los Concejos Municipales de la Región La Unión, por medio del Consejo Regulador, podrán gestionar ante el Órgano Ejecutivo el financiamiento para la ejecución de proyectos locales que sirvan para ampliar o mejorar los resultados del Plan de Desarrollo Territorial de la Región La Unión. Dicho financiamiento provendrá del presupuesto ordinario, extraordinario o de la cooperación internacional y estará sujeto a la disponibilidad de recursos de la Hacienda Pública.

Las municipalidades deberán realizar esfuerzos adicionales de recaudación para el co-financiamiento de dichos proyectos.

Los Municipios que sostengan la cooperación y coherencia de sus actuaciones con los Planes regionales podrán, previo informe positivo del Consejo Regulador, recibir recursos en cantidades equivalentes a los que les corresponderían si estuvieran en los rangos más altos de los criterios de asignación establecidos por el artículo 4 de la ley del Fondo para el Desarrollo Económico y Social de los Municipios, FODES.

Art. 15.- Para el cumplimiento del plan regional, la presente ley constituye un régimen especial que se aplicará con preferencia a cualesquiera leyes, reglamentos y demás disposiciones dictadas para la Administración pública, instituciones autónomas y demás entidades estatales, incluyendo las municipalidades de la Región. Sin embargo, en todo caso, se deberá guardar concordancia y realizar las acciones de cooperación que sean necesarias a fin de garantizar la debida ejecución y aplicación de los planes de carácter nacional, regional o sectorial que guarden relación con la región.

Para todo lo no regulado en esta ley se aplicará la legislación general.

En el caso de las leyes orgánicas de instituciones autónomas que exijan una nominación expresa para su afectación, por ministerio de ley, téngase por afectadas por la presente normativa.

Art. 16.- El presente decreto entrará en vigencia ocho días después de su publicación en el Diario Oficial.

DADO EN EL PALACIO LEGISLATIVO: San Salvador, a los... días del mes de... de dos mil...

7.4. BANCO DE IDEAS DE PROYECTOS DE DESARROLLO DE LA SUB REGIÓN LA UNIÓN

El Plan de Desarrollo Territorial de la Sub Región La Unión (VMVDU) propone un banco de 209 proyectos, los cuales han sido priorizados utilizando los siguientes criterios:

- **Prioridad 1:** proyectos ya iniciados o firmemente decididos; en general proyectos territorialmente muy eficientes, con carácter de "llave" o "estrella", y que además pueden iniciarse inmediatamente, sin la ejecución previa de otro proyecto. Su temporalidad incluye el período hasta el año 2010.
- **Prioridad 2:** restantes proyectos más importantes con mayor valor estratégico, salvo si la gestión es demasiado compleja o el costo es excesivo frente al beneficio. Su temporalidad incluye el período hasta el año 2015.
- **Prioridad 3:** proyectos cuya valoración es intermedia. Su temporalidad incluye el período hasta el año 2020.
- **Prioridad 4:** proyectos sin carácter estratégico ni eficiencia territorial, salvo que tengan gran repercusión simbólica. Su temporalidad incluye el período hasta el año 2025.

Es importante tomar en cuenta que el PDT de la Sub región La Unión fue elaborado en el año 2006, por lo que la prioridad asignada a los proyectos así como su correspondiente estimación financiera, debe ajustarse a la nueva realidad territorial que enfrenta la sub región debido a la construcción del Puerto La Unión.

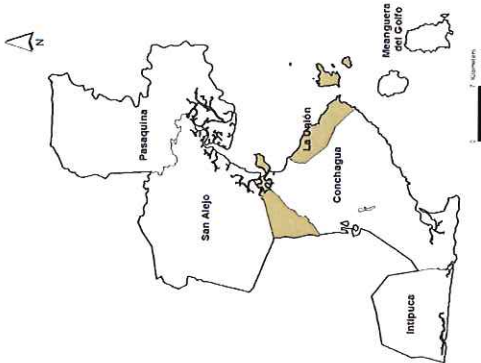
Los proyectos propuestos por el PDT solo aparecen "enunciados", por lo que se vuelve imprescindible su conversión en perfiles de proyectos más elaborados que permitan un análisis más detallado sobre su viabilidad técnica y financiera.

Consolidado de la Subregión (2005-2025)		
Prioridad según el PDT	Número de proyectos	Monto Inversión en USD
1	71	87,900,000
2	64	42,635,000
3	57	33,670,000
4	17	8,250,000
Total	209	172,455,000

A manera de ejemplo se han seleccionado los proyectos identificados con Prioridad 1 y se presentan en la siguiente tabla:


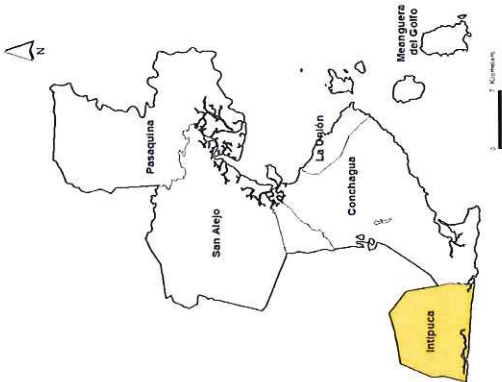
Municipio La Unión: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

Nombre del proyecto		US \$
1.	Rehabilitación del patrimonio arquitectónico del antiguo Puerto de La Unión e inmuebles industriales asociados	2,000,000
2.	Recuperación y puesta en valor del Centro Histórico de La Unión	5,000,000
3.	Desarrollo logístico en Los Mangos	4,000,000
4.	Parque de Actividades Logísticas junto al Puerto de La Unión	4,000,000
5.	Duplicación de la capacidad de la Carretera Panamericana entre Los Mangos y el núcleo de El Carmen	
6.	Obras de protección de la Autopista de La Unión frente a los efectos de las inundaciones, deslizamientos y derrumbes, y frente a las agresiones a sus bordes y al separador central.	500,000
7.	Continuidad del tramo final del By pass hacia la Carretera de Playitas	N.A.
8.	Recuperación de los derechos de vía del ferrocarril en La Unión-El Huisquil, y reubicación de las familias que los ocupan.	250,000
9.	Rehabilitación del barrio de pescadores de Villalta-Sector La Playa, incluyendo la construcción del Gran Malecón delantero (litoral de la Ciudad-Puerto).	5,000,000
10.	Estudio sobre transporte público semi-regular de la Isla Zacatillo con La Unión o con Chiquirín.	25,000
11.	Mejora del embarcadero principal de la Isla Zacatillo	N.A.
12.	Equipamiento y apoyos logísticos para la reconversión de los pescadores de la Ciudad-Puerto a otras actividades.	1,000,000
13.	Construcción Relleno Sanitario Mancomunado diez municipios ASIGOLFO, Cantón Tihuilotal (municipio de La Unión).	N.A.
14.	Eliminación del botadero de La Unión	N.A.
15.	Construcción del vertedero de residuos industriales para la zona industrial portuaria	1,000,000
16.	Proyecto de factibilidad y diseño del mejoramiento de los sistemas de agua potable, alcantarillado sanitario y planta de tratamiento de aguas residuales de las ciudades de La Unión y Conchagua (ANDA)	25,000,000
17.	Ejecución de la infraestructura básica de la Ciudad-Puerto en materia de agua potable, colector principal de aguas residuales y planta de tratamiento	
18.	Desarrollo turístico-recreativo integrado en la Ciudad-Puerto	6,000,000
19.	Construcción de la Nueva Centralidad de la Ciudad-Puerto, junto a la Carretera de Conchagua	4,000,000
20.	Estudio de ordenamiento del comercio en el Centro de La Unión	150,000
21.	Estudio y construcción de soluciones al problema del parqueo en el Centro de La Unión	1,500,000
22.	Reconstrucción/ampliación a 4 carriles del tramo de calle del Monumento al Soldado hasta la ciudad de La Unión, 3 km	N.D.
23.	Pavimentación de calle de La Unión hasta Amapalita, 4 km	N.D.
24.	Mejora/empedrado de calle de Amapalita hasta El Mirador en el Volcán de Conchagua, 10 km	N.D.
25.	Obra de paso (bóveda) a 50 metros del redondel en la proximidad de la Colonia San Carlos	N.D.
26.	Proyecto turístico "Finca Amapalita"	N.D.
TOTAL		59,425,000

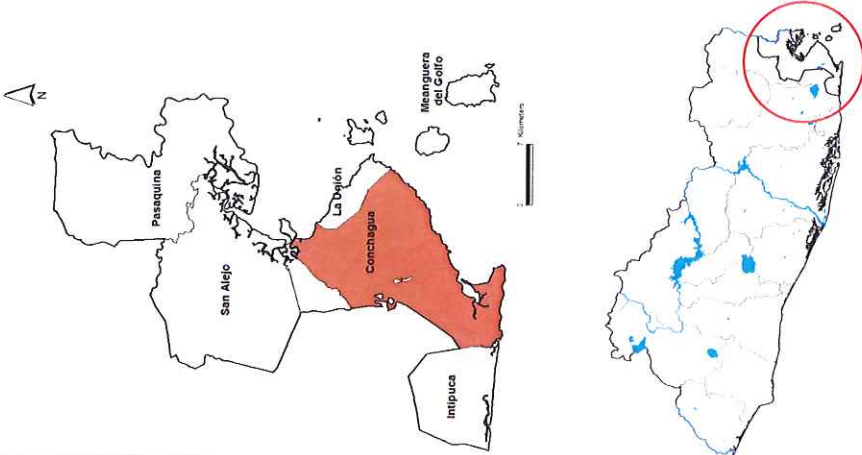


Municipio Intipucá: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

Nombre del proyecto		US \$
1. Estudio sobre potencialidad agrícola de los terrenos de la Costa Sur en torno a la Carretera del Litoral.		150,000
2. Realización de obras para el desarrollo de cultivos intensivos de regadío en los terrenos de la Costa Sur en torno a la Carretera del Litoral, con la instalación de un centro de comercialización.		2,500,000
3. Instalaciones para actividades de ecoturismo en El Icacal. Ciclo vía en la prolongación de la Avenida Úrsulo Márquez del área urbana y construcción de puente colgante sobre el estero al final de la ciclo vía.		1,500,000
4. Pavimentación de calle de Intipucá a El Cuco, 4.5 km		N.D
5. Pavimentación de calle de Intipucá a El Icacal, 4 km		N.D
6. Plaza comercial en Intipucá		N.D
7. Complejo deportivo en casco urbano		N.D
TOTAL		4,150,000

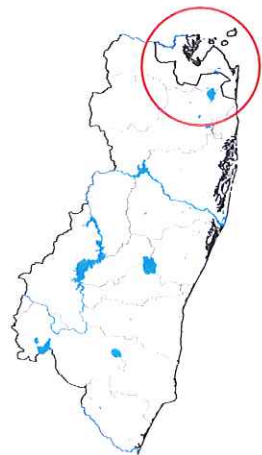
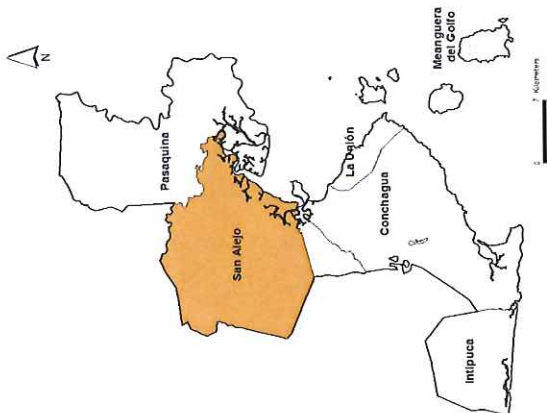


Municipio Conchagua: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

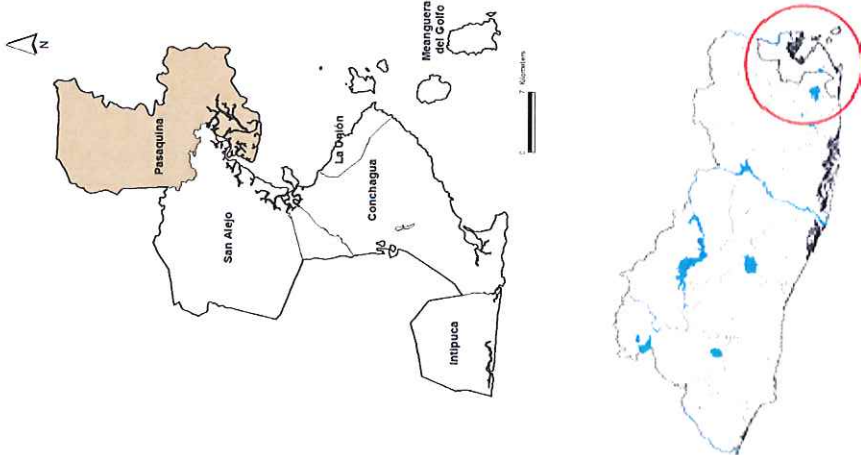
		Nombre del proyecto	US \$
1.	Proyecto de investigación y transferencia de tecnología agrícola, localizado en La Cañada		250,000
2.	Estudio para la recuperación de los derechos de vía del ferrocarril en La Unión-El Huisquil y reubicación de las familias		250,000
3.	Rehabilitación ambiental y habitacional de las zonas inundables en Punta Jocote, con reubicación de las familias más expuestas a los riesgos (litoral de la Ciudad-Puerto)		2,000,000
4.	Estudio y construcción de la nueva Terminal unificada de transporte interurbano		N.A.
5.	Protección y plan de manejo del Volcán de Conchagua. Consideración especial de los acuíferos.		250,000
6.	Acondicionamiento de embarcaderos en El Tamarindo y Buena Vista (Conchagua), y puesta en marcha de un transporte público regular por embarcación entre ambos asentamientos.		N.A.
7.	Equipamiento y apoyos logísticos para la reconversión de los pescadores		1,000,000
8.	Programa de diversificación de actividades para los pescadores del área de El Tamarindo.		500,000
9.	Proyecto de factibilidad y diseño del mejoramiento de los sistemas de agua potable, alcantarillado sanitario y planta de tratamiento de aguas residuales de las ciudades de La Unión y Conchagua.		Llave
10.	Ejecución de la infraestructura básica de la Ciudad-Puerto en materia de agua potable, colector principal de aguas residuales y planta de tratamiento		Llave
11.	Configuración y construcción de la Nueva Centralidad de la Ciudad-Puerto, junto a la carretera de Conchagua.		4,000,000
12.	Recarpeteo de la calle Conchagua a La Unión, 4 km		1,500,000
13.	Pavimentación de El Jagüey a El Tamarindo, 4 km		350,000
TOTAL			10,100,000

Municipio San Alejo: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

Nombre del Proyecto		US \$
1. Pavimentación y mejora de la carretera de San Alejo hacia La Unión, hasta enlazar con la Panamericana, incluyendo la construcción de los puentes adecuados.		N.A.
2. Recuperación y puesta en valor del Centro Histórico de San Alejo. Proyectos de rehabilitación del patrimonio cultural en el núcleo urbano.		2,000,000
3. Desarrollo industrial en el área de oportunidad entre el núcleo cantonal de Cerco de Piedra, la Panamericana y la carretera de San Alejo hacia La Unión.		4,000,000
TOTAL		6,000,000


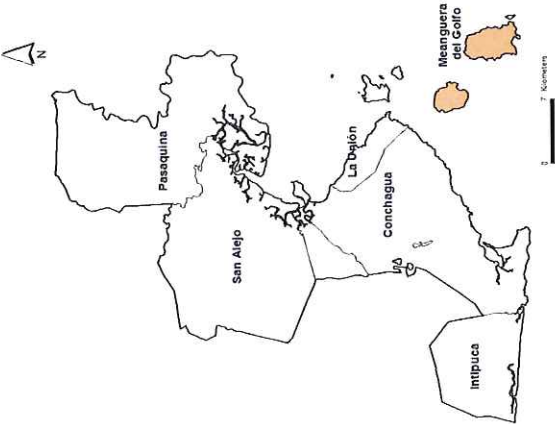


Municipio Pasaquina: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

		Nombre del proyecto	US \$
1.		Estudio sobre posible puesta en riego de zonas con potencial agrícola junto a los ríos Pasaquina y Goascorán, sobre todo aguas abajo de la confluencia de ambos.	150,000
2.		Nuevo Rastro Mancomunado junto a Carretera Panamericana, situado entre el desvío de El Nance y el desvío hacia el casco urbano de Pasaquina.	2,500,000
3.		Recuperación y puesta en valor del Centro Histórico.	2,000,000
4.		Nuevo trazado del tramo fronterizo de la Panamericana, como Carretera Especial, incluyendo nuevo puente sobre el Goascorán y Nueva Aduana.	N.A.
5.		Pavimentación y mejora generalizada de la carretera de El Nance a Piedras Blancas, eje de la Costa de Pasaquina.	N.A.
6.		Implementación del Plan de Manejo del Área Natural Bahía de La Unión. Regulación y mejora de las explotaciones camarónicas y salineras.	150,000
7.		Tratamiento de aguas negras de la cabecera municipal, 5000 personas	N.D
8.		Tratamiento de aguas negras del cantón Santa Clara, 5000 personas	N.D
9.		Pavimentación de Pasaquina a la Ruta Militar, 1.5 km	350,000
10.		Apertura de calle (ó ampliación de la existente) entre San Carlos y El Amatillo, 6 km	N.D
		TOTAL	5,150,000

Municipio Meanguera del Golfo: Propuestas de proyectos e inversión estimada al 2015

Nombre del proyecto		US \$
1. Construcción de embarcadero para transporte de mayor capacidad, frente al casco urbano de Meanguera.		N.A.
2. Programa de alternativas para los pescadores de las islas Meanguera y Conchagüita.		500,000
3. Proyecto de tratamiento de la basura en Meanguera del Golfo, y construcción de las instalaciones correspondientes.		1,000,000
4. Mejoramiento del servicio de agua potable en el núcleo urbano de Meanguera.		50,000
5. Plan de desarrollo turístico insular y regulación de nuevas edificaciones en el sur de la isla Meanguera.		500,000
6. Plan de desarrollo turístico insular y regulación de nuevas edificaciones en la isla Conchagüita		150,000
7. Sistema de bombeo mediante energía solar		300,000
8. Una embarcación/transbordador para transporte marítimo de 100 pasajeros		N.D.
9. Un vehículo todo terreno para servicios múltiples a la comunidad		N.D.
10. Reparación de adoquinado de 1.5 Km en el casco urbano		N.D.
11. Empedrado/fraguado de calle del casco urbano al Cantón El Salvador - Guanacastal, 2.5 km		325,000
12. Empedrado/fraguado de calle del casco urbano - La Periquera; 2 km		250,000
TOTAL		3,075,000



Equipo técnico y territorial de la CND

David Mena
Giovanni Berti
Teodoro Romero
Francisco Lazo
Ana Benítez
Mario Cerna
Juan Pablo Fontan
Reynaldo Fuentes
Martha Evelyn González
Carmen Hernández
Alma Martínez
Fausto Martins
Fidel Ramos
Alfredo Ramírez
Mayra Rodríguez
Nidia de Rodríguez
Isabel Villatoro

Equipo administrativo

Amilcar Umaña
Sandra Bernal
Jackelinne Payes
Esperanza Torres
Margarita Arias
Luis Peña



PLAN DE NACIÓN
Comisión Nacional de Desarrollo
EL Salvador

Calle Circunvalación N° 248, Colonia San Benito, San Salvador, El Salvador, C.A.

Telefax: 2263-8053 y 2264 4178.

Web www.cnd.org.sv E-Mail: cnd@cnd.org.sv

Hagamos El Salvador ¡Como todos lo queremos!