



PLAN DE NACION

**Plan de Nación**  
**Comisión Nacional de Desarrollo**

# **Estrategia de Despegue de la Región Oriental**

Hagamos **El Salvador** ¡Como todos lo queremos!

---

# **Plan de Nación**

**Comisión Nacional de Desarrollo**

## **Estrategia de Despegue de la Región Oriental**

## Contenido

1. INTRODUCCIÓN.....	3
2. IDENTIDAD, EXCLUSIÓN Y CRISIS DE LA REGIÓN.....	4
3. LA ESTRATEGIA DE DESPEGUE.....	6
3.1. <i>El desafío y la oportunidad</i> .....	6
3.2. <i>La visión</i> .....	7
3.3. <i>Los proyectos</i> .....	7
3.4. <i>Áreas y proyectos de interés ciudadano</i> .....	14

## 1. Introducción

El proceso del Plan de Nación en la región de oriente ha pasado a una nueva etapa: de consulta y deliberación, en 2001, a la sistematización, identificación de proyectos y su ejecución, en 2002.

La región de oriente tiene un fuerte sentido de identidad, fundamentado en su unidad geográfica e histórica, pero a la vez en la marginación y crisis de su estructura socio productivo, en su pobreza y en la recurrencia de desastres. Al iniciar el siglo XXI se presentan nuevas oportunidades y amenazas que requieren nuevas formas y métodos de abordar los desafíos para buscar hacer la diferencia con el pasado. Así, la novedad para oriente está en su propia capacidad de generar un proceso regional con una fuerza social que impulsa una nueva visión de región.

Una visión de región, una estrategia de despegue y una fuerza social comprometida con su misión de superar el subdesarrollo histórico son los elementos que hacen la diferencia para enfrentar los retos y aprovechar las oportunidades. De varias maneras, los grupos organizados a lo largo de 2001 sostuvieron ese planteamiento cuando se dio a conocer la estrategia de despegue en la región oriental, el 20 de noviembre de ese año, en la ciudad de La Unión. Mas tarde, en el primer trimestre del 2002, hubo talleres con la participación de todos los grupos y los aportes se sistematizaron con la asistencia del consultor Carlos Umaña Cerna.

La estrategia pretende hacer realidad la visión de región por medio de la consecución de sus objetivos generales. En primera instancia construir la infraestructura y las capacidades básicas en la región para el impulso inicial, que logre integrarla como región y la incluya activamente en el proceso de desarrollo nacional y en el centroamericano. Ese impulso tiene que apuntar a modalidades sostenibles que no repitan la transitoriedad e inconsistencias del pasado. El desarrollo de la capacidad cívica en la región es necesario para formular su propia agenda e incidir en el gobierno central y local y en otras instancias relevantes en los asuntos que conciernen a oriente. Esta capacidad política regional y la sostenibilidad en el tiempo, demandan la articulación de todos los procesos en la capacidad propia de crear y aplicar el conocimiento técnico y científico como una nueva forma de creación de valor, de articulación social e internacional.

La Agencia Sueca para el Desarrollo Internacional (ASDI) a través del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD), aportó recursos que permitieron la sistematización del proceso de despegue de la región oriental durante el primer trimestre del 2002. Adicionalmente, permitió la elaboración de varios de los perfiles de proyectos que responden a los requerimientos y las propuestas ciudadanas. La Comisión Nacional de Desarrollo (CND) reconoce la importancia de este aporte, particularmente porque introduce formas novedosas de cooperación comprometidas con la participación ciudadana. Ha sido el primer convenio suscrito entre la CND y una agencia de cooperación internacional.

San Salvador, noviembre de 2002

## 2. Identidad, exclusión y crisis de la región

La región oriental abarca una extensión de 7,776.89 kms<sup>2</sup> y en el año 2002, registra una población de 1,312,110 habitantes. Posee una fuerte identidad regional, sustentada en razones geográficas, históricas y políticas. Sus límites geográficos y políticos coinciden con una región natural delimitada al oeste por el Río Lempa, al este por el Río Goascorán y el Golfo de Fonseca, donde hace límite con Honduras y Nicaragua, al norte, por la cordillera montañosa, donde hace frontera con Honduras y al sur, por el Océano Pacífico.

En el periodo de la colonia y durante la primera parte de la vida independiente de El Salvador, el territorio oriental constituía un solo departamento, San Miguel. Posteriormente, en coincidencia con la muerte de Gerardo Barrios, el departamento se subdividió en cuatro, entre los años 1865 y 1875. Esta unidad geográfica e histórica ha desarrollado un sentido de pertenencia e identidad cultural que se ha visto reforzada por la exclusión social y la marginación económica y política. Así, la marginación aparece como una constante en la historia regional y esto ha sido consecuencia de la otra constante: el centralismo en el plano nacional.

En la actualidad, se puede constatar una brecha de desarrollo social entre la región y el resto del país, expresado en los indicadores de desarrollo humano que se registran en el cuadro correspondiente.

En el ámbito económico, la región de oriente fue integrada por medio de roles no determinantes en los modelos económicos: con granos básicos y el algodón en la postrimería de la sociedad agro exportadora, y con la agroindustria en el proceso de industrialización por sustitución de importaciones. Este mismo fenómeno se ha experimentado en el ámbito político administrativo, especialmente en la toma de decisiones clave del Estado, en la formulación de planes estratégicos y en la ejecución de la inversión pública.

La percepción en la región es que los enfoques para oriente usualmente han sido formulados y pensados desde el centro. De esa manera ha existido una visión regional en función de las necesidades del centro y no de la dinámica de desarrollo de la propia región y del país en su conjunto. El interés del centro se ha presentado como el interés nacional que está por encima del interés regional generando así una estructura territorial desequilibrada.

La forma en que la región funcionaba y se integraba a la vida nacional en los diferentes ámbitos hizo crisis a finales de la década de los setenta y se transformó completamente con la guerra en los ochenta. El algodón, la ganadería, la industria pesquera y minera, la producción de granos básicos y la propia generación de mano de obra para la recolección del café en occidente, entraron en crisis y prácticamente desaparecieron como roles funcionales.

El conflicto político militar aceleró y completó este proceso. La región de oriente fue una de las que sufrió el mayor impacto bélico, lo cual significó la desaparición casi completa de su base económica y la emigración hacia otras áreas y países de gran parte de su población. La emigración ha sido un componente permanente y estructural de la región durante el siglo XX, es decir, la región genera un excedente de población que no puede absorber con su base económica, obligándola a emigrar. Este fenómeno que ya existía previo a los ochenta, se transformó durante el conflicto y se orientó fundamentalmente hacia los Estados Unidos.

Índice de desarrollo humano por departamento (IDH) PNUD Índice de oriente ponderado según población	
	IDH 1999
Santa Ana	0.687
Sonsonate	0.669
Ahuachapán	0.626
Cabañas	0.609
Chalatenango	0.642
Cuscatlán	0.697
La Libertad	0.727
La Paz	0.668
San Salvador	0.765
San Vicente	0.647
Usulután	0.655
San Miguel	0.689
Morazán	0.619
La Unión	0.628
<b>Nacional</b>	<b>0.704</b>
<b>Región Oriental</b>	<b>0.657</b>

Otro de los elementos constantes en la vida regional lo forman los desastres que se han sucedido uno tras otro casi de forma periódica. Sequías, inundaciones, huracanes, terremotos y erupciones constituyen los elementos repetitivos de un permanente círculo desastroso. A finales de los noventa e inicios del siglo XXI, la recuperación económica y de infraestructura a partir del Acuerdos de Paz en 1992, se vio reducida y en ciertas áreas empeorada por varios desastres. Fue en la región oriental donde más impactaron los desastres: el Huracán Mitch de 1998, los terremotos de enero-febrero de 2001 y la sequía en ese mismo año. Sin embargo, de la crisis ha emergido la oportunidad porque han surgido los factores para una nueva etapa de inserción y desarrollo de la región:

a. **La sucesión de desastres** ha significado el incremento de la pobreza y la precariedad de la región, pero también se ha convertido en una evidencia de la necesidad de cambio en la forma de utilización de los recursos naturales, de un modelo depredador y consumista, a uno más sostenible.

b. **La emigración** de la población significó la descapitalización en el principal recurso de la región, pero actualmente se convierte en el principal proveedor de divisas, que es el elemento determinante para la reducción de la pobreza en ciertas zonas. La emigración es el factor cultural más dinámico y permanente de cambio, también es la inyección financiera que activa el comercio y la industria de la región y, sobre todo, es la gran posibilidad de reactivación económica por medio de la industria y los servicios que se vinculen al mercado étnico de turismo y de exportación. Los dos millones de salvadoreños en EEUU se presentan como una gran oportunidad de negocios. Las remesas que llegan a oriente se han convertido en el peso que equilibra la balanza de pagos, que es uno de los cimientos de la estabilidad económica nacional.

c. **La tradicional marginación** oriental ha aumentado la conciencia sobre los desequilibrios territoriales que genera el centralismo. En la práctica, ha motivado y obligado a buscar un nuevo modelo territorial que signifique una relación política administrativa más equilibrada. El centralismo administrativo, político y económico se convierte en uno de los más fuertes valladares para el desarrollo no solo de la región, sino de todo el país. La construcción de modelos territoriales equilibrados se convierte en una imperiosa necesidad para el desarrollo nacional. En esta dirección oriente se convierte en el abanderado de una nueva relación territorial.

Así, para la región, la crisis socioeconómica de la sociedad agraria, la emigración hacia los EEUU, los desastres naturales y la marginación política se han convertido en factores que abren la posibilidad de despegar hacia una nueva etapa de desarrollo, con más diversificación económica, con sostenibilidad y con menos vulnerabilidad, también con más equilibrio regional, pero con mayor integración nacional e inserción globalizada por medio de los salvadoreños que viven en los EEUU.

Todo esto, sin embargo, es ahora una oportunidad. Con el proceso del Plan de Nación, la propuesta de despegue y los grupos organizados existe una base para aprovechar esa oportunidad. Sin embargo, el aprovechamiento exitoso depende de la implementación de los proyectos sectoriales y micro territoriales, así como de la capacidad de organización propia y de la generación de conocimientos. Con esos factores se puede hacer una diferencia con el pasado.

### **3. La Estrategia de Despegue**

#### **3.1. El desafío y la oportunidad**

En la región oriental el siglo XXI ha comenzado de una forma tradicional, con la emigración continuada hacia EEUU, con desastres naturales (terremotos y sequías) y con macroproyectos de infraestructura

formulados desde San Salvador. De esta manera, nada nuevo existe que no haya existido a inicios del siglo XX.

No obstante, al comenzar el siglo XXI la novedad se ubica, más bien, en el proceso social de diálogo y organización ciudadana que propone y busca una nueva visión que tienda a la inserción en el país y en los mercados internacionales, desde la propia región. A partir de la consulta ciudadana, se ha impulsado un proceso autónomo, que se va materializando en la constitución de una fuerza social y política de la región. Lo nuevo es un grupo de pioneros, de líderes cívicos regionales que están creando una visión de la región y, con base en ella, se están planteando una misión, con la voluntad de emprender una ruta diferente, con una estrategia propia de desarrollo en función de sus intereses.

La diferencia, la novedad para hacer un camino nuevo está en:

- a. **Un grupo de líderes** comprometidos con una misión histórica, y con la consolidación del núcleo de una fuerza social organizada de la región.
- b. **Una visión** que busca la integración de la región al país sobre una nueva base, en una relación territorial equilibrada, y que se expresa en el compromiso con el Plan de Nación. La visión de región plantea una relación territorial más incluyente en el espacio nacional. Por otra parte, no repite un esquema centralista para la región, sino que se fundamenta en una visión respetuosa del desarrollo local e integradora de las micro regiones.
- c. **El objetivo central de la estrategia** estriba en el desarrollo de capacidades en la región, de manera que se obtengan resultados concretos al mismo tiempo que se amplía la acumulación de los procesos sociales, expresado en capacidades regionales. Con este enfoque, la construcción del puerto en La Unión es una oportunidad, pero también representa la amenaza de un enclave. Por eso, tan importante como el nuevo puerto es una ciudad puerto en La Unión.
- d. **Una agenda** que busca convertir los problemas en oportunidades, en tener la capacidad de que cualquier proyecto sume y sirva para acumular fuerzas y desarrollar capacidades en la región. La agenda regional se complementa con las agendas particulares de los grupos, mancomunidades y micro regiones. La posibilidad de aprovechar las oportunidades estriba en que se posea una propuesta propia, en la cual cualquier proyecto se pueda insertar con coherencia, de tal manera que sume, no se desperdicie, y se articule subordinadamente a la estrategia regional.
- e. **El método** que se basa en la participación y en un proceso concertado entre grupos ciudadanos, micro regiones y sectores, donde la relación entre ellos se plantea como una gran sociedad de iguales con el objetivo común de forjar otra etapa de desarrollo en la región, que haga la diferencia en su historia.

El desafío es la creación de una red de relaciones organizacionales en la cual se integren los beneficios de los proyectos, sean privados o públicos, centrales o locales, con fines lucrativos o humanitarios, y este beneficio pueda ser acumulado, invertido en la dirección planteada por la propia región.

### 3.2. La visión

Fue construida con participación de ciudadanos de oriente durante el Curso de Altos Estudios Estratégicos, quienes visualizaron la región de oriente “con indicadores de desarrollo humano iguales o superiores al promedio nacional; con un ambiente de seguridad ciudadana; con una sociedad civil fuertemente organizada; con estructuras municipales y micro regionales democráticas y participativas; con todos los municipios comunicados por vías pavimentadas y con micro regiones con planes de ordenamiento territorial y ambiental en marcha”. Visualizan una región “orgullosa de su identidad cultural; confiable y atractiva a los inversionistas; con capacidad de investigación y desarrollo de tecnologías apropiadas;

convertida en una región económicamente dinámica y competitiva que exporta bienes y aprovecha el mercado de salvadoreños en EEUU; en una región que tiene liderazgo y protagonismo nacional”. Los ciudadanos quieren sentirse “orgullos de su región porque tienen municipios ordenados y limpios”.

La estrategia de despegue en la región oriental apunta a la realización de los objetivos generales:

- Construir la plataforma del despegue de la región, entendida como el desarrollo de capacidades y estructuras básicas regionales, que incluyen distintos aspectos: de organización e incidencia cívica, para generar e impulsar su propia agenda; científicos, para desarrollar conocimientos basados en la problemática y necesidades de la región; culturales, para la búsqueda y desarrollo de la identidad regional; y tecnológicas e infraestructurales, para potenciar la producción y satisfacción de las necesidades básicas.
- Coordinar los esfuerzos de todos los actores de la región para impulsar un proceso de desarrollo sostenible y descentralizado en el territorio, que contribuya a superar las condiciones de pobreza, exclusión, inseguridad y vulnerabilidad.

El principio que guía el impulso de la estrategia es la **participación** de los ciudadanos y la **concertación** de opiniones e intereses. La participación no se ve como requisito sino como un valor de vida y trabajo.

### 3.3. Los proyectos

Como resultado de la consulta y la evaluación del entorno posterremoto, se han definido y dimensionado proyectos ejes que tienen un valor en su rol funcional con respecto al proceso de despegue. El objetivo específico es utilizarlos como detonante para el inicio de la estrategia y como marco de referencia y catalizador de procesos de organización más amplios que permitan vincular cada micro región y la región en su conjunto.

Inicialmente se definieron tres proyectos ejes para la región: Puerto de La Unión, Río Grande de San Miguel y la carretera Longitudinal del Norte. Sin embargo, como resultado del proceso de organización y participación se han incluido otros que si bien son complementarios, son determinantes para el adecuado y racional aprovechamiento de las oportunidades que se presentan en la región.

#### a. El nuevo puerto de La Unión.

En el municipio de La Unión, en donde anteriormente operaba el Puerto conocido como Cutuco, se construirá el nuevo puerto de La Unión. El proyecto ha sido estudiado y diseñado con cooperación del Gobierno de Japón y cuenta con un préstamo de US\$120 millones de dólares, de los cuales US\$90 millones han sido otorgados por el Banco Japonés de Cooperación Internacional (JBIC) y US\$30 millones por el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). El proyecto consiste en el desarrollo portuario en la bahía de La Unión, en un área aproximada de 117 hectáreas. El muelle, de 860 metros de frente de atraque con profundidades de entre 13 y 14 metros, contará con una terminal para contenedores, dos para el manejo de carga a granel y una para barcos de pasajeros.

La ubicación de este proyecto es la Bahía de La Unión, al sur del departamento del mismo nombre, en las aguas del Golfo de Fonseca, que tiene costas con Nicaragua, Honduras y El Salvador. Este proyecto fue elaborado y donado por la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA), denominado “Estudio de factibilidad para la reactivación portuaria en el departamento de La Unión”. El Gobierno de El Salvador es el responsable por medio de la Comisión



El puerto de La Unión tendrá una categoría de tercera generación; será un puerto en donde se de la transferencia de mercancías; operen centros de industria, comercio y servicios portuarios; y cuente con una comunidad portuaria, ciudad puerto y zona de actividades logísticas (ZAL) integradas.

Aprovechará las ventajas de la bahía, construyendo un calado de 14 metros de profundidad, suficiente para dar servicio de atraque a barcos de hasta 50 mil toneladas de peso muerto (DWT). Será el único puerto en el Pacífico centroamericano que podrá recibir permanentemente barcos de esa capacidad. Su extensión es de 117 hectáreas, de las cuales 86 has. (74%) se construirán en tierra firme y 31 has. (26%) serán reclamadas al mar. Según los diseños, el puerto contara con 3 terminales ubicadas en 26.2 has. (22% del territorio total), las cuales serán construidas en la primera etapa, es decir entre abril del 2003 y octubre del 2007. Estará equipado con dos grúas tipo panamax y dos remolcadores de 3,500 Hp.

Se dispondrá de 13.6 has para contenedores (52% de la extensión total), 8.8 has. para multipropósitos (34% de la extensión total) y 3.8 has. para terminal de pasajeros (14% del total). Se han reservado 20 has. (17%) para la construcción de una terminal adicional a construir y definir en la segunda etapa. Del total del área se dispondrá de 70.8 has. (61%) para la organización de una zona de actividades logísticas (ZAL) en donde se dispondrá de despacho aduanero, despacho sanitario/fitosanitario, almacenamiento y distribución, contratación de transporte, transporte llave en mano, asistencia jurídica y de otros servicios y actividades relacionadas.

El costo total del proyecto es de US\$147 millones. La construcción del puerto y las obras de recuperación de la Bahía representa 1,500 puestos de trabajo directo y permanente, así como 4,500 indirectos.

Habrà dos etapas de ejecución. En la primera se construirá la terminal de contenedores, una de granel, una terminal para barcos de pasajeros y la mejoría del canal de acceso. Durante la segunda etapa se construirá la segunda terminal de granel. Las obras finalizarán en 2010. El costo de la primera etapa es de US\$94 millones y el de la segunda US\$57 millones.

#### **b. La Ciudad Puerto**

Aprovechar en todo su potencial el puerto de La Unión exige, como en cualquier parte del mundo, su integración con una ciudad puerto concebida como un espacio que atrae el mar a la ciudad; abre la ciudad al puerto, equilibra mar, costa y tierra firme; combina funciones urbanas, portuarias y logísticas; integra la dimensión social y medio ambiental; organiza el territorio para la circulación y el tratamiento de flujos de mercancías e información.

La ciudad puerto es el espacio que une el puerto con el sector económico atrayendo inversión y creando empleos, que atrae, capta y retiene flujos internacionales de comercio, que atrae y acoge operadores internacionales y también es el espacio que maneja el riesgo de absorber las cargas ambientales.

La ciudad puerto de La Unión tiene un área de impacto inmediato de 253.5 kms<sup>2</sup>. De estos, el 41% pertenece al municipio de La Unión y el 59% al municipio de Conchagua. A la fecha, se estima que ambos municipios tienen una población que oscila entre 85 y 90 mil habitantes, de los cuales el 48% esta localizado en el municipio de La Unión.

La ciudad Puerto de La Unión demanda un proceso de planificación, ordenamiento y construcción que permita prever y absorber las operaciones iniciales y la expansión futura de las actividades económicas y el desplazamiento poblacional. Está relacionada con proyectos tales como la descontaminación de la bahía y del Golfo de Fonseca; la creación de un sistema para las aguas servidas; el desarrollo de un malecón turístico y de recreación; la organización ciudadana; la formación de la mancomunidad municipal del Golfo; el rescate ambiental y repoblación de los manglares; el desarrollo de la pesca industrial y turística; la venta de servicios portuarios al sur de Honduras, el uso adecuado del suelo y otros.

#### **c. El ordenamiento territorial y el área de influencia**

Las actividades y requerimientos del nuevo puerto de La Unión tendrán un influencia inmediata en aproximadamente 363 Kms<sup>2</sup> que corresponden a los municipios de Intipucá, Isla Meanguera del Golfo y

San Alejo, incluidos dentro de la micro región establecida en el Estudio del Plan de Ordenamiento Territorial actualmente en ejecución dentro de las Secretarías de Obras Públicas en el ramo de Vivienda y Desarrollo Urbano y la de Medio Ambiente.<sup>1</sup>

Sin embargo, en el área de influencia del Puerto y la ciudad Puerto, tendrá que incluirse el sur del municipio de Pasaquina por su relación directa con la Bahía del Golfo de Fonseca, razón por la cual, el área geográfica tendrá que ampliarse en el Estudio de Ciudad Puerto y ordenamiento territorial que el Vice ministerio de Vivienda y Desarrollo Urbano (VMVDU) ha previsto ejecutar durante el año 2003.

#### **d. La recuperación del Río Grande de San Miguel.**

La extensión de la cuenca del Río Grande es de 2 mil 247 kilómetros cuadrados, que equivale al 10.7% del territorio. La población se estima para el 2002 en 636,000 mil habitantes. Por la extensión de su cuenca, el Río Grande es el segundo del país; por sus condiciones es una de las principales fuentes regionales de vida. Hoy, no obstante, es un factor problemático de la zona por las inundaciones y la contaminación.

El río se vincula con la reactivación y reestructuración productiva del sector agropecuario y de la economía, al menos en la cuenca del Río Grande, el corazón económico de la región. Esto significa desarrollar proyectos adicionales como la creación de otro distrito nacional de riego (el cuarto); el desarrollo de la agroindustria, como plantas procesadoras de productos lácteos y empaquetado de verduras y hortalizas; el fomento de la exportación de productos alimentarios, y otros hacia el mercado étnico en los EEUU; el anillo de circunvalación del área metropolitana de San Miguel y otros

El proyecto eje se denomina “Control integral de crecidas en el Río Grande de San Miguel”, está bajo la responsabilidad del Ministerio de Agricultura y Ganadería y fue desarrollado con la colaboración del Gobierno de Japón. Este proyecto se divide en dos etapas. El costo total del proyecto será de US\$205 millones, de los cuales US\$180 millones serán destinados a obra infraestructural y US\$25 millones a obras no estructurales.

Tiene como objetivo solucionar las inundaciones en 162 kilómetros cuadrados y desarrollar el recurso agua en la cuenca, el mejoramiento de 100.7 kilómetros del río, la reforestación de 30 mil hectáreas y el control de la erosión junto a la escorrentía en 20 mil hectáreas. Con esto se crearían las condiciones para el desarrollo de la irrigación de 7 mil hectáreas. El proyecto prioritario es el mejoramiento del Río Grande en 100 kilómetros y el almacenamiento de crecidas en la laguna de Olomega.

#### **c. La carretera Longitudinal del Norte (CA-3).**

La región norte del país tiene una extensión de 5,967 kms<sup>2</sup> y comprende territorios de 49 municipios en seis departamentos, desde Santa Ana hasta La Unión, cuya población estimada para el año 2000 fue de 673,823 personas. Esta región produce el 100% de la energía hidroeléctrica y capta una proporción elevada del agua que consume la población del área central del país. A pesar de su importancia, la región históricamente ha estado marginada y desconectada de los mercados lo cual se expresa en bajos indicadores de desarrollo humano, base empresarial y recaudación fiscal.

La mayoría de los municipios del norte adolecen con escasas vías de acceso y por lo general en mal estado. El norte de la región de oriente ofrece el bolsón de concentración de municipios pobres del país más extenso en territorio y número. Varios estudios vinculan el tipo de pobreza estructural que caracteriza a estos municipios, con la falta de conectividad vial.

---

<sup>1</sup> Este estudio tendrá como resultado un plan de ordenamiento territorial a nivel nacional, regional y micro regional en el que, después de diagnósticos y pronósticos de la situación, se propondrá un “conjunto de acciones institucionales orientadas a lograr que la relación entre el sistema social y el sistema territorial sea plenamente favorecedora de los objetivos generales de calidad de vida, competitividad y desarrollo sostenible”.

La Longitudinal del Norte es una vía centroamericana largamente postergada, que se convierte en el elemento clave para el impulso de proyectos de combate a la pobreza, de recuperación y venta de servicios ambientales y proyectos de micro créditos, cultivo en laderas, reservorios, energéticos etc. Ataca uno de los factores fundamentales que explica la naturaleza de la pobreza estructural de la zona norte de la región: su inaccesibilidad y desconexión física. Se estima que este proyecto tendrá un efecto inmediato en la salud y educación de la población pobre, disminuyendo las tasas de retención, repitencia y deserción escolar y mejorando los accesos a la atención primaria en salud. Esta obra de infraestructura tiene un amplio contenido e impacto social en el bolsón más extenso de pobreza y exclusión territorial de El Salvador.

La Carretera Longitudinal del Norte, o CA-3, tiene una longitud de 310 Kms y conecta desde Metapán en Santa Ana hasta Concepción de Oriente en La Unión, pasando por Chalatenango, Cabañas, el norte de San Miguel y Morazán. Esta carretera se concibe como un recurso estratégico para que el 35% del territorio y el 25% de la población ubicada en el norte del país, se integre y aproveche las oportunidades y requerimientos que surgen con la construcción del Puerto de La Unión. Adicionalmente, es una carretera alternativa a los riesgos sísmicos que se presentan en las carreteras Litoral y Panamericana. El costo estimado es de US\$375 millones de dólares.

#### **f. El Canal Seco**

Son 391 Km. La distancia para vincular los océanos Pacífico y Atlántico, 12 Km. De los cuales, se ubican en El Salvador y 379 Km. en Honduras. La ruta de construcción parte de Puerto Cortés hacia San Pedro Sula, Comayagua, Goascorán (Honduras) y Puerto de La Unión.

El proyecto está incluido en el Plan Puebla-Panamá y tiene un costo estimado de US\$307 millones. Su construcción es fundamental para optimizar las oportunidades que generan los puertos y de manera particular, porque asegura condiciones de competitividad en el tiempo de transporte. Además, el tramo sin pavimentar es unos 100 Kms Aproximadamente, entre Goascorán y La Paz, en Honduras.

#### **g. Golfo de Fonseca**

El Golfo de Fonseca es una gran riqueza no explotada. En Centroamérica, muy pocas regiones tienen sus recursos y las condiciones para crear y multiplicar riqueza. En el Golfo hay recursos naturales y humanos suficientes para crear una historia centroamericana nueva. La gestión adecuada de la riqueza biológica, la pesca industrial y artesanal, el ecoturismo, el paisaje, su ubicación geográfica o hemisférica, el transporte marítimo, la industria y la agricultura son fuentes potenciales de una nueva etapa de crecimiento, integración y desarrollo.

El despegue centroamericano al desarrollo tiene en el Golfo un recurso invaluable. Después de dos siglos de frustraciones para la integración y la unidad en Centroamérica, el Golfo puede convertirse en la región que conforme el detonante o punto de partida de una nueva era integracionista para hacer la diferencia.

Si bien son Nicaragua, Honduras y El Salvador los que tienen territorio en el Golfo, todos los países centroamericanos obtendrían beneficios de una estrategia de desarrollo. Por ejemplo, Guatemala con el "canal seco" entre el Pacífico y el Atlántico; también Costa Rica con el transporte marítimo y las rutas turísticas.

En una década, tal vez en menos tiempo, *el Golfo de Fonseca deberá ser una región integrada, gestionada con ejemplar sustentabilidad* con crecimiento y buenas oportunidades de empleo, educación y salud para sus habitantes. El Golfo tiene condiciones y recursos para convertirse en una región reconocida en el mundo por su alto desarrollo sustentable.

Dos medidas inmediatas se pueden convertir en los desencadenantes de una nueva etapa de desarrollo: la planeación territorial para la gestión ambiental y un sistema nacional e internacional, de transporte costero.

1. **La planeación del ordenamiento territorial** es una base indispensable para cualquier estrategia de desarrollo, especialmente para impulsar una gestión ambiental coherente con el potencial de desarrollo de la región. Varios organismos, como MUGOLFO y PROGOLFO, tienen conocimientos acumulados sobre la región trabajando con gobiernos y actores locales. De esta manera, en poco tiempo se puede contar con una propuesta para todo el Golfo de Fonseca que permita un apropiado y visionario uso de los recursos.
2. **El sistema de transporte costero** debe iniciar en el menor tiempo posible como una señal del compromiso visionario de aprovechar conjuntamente esa región. Uno o dos barcos y el recorrido diario a lo largo de la costa y de las islas pueden hacer una diferencia estratégica. Con poca inversión se puede aprovechar en el corto plazo, el potencial turístico de la zona, dando señales a los inversionistas locales sobre oportunidades empresariales. El sistema de transporte impactará en forma directa en la vida, la producción y el intercambio comercial de los habitantes de esos municipios. Simultáneamente deberán hacerse los esfuerzos necesarios para viabilizar las propuestas de conectividad marítima internacional y terrestre que permitan aprovechar uno de los grandes potenciales del Golfo como puerta y puente del comercio internacional.

HONDURAS

## Puerto La Unión

Zona de Actividades Logísticas (ZAL)

## • Ciudad Puerto

Plan Rector de Desarrollo Urbano para Conchagua y La Unión

## • Ordenamiento Territorial

## • Río Grande

- Transformación productiva de la cuenca: distritos de riego, diversificación agrícola y reforestación
- Mitigación de riesgos

## • Longitudinal del Norte



San Lorenzo

## • Canal Seco

## • Golfo de Fonseca

NICARAGUA

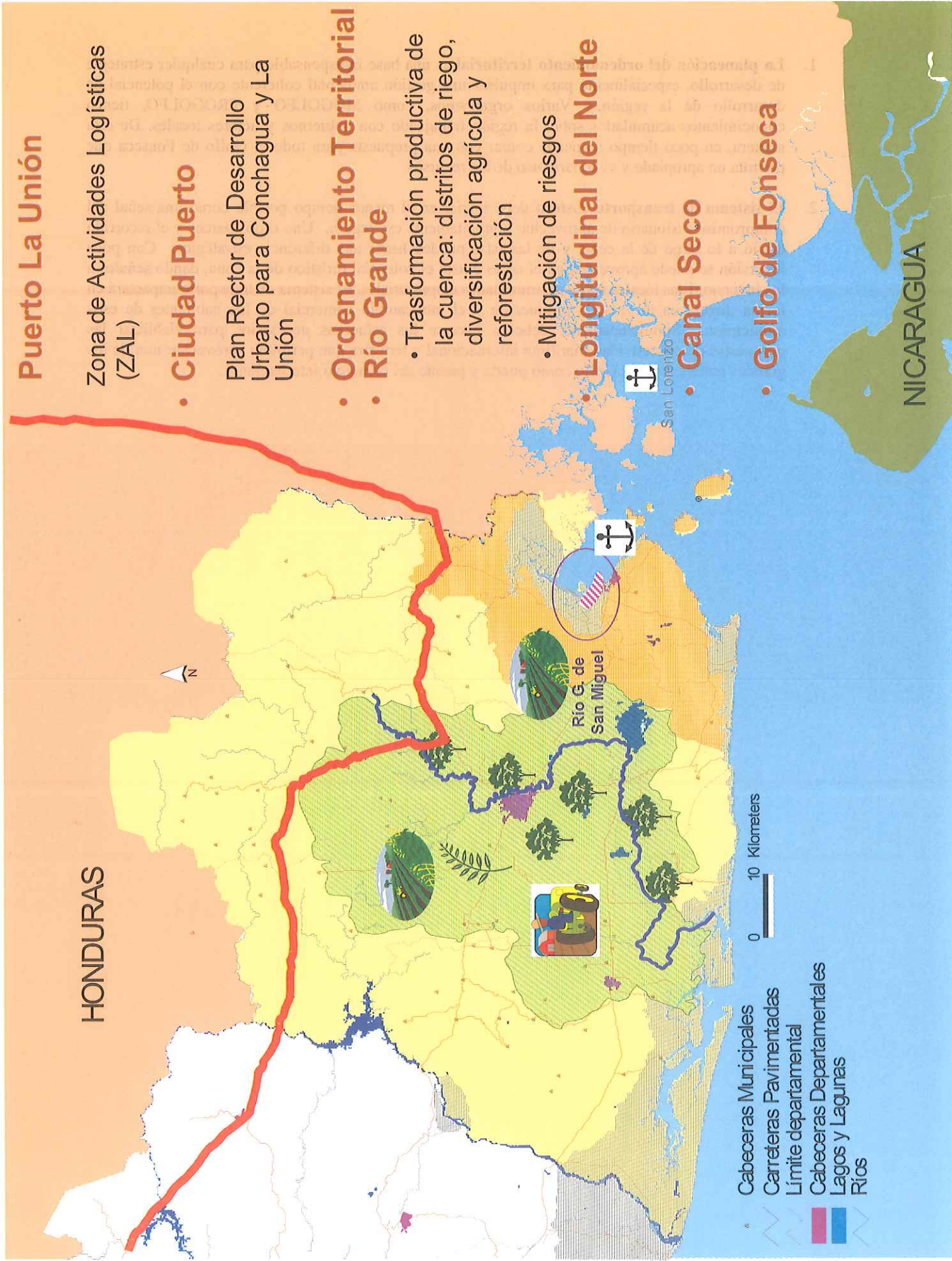


Río G. de San Miguel



0 10 Kilometers

- Cabeceras Municipales
- Carreteras Pavimentadas
- Límite departamental
- Cabeceras Departamentales
- Lagos y Lagunas
- Ríos



### 3.4. Áreas y proyectos de interés ciudadano

En la formulación e impulso de la estrategia de despegue de la región de oriente se han organizado grupos ciudadanos que, durante el proceso de consulta y organización, han visualizado y definido su agenda de interés particular dentro de la visión de región. Por esto, adicionalmente a los proyectos clave de la estrategia de despegue de la región oriental, se han organizado siete áreas de trabajo que permiten articular los proyectos regionales con los identificados por los diferentes grupos, sectores y asociaciones municipales organizadas. Las áreas son:

1. Económica
2. Social: educación, salud, y vivienda
3. Infraestructura de conectividad y energía
4. Ambiental territorial
5. Organización y asistencia técnica
6. Investigación y desarrollo
7. Seguridad ciudadana

#### a. Desarrollo económico

El propósito central es incrementar y diversificar la capacidad productiva y asociativa, de acuerdo con los recursos y necesidades de la región, así como la construcción de las bases para el desarrollo de su potencial turístico.

Esta área comprende proyectos orientados a la reactivación económica sobre la base de la construcción inicial de estructuras básicas y la identificación de nuevos eslabones para encadenarse a los procesos productivos nacionales e internacionales. Especial interés tiene el mercado de salvadoreños en los EEUU, así como la generación de empleo y explotación sostenible de los recursos naturales.

Las líneas de trabajo específicas que se han propuesto son:

- Impulsar la transformación agroindustrial y de riego de la cuenca del Río Grande de San Miguel, ya que este es el centro económico de la región.
- Fomentar la elaboración de productos y servicios turísticos vinculados al mercado de salvadoreños en los EEUU, como línea de exportación.
- Promover la venta de servicios ambientales que valoraren la importancia de la estructura ambiental y territorial en las zonas altas y norte de la región.
- Desarrollo de producción sostenible en laderas y en la explotación de los recursos lacustres y marítimos.
- Desarrollo de zonas francas para generar empleo urbano.
- Promover la venta de servicios internacionales de transporte y carga marítima en el puerto de La Unión y nuevo aeropuerto regional.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Construcción del cuarto distrito de riego Río Grande.	Agricultores y Ganaderos
2	Construcción de planta procesadora de productos lácteos.	Agricultores y Ganaderos
3	Plan regional de desarrollo turístico del litoral, rural y ecológico.	CDA Usulután y Asociación El Golfo
4	Programa de estímulo a la exportación a mercado salvadoreño en EEUU y otros países.	Industriales y Comerciantes
5	Programa de reforestación y venta de servicios ambientales.	MANORSAM
6	Plan de explotación sostenible de recursos marinos y costeros.	CDA Usulután
7	Plan regional de zonas francas: San Miguel, La Concordia y Golfo de Fonseca. Zona Franca en el Km. 18.	Industriales y Comerciantes
8	Venta de servicios portuarios al sur de Honduras y occidente de Nicaragua.	Industriales y Comerciantes
9	Construcción de aeropuerto regional.	Industriales y Comerciantes
10	Procesadora de café en Morazán.	

### b. Desarrollo social

El propósito es incrementar el índice de desarrollo humano promedio de la región elevándolo por lo menos al promedio nacional, en los indicadores de educación, recreación, salud y vivienda. Esto incluye las áreas de educación, salud física y mental, vivienda, así como la infraestructura vinculada a ella, inclusive agua potable. Las líneas de trabajo específicas que se han propuesto son:

- Generar las capacidades y habilidades técnicas básicas que demanda la estrategia del despegue en sus diferentes ámbitos.
- Ofrecer alternativas de sano y activo esparcimiento y recreación a la población, especialmente a la juventud.
- Impulsar la renovación curricular para adecuarla a los fines de la región.
- Impulsar el abastecimiento del agua potable como elemento básico de la salud primaria.
- Apoyar el plan de reconstrucción de vivienda.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Construcción de parques regionales de recreación, esparcimiento y deporte.	Asociación Intermunicipal El Golfo
2	Diplomado en venta de servicios ambientales.	Grupo de Universidades
3	Diplomado en desarrollo local y regional.	Grupo de Universidades
4	Cursos de capacitación y habilitación de mano de obra laboral o permanente en la Ciudad Puerto.	Grupo Gestor de La Unión
5	Reforma curricular universitaria, con especial atención en programas de profesorado de básica y media.	Grupo de Universidades
6	Divulgación de la reforma curricular universitaria.	Grupo Universidades
7	Programa integrado de servicio social para la región que destaque salud y educación.	Grupo Universidades
8	Plan de reconstrucción.	CDA Usulután
9	Abastecimiento de agua potable a micro regiones de extrema pobreza.	
10	Apoyo a la adquisición de la vivienda.	
11	Crear carreras universitarias y técnicas que respondan a necesidades de desarrollo en la zona	

### c. Infraestructura y comunicaciones

El propósito es impulsar el mejoramiento de la infraestructura básica fundamentada en la elaboración o actualización de planes de desarrollo urbano y rural. Comprende infraestructura tecnológica básica para que la región funcione como un todo. Supone, especialmente en esta etapa, vías de comunicación para superar las desventajas de la incomunicación tanto en el ámbito social como en el productivo.

Se busca que la infraestructura responda a una visión estratégica de región, basándose en planes de ordenamiento territorial regional y micro regional que den sentido en el largo plazo a cualquier obra de infraestructura. Las líneas de trabajo específicas que han sido propuestas son:

- Impulsar el mejoramiento de la infraestructura básica, especialmente las vías de comunicación buscando la pavimentación de al menos un acceso por municipio.
- Actualización o elaboración de los planes de ordenamiento territorial en los ámbitos de región y micro región.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Pavimentación de la calle Gotera- Chapeltique.	Asociación Cacahualique
2	Pavimentación Chapeltique-Sesori-San Luis de la Reina.	
3	Construcción carretera El Rosario-San Simón-Longitudinal del Norte.	
4	Pavimentación Nueva Esparta-Polorós y Monteca.	
5	Pavimentación Anamorós-Lislique.	
6	Pavimentación de CA1-San Alejo.	
7	Construcción de una presa hidroeléctrica en el Río Grande.	Agricultores y Ganaderos Asociación Río Grande de SM
8	Anillo vial de acuerdo a un plan metropolitano de desarrollo.	
9	Pavimentación San Miguel-La Unión, Los Mangos-Pasaquina, El Delirio-Intipucá, Papalón-Uluazapa-Yucuaiquín-Comacarán-Hato Nuevo, Perquín-Paso El Mono, CA1-Yayantique, Ruta Militar-Bolívar-San José de la Fuente-San Alejo-San Antonio Silva, Agua Caliente-Papalambre-El Sauce, El Gavilán-El Piche-Coyolito-Loma Larga, San Miguel-Aguá Zarca-Mayucaquín-San Bartolo-Yamabal.	

#### **d. Medio ambiente y ordenamiento territorial**

El propósito es la recuperación protección y gestión sostenible de los recursos naturales, el ordenamiento territorial, especialmente de asentamientos urbanos y usos de suelos y el manejo de la vulnerabilidad ambiental. Sus líneas de trabajo específicas son:

- Protección y manejo sostenible de las zonas altas y cuencas de la región oriental.
- Protección y reforestación de los bosques salados.
- Mitigar los daños causados por inundación mediante la recepción del agua en la laguna de Olomega.
- Reducir la contaminación del Río Grande y el Golfo Fonseca.
- Reducir la vulnerabilidad ambiental con el cumplimiento y aplicación de leyes que protejan el manejo y uso sostenible de los recursos naturales.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Sistema regional de manejo y disposición de desechos sólidos.	
2	Programa de reforestación y servicios ambientales en el norte de la región.	



3	Plan de ordenamiento territorial y urbano de la micro región de El Golfo.	Asociación El Golfo
4	Sistemas de manejo de aguas servidas y lluvias para La Unión y El Golfo.	Grupo Gestor de La Unión
5	Sistemas de manejo de aguas servidas y lluvias para San Miguel.	Grupo Gestor de La Unión
6	Plan de recuperación del bosque salado Golfo-Jiquilisco.	
7	Plan de manejo de la cuenca del Río Grande y Laguna de Olomega.	Asociación Río Grande SM
8	Plan riguroso de control de incendios forestales.	
9	Plan regional de educación ambiental.	
10	Plan de pago por servicios ambientales.	
11	Declarar o influir en el Corredor Biológico Mesoamericano, en los bosques naturales del norte de Morazán y La Unión.	

### e. Organización y asistencia técnica

Se busca crear la capacidad política, sectorial y técnica para impulsar el desarrollo de la región con una visión propia e integrada con el Plan de Nación para lograr mayor incidencia en las decisiones públicas o privadas.

Esta área comprende el desarrollo organizacional y cívico de la región, la capacitación para este mismo fin, la asistencia técnica a las organizaciones y mancomunidades miembros y el montaje de oficinas e infraestructura básica de funcionamiento. Las líneas de trabajo específicas son:

- Promoción y organización orientada a la consolidación de un consejo regional de oriente y el fomento de organizaciones sectoriales y mancomunidades.
- Capacitación y asistencia técnica a mancomunidades y organizaciones miembros.
- Gestión de proyectos de grupos gestores y grupos de interés.

Los proyectos inicialmente identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Programa regional de capacitación en liderazgo y auditoría ciudadana.	Comité coordinador provisional
2	Proyecto de apoyo y desarrollo organizacional del comité coordinador regional: Incluye gerente general e infraestructura básica.	
3	Financiamiento para la contratación de un gerente de formulación y gestión de proyectos	
4	Proyecto de publicaciones y pronunciamientos periódicos sobre asuntos estratégicos regionales .	
5	Proyecto de fomento organizacional de sectores proyectados.	
6	Oficina de asistencia técnica a mancomunidades y municipalidades.	
7	Mesa binacional Intibucá-Manantiales del Norte.	MANORSAM
8	Organización de un diplomado en estudios particulares de oriente para los miembros del comité coordinador provisional.	
9	Proyecto de asistencia técnica y fortalecimiento de la institucionalidad comunal, municipal, departamental y regional.	
10	Sistema de información departamental.	

### f. Investigación y desarrollo

Tiene el propósito de desarrollar la capacidad técnica científica de acuerdo con las necesidades de la región a través de la integración de los entes de investigación de la zona y la difusión sistemática de los estudios regionales. Comprende la formulación de programas de investigaciones básicas y aplicadas a las necesidades del desarrollo de esta estrategia. Sus líneas de trabajo específicas son:

- Desarrollar la investigación aplicada a las necesidades de la estrategia de despegue.

- Publicación y difusión de estudios y revistas.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Programa regional de investigación en función de y para el desarrollo de la región	Cursillistas CAEE
2	Programa de publicación de estudios de la región por medio de una revista	Grupo universidades
3	Construcción y equipamiento del centro regional de investigaciones	Grupo universidades
4	Reforma curricular universitaria, en los programas de investigación.	Grupo universidades

### **g. Seguridad ciudadana**

El propósito inicial es el de reducir los indicadores delincuenciales en la zona oriental referidos a secuestro, asaltos, homicidios y crimen organizado. Se tiene conciencia sobre los factores sociales y económicos que originan y estimulan la delincuencia, siendo uno de los más importantes la falta de participación y organización ciudadana en la prevención, disuasión y la colaboración a las instituciones encargadas de combatirlas.

Así mismo, como obstáculo se ubica la desconfianza entre los principales partidos políticos que obstaculizan esta participación y organización ciudadana. Se tiene certeza que en una micro región, donde todos los partidos políticos y la sociedad civil se unan de forma limpia, dándose mutuamente garantías de transparencia y sin manipulación política, es posible prevenir y disuadir rápidamente este fenómeno.

El objetivo es crear el tejido de confianza y garantías mutuas entre todos los actores políticos y cívicos de una micro región, primero, y en la región después, para generar una participación ciudadana que contribuya a prevenir y disuadir la delincuencia.

Los proyectos identificados son:

	Proyecto	Organización de referencia
1	Proyecto piloto "Unión Cívica y Política contra la delincuencia" en una micro región	
2	Replica del proyecto piloto a las restantes micro regiones	
3	Fortalecer el comité de seguridad ciudadana recientemente creados en Santa Rosa, La Unión, San Miguel y otros	



