

**UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE ORIENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES
SECCIÓN DE CIENCIAS SOCIALES**



TESIS:

**“LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO LA UNIÓN: EFECTOS ECONÓMICOS,
SOCIALES Y AMBIENTALES EN LA ZONA ORIENTAL DEL SALVADOR:
2001-2010”**

PRESENTA:

BR: ERIKA ELIZABETH UMAÑA UMANZOR

CARNET

UU 05004

DOCENTE DIRECTOR:

LIC. NELSON DE JESUS QUINTANILLA GOMEZ

PARA OPTAR AL TITULO DE:

LICENCIADO EN SOCIOLOGIA

OCTUBRE DE 2010.

SAN MIGUEL, EL SALVADOR, CENTROAMERICA

AUTORIDADES DE LA UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR.

RECTOR:

Ing. Rufino Quezada Sánchez.

VICE RECTOR ACADEMICO:

Arq. Miguel Ángel Pérez Ramos.

VICE RECTOR ADMINISTRATIVO:

Lic. Oscar Noé Navarrete Romero.

SECRETARIO GENERAL:

Lic. Douglas Vladimir Alfaro Chevez.

FISCAL GENERAL:

Lic. René Madecadel Perla Giménez.

FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA ORIENTAL.

DECANA EN FUNCIONES:

Dra. Ana Judith Guatemala de Castro.

SECRETARIO GENERAL:

Ing. Jorge Alberto Rugamas Ramírez.

JEFE DEL DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES:

Lic. Mauricio Antonio López Chinchilla.

COORDINADOR DE LA SECCION DE CIENCIAS SOCIALES:

Lic. Silverio Enrique Berrios Polio.

DOCENTE DIRECTOR:

Lic. Nelson de Jesús Quintanilla Gómez.

DEDICATORIA.

Mis más sinceros agradecimientos al pueblo salvadoreño por haberme dado la oportunidad de formarme en una de las profesiones más comprometidas con la transformación de la sociedad y a todas las personas que me brindaron su apoyo para que una de mis principales metas haya culminado con éxito, de igual forma a los Docentes de la Sección de Ciencias Sociales por ser de los principales actores en el desarrollo de mi estudio.

A mi familia por ser de los principales apoyos para el éxito de mi formación profesional de principio a fin en los estudios de sociología y en la educación de toda mi vida.

Erika Umaña.

ÍNDICE

INTRODUCCIÓN.....	i
PARTE I:	
PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN	
1.0 RESUMEN.....	12
2.0 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA.....	13
2.1 BUSQUEDA DEL OBJETO DE ESTUDIO.....	13
2.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN.....	16
3.0 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.....	18
3.1 OBJETIVO GENERAL.	18
3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS.....	18
4.0 PRESUPUESTO EPISTEMOLÓGICO.....	19
4.1 MARCO TEÓRICO.....	19
5.0 PRESUPUESTO METODOLÓGICO.....	42
5.1 TIPO DE ESTUDIO.....	42
5.2 UNIVERSO Y MUESTRA.....	42
5.3 SELECCIÓN DEL CONTEXTO.....	43
5.3.1 ESPACIAL.....	43
5.3.2 TEMPORAL.....	44
5.4 ELECCIÓN DE LA ESTRATEGIA.....	45

5.5 SELECCIÓN DE TÉCNICAS.....	45
5.6 ANALISIS DE DATOS.....	47
6.0 SUPUESTOS Y RIESGO.....	48
6.1 SUPUESTOS.....	48
6.2 RIESGOS.....	48
7.0 PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.....	50

PARTE II:

DESARROLLO CAPITULAR

CAPITULO I:

2.0 CONTEXTO HISTÓRICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO	
LA UNIÓN.....	54
2.1 CIUDAD DE LA UNIÓN.....	54
2.2 PUERTO CUTUCO.....	55
2.3 EL GOLFO DE FONSECA.....	58
2.4 EL PUERTO DE LA UNIÓN.....	60
2.5 CONSTRUCCIÓN.....	62

CAPITULO II:

3.0 EFECTOS ECONÓMICOS, SOCIALES Y AMBIENTALES	
PROVOCADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO LA UNIÓN	
EN LA ZONA ORIENTAL.....	64

3.1 EFECTOS ECONÓMICOS.....	65
3.1.1 PRESENCIA DE EMPRESAS TRASNACIONALES.....	65
3.1.2 SUSTITUCIÓN DE LA PRODUCCIÓN LOCAL POR PRODUCTOS EXTRAJEROS.....	66
3.1.3 RELACIONES MERCANTILES EXTRAJERAS.....	66
3.1.4 PRIVATIZACION DE LUGARES TURISTICOS.....	66
3.1.5 CREACION DE EMPLEO.....	67
3.1.6 SALARIOS MAL REMUNERADOS PARA LOS EMPLEADOS DEL PAIS.....	68
3.2 EFECTOS SOCIALES.....	69
3.2.1 CONFIGURACIÓN URBANA.....	69
3.2.2 DESPOBLAMIENTO DEL FRENTE DE PLAYA.....	70
3.2.3 INCREMENTO POBLACIONAL.....	70
3.2.4 HACINAMIENTO TERRITORIAL.....	70
3.2.5 OCUPACIÓN DEL TERRITORIO MARITIMO UTILIZADO POR LOS PESCADORES ARTESANALES.....	71
3.2.6 TRANSCULTURACIÓN.....	71
3.2.7 INCREMENTO DE VIOLENCIA, PROSTITUCIÓN, DROGADICCIÓN, Y ALCOHOLISMO.....	72
3.3 EFECTOS AMBIENTALES.....	72
3.3.1 CONTAMINACIÓN AMBIENTAL.....	72
3.3.2 DEPREDACIÓN DE LOS RECURSOS NATURALES.....	73

3.3.3 INCREMENTO VEHICULAR.....	73
CAPITULO III:	
4.0 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES.....	74
4.1 CONCLUSIONES.....	74
4.2 RECOMENDACIONES.....	77
5.0 REFERENCIAS BIBLIOGRÁFICAS.....	80
6.0. ANEXOS	
6.1 RESUMEN DEL PLAN DE DESARROLLO PARA LA REGIÓN ORIENTAL DE EL SALVADOR.....	82
6.2 GLOSARIO.....	100
6.3 GUIA DE ENTREVISTA.....	104
6.3.1 ENTREVISTA # 1.....	106
6.3.2 ENTREVISTA # 2.....	109
6.3.3 ENTREVISTA # 3.....	113
6.4 ENCUESTA.....	116
6.5 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES DE LA INVESTIGACIÓN	117
6.6 UBICACIÓN GEOGRÁFICA DEL PUERTO DE LA UNIÓN E IMÁGENES DE LA RECONFIGURACIÓN URBANA DE LA CIUDAD PUERTO.....	118

INTRODUCCIÓN:

La presente Tesis trata sobre el Tema LA CONSTRUCCION DEL PUERTO DE LA UNION: EFECTOS ECONOMICOS, SOCIALES Y AMBIENTALES EN LA ZONA ORIENTAL DE EL SALVADOR: 2001.2010 y tiene como objetivo fundamental presentar un análisis de los efectos económicos, sociales y ambientales que genera la ejecución del puerto en la ciudad de la unión y su impacto en la zona oriental de El Salvador.

En un primer momento se presenta el Protocolo de Investigación, en que se presenta un Resumen de lo que se pretendía hacer antes de la ejecución de la investigación, luego se presenta el planteamiento del problema, seguidamente los objetivos de investigación, también se plantean los presupuestos epistemológicos y metodológicos en que se apoya la investigación; se describen los supuestos y riesgos que la investigación suponía en su ejecución.

En un segundo momento se presenta el DESARROLLO CAPITULAR, el cual contiene: Capitulo I: CONTEXTO HISTORICO DE LA CONSTRUCCION DEL PUERTO LA UNION, en el que se describe el contexto espacial y temporal en que surge la idea de la construcción del puerto; Capitulo II: 0 EFECTOS ECONOMICOS, SOCIALES Y AMBIENTALES PROVOCADOS POR LA CONSTRUCCION DEL PUERTO LA UNION EN LA ZONA ORIENTAL , en donde se explica los principales hallazgos en materia de efectos que provoca la

construcción y ejecución del puerto; Capítulo III: CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES en donde se destaca los aspectos más relevantes de la investigación así como los aspectos que deben ser considerados en futuras investigaciones en temas de esta naturaleza.

Por último se presenta la Referencias Bibliográficas utilizadas en la investigación, así como los Anexos que permiten complementar la información planteada en el desarrollo de la investigación.

PARTE I

PROTOCOLO DE INVESTIGACIÓN

1.0 RESUMEN:

La construcción de el puerto La Unión es un proyecto importante para la búsqueda del desarrollo de este departamento y del resto de la zona oriental de El Salvador, puesto que esta planteado como un polo de desarrollo para la región ya que generara vías de comercio y contratos multilaterales con otros países del mundo.

A partir del año 2005 se genera una serie de contradicciones en relación con la construcción del puerto, en donde se enfrentan la teoría de la visión gubernamental y la realidad que la población atraviesa diariamente en los aspectos económicos sociales y ambientales.

El contenido del trabajo se fundamenta en las teorías planteadas alrededor de los beneficios económicos y sociales que se enmarcan desde la creación de empleos para la población unionense hasta un considerable crecimiento económico para los productores de la región.

En la realidad económica que vive la población es paradójico un planteamiento de crecimiento en vista de las condiciones de producción y de industrialización con las que cuenta la región, es decir, se habla de crecimiento económico local y no se toma en cuenta la escasa base económica que existe localmente para mercantilizar la producción.

2.0 PLANTEAMIENTO DEL PROBLEMA DE INVESTIGACIÓN.

2.1 BUSQUEDA DEL OBJETO DE ESTUDIO

El Salvador es un país que no está exento de los efectos tanto económicos, como sociales y ambientales que genera el fenómeno mundial de la globalización; así mismo la realidad local, regional, nacional como internacional está siendo dominada tanto económica, política, cultural y socialmente por las transformaciones que ha tenido en los últimos años el capitalismo mundial.

La región oriental de El Salvador concentra una diversidad de proyectos establecidos en el plan de desarrollo para la región oriental (plan maestro)¹ dentro de estos, la construcción del puerto La Unión, el cual trae consigo configuraciones urbanas que no van en función de mejorar las condiciones de vida de la población, sino en la búsqueda del beneficio económico de las empresas transnacionales y por consiguiente al rompimiento del trama social donde han coexistido relaciones históricas.

Lo que se plantea en el desarrollo de la zona oriental es “un puerto con condiciones favorables de bahía que garantiza operaciones seguras se constituye en un puerto alternativo al puerto de Acajutla, localizado estratégicamente a los países vecinos, existencias de vías de acceso que

¹ JICA .Resumen del plan de desarrollo para la región oriental. Pág.9

solamente requieren ser mejoradas, ofrece una alternativa adicional para el desarrollo de otro proyecto enlazado con el puerto como lo del canal seco o mejor conocido como la carretera longitudinal del norte, siendo esta una opción terrestre para el funcionamiento de dicho puerto.

Este fenómeno de gran magnitud como la construcción del puerto requiere un análisis integral que considere tanto lo social como económico y lo político aplicado a la realidad en el entorno en el que se desarrolla, ya que la pobreza en la zona oriental no se puede aliviar con la implementación de nuevas configuraciones urbanas que desfasan los recursos naturales y la producción tradicional, ya que con la modernización se olvidan del patrimonio cultural y social del país, debido a que estos proyectos van enfocados hacia el desarrollo económico de las empresas transnacionales y no al aspecto social basado con la realidad, interesados mas a la producción industrial que los beneficios que dará este a la población de la región.

El lucro económico proveniente del puerto no beneficiara al país mucho menos a la zona oriental ya que su funcionamiento y administración estará en manos de trasnacionales las cuales tienen más poder económico que cualquier grupo de población que comercializa en la zona.

Con base a los argumentos antes citados, el problema objeto de estudio consiste en estudiar: ¿Cuáles son los efectos económicos, sociales y ambientales que provoca la construcción del puerto La Unión en la zona oriental de El Salvador?

2.2 JUSTIFICACIÓN DE LA INVESTIGACIÓN

A inicios del nuevo milenio, la humanidad comenzó a experimentar la transición hacia una nueva era, que perfila grandes desafíos para todos los países del mundo en todo los órdenes de la vida.

En El Salvador se ha vuelto muy común hablar de globalización y de la inserción de este al mercado mundial, lo cual ha generado transformaciones en el comportamiento de la economía con la implementación en las últimas décadas del modelo neoliberal, que tiene a su base la exclusión social y la máxima depredación de los recursos naturales, así como el deterioro de las condiciones de vida de los sectores populares.

La zona oriental no escapa de esta realidad globalizada; es una de las zonas de El Salvador mas asistidas por mega proyectos económicos en infraestructura como la construcción del puerto La Unión , la construcción de la carretera longitudinal del norte, la represa el chaparral, siendo un potencial de “desarrollo para el país” y que tiene como fundamento la inversión extranjera, provocando así que sea una zona expuesta a su medio natural y habitacional reflejando cierto nivel de vulnerabilidad hacia dichos proyectos a causa de la situación económica y social en la que se desarrollan.

En la región oriental como en todo El Salvador se han experimentado transformaciones socioeconómicas debido al impacto de la globalización y a los procesos neoliberales que se han implementado a través de las políticas económicas y que se manifiestan en la incursión de trasnacionales e industrias al país como producto de la privatización de los servicios públicos como telecomunicaciones, agua, electricidad, ingenios azucareros, etc.

En el contexto de esta realidad es importante hacer un análisis crítico basado en la realidad económica y social de la región oriental, puesto que es un fenómeno trascendental que forma parte de un amplio estudio para un análisis sociológico, debido a la magnitud que tiene tanto en el país como en la región oriental en particular.

Con el estudio se pretende aportar alternativas de solución a los problemas generados a partir de los efectos de la construcción del puerto de la unión en los distintos aspectos de la vida y principalmente en los sectores más vulnerables de la sociedad, en este caso de la zona oriental de El Salvador y particularmente de la ciudad de la Unión.

3.0 OBJETIVOS DE LA INVESTIGACIÓN.

3.1 OBJETIVO GENERAL:

- ◆ Analizar los efectos económicos, sociales y ambientales a partir de La Construcción del Puerto La Unión en los habitantes de la zona oriental de El Salvador.

3.2 OBJETIVOS ESPECÍFICOS:

- ◆ Explicar el contexto histórico en que surge La Construcción del puerto La Unión en la región oriental de El Salvador.
- ◆ Descubrir los efectos económicos provocados por La Construcción del puerto La Unión en la zona oriental.
- ◆ Explicar los efectos sociales provocados por La Construcción del puerto La Unión en la zona oriental.
- ◆ Indagar los efectos ambientales provocados por La Construcción del puerto La Unión en la zona oriental.

4.0 PRESUPUESTO EPISTEMOLÓGICO

4.1 MARCO TEORICO

La fundamentación teórica de la presente investigación esta orientada en la consideración de las siguientes teorías del desarrollo: modernización, dependencia, sistemas mundiales y globalización. Éstas son las principales explicaciones teóricas que permiten interpretar algunas propuestas para el desarrollo por distintos grupos sociales, especialmente por aquellas naciones que presentan mayores niveles de pobreza como es el caso de El Salvador. Estas perspectivas teóricas permiten no sólo aclarar conceptos y ponerlos en perspectiva, sino también identificar recomendaciones relacionadas con políticas sociales.

Para fines de este trabajo por desarrollo se entiende la “condición social dentro de un país, en la cual las necesidades auténticas de su población se satisfacen con el uso racional y sostenible de recursos y sistemas naturales”². La utilización de los recursos estaría basada en una tecnología que respeta los aspectos culturales y los derechos humanos. Esta definición general de desarrollo incluye la especificación de que los grupos sociales tienen acceso a organizaciones y a servicios básicos como educación, vivienda, salud, nutrición, y sobre todo, que sus culturas y tradiciones sean respetadas dentro del marco social de un estado-nación en particular.

²<http://www.zonaeconomica.com/concepto-desarrollo>

En términos económicos, la definición de desarrollo indica que para la población de un país hay oportunidades de empleo, satisfacción de por lo menos las necesidades básicas, y una tasa positiva de distribución y de redistribución de la riqueza nacional. En el sentido político, esta definición enfatiza que los sistemas de gobierno tienen legitimidad legal, así como también en términos de proporcionar beneficios sociales para la mayoría de la población.

Para explicar el desarrollo existe una diversidad de teorías, sin embargo en la presente investigación se utilizarán aquellas que más se apegan a la naturaleza del tema y de la problemática que se estudia alrededor de la construcción del puerto de la unión, siendo estas las siguientes:

Teoría de la Modernización

La teoría de la modernización establece que las sociedades modernas son más productivas, los niños están mejor educados, y los necesitados reciben más beneficios. El análisis de Smelser afirma que las sociedades modernas tienen el aspecto particular de la diferenciación estructural particular, es decir, una definición clara de las funciones y papeles políticos de las instituciones. Smelser argumenta que aunque la diferenciación estructural ha aumentado la capacidad funcional de las instituciones modernas, pero a la vez también ha creado un problema de integración, y de coordinación de las actividades de diferentes nuevas instituciones.

En el sentido político, Coleman resalta 3 aspectos fundamentales de las sociedades modernas: a) diferenciación de la estructura política; b) secularización de la cultura política (con la ética de la igualdad); c) aumento de la capacidad del sistema político de una sociedad.

Los principales supuestos de la teoría de la modernización se basan fundamentalmente en concebir a la modernización como un proceso que se realiza a través de fases. De conformidad con la teoría del desarrollo económico de Rostow, para una sociedad en particular existen cinco etapas, siendo estas las siguientes: (i) la sociedad tradicional; (ii) precondición para el despegue; (iii) el proceso de despegue; (iv) el camino hacia la madurez; y (v) una sociedad de alto consumo masivo.

De acuerdo con esta exposición Rostow ha encontrado una posible solución para promover la modernización en los países del Tercer Mundo. Si el problema que enfrentan los países del Tercer Mundo es la falta de inversiones productivas, entonces la solución para estos países está en que se les provea de ayuda en forma de capital, tecnología, y experiencia. Las influencias de Rostow en especial en la década de los sesenta ilustran una de las aplicaciones que desde un inicio tuvo la teoría de la modernización en el área de la formulación e implementación de políticas económicas y públicas en general. El

Plan Marshall y la Alianza para el Progreso en Latinoamérica son ejemplos de programas influenciados por las teorías políticas de Rostow.

Como fundamentos esenciales, incluyendo aquellos en los que se basan los planteamientos de Rostow, la teoría de la modernización se caracteriza por establecer:

- i. La modernización es un proceso homogenizador, es este sentido sólo podemos decir que la modernización genera tendencia hacia la convergencia entre sociedades, por ejemplo, Levy (1967, p. 207) sostiene que: "a medida que pasa el tiempo, ellos y nosotros nos pareceremos cada vez más los unos a los otros ya que los patrones de modernización son tales que a medida que las sociedades se modernicen más, se parecerán más las la una a la otra"³.
- ii. La modernización es un proceso europeizador y/o americanizador; en la literatura modernizadora, hay una actitud complaciente hacia Europa Occidental y hacia los Estados Unidos. Se tiene una concepción de que estos países poseen una prosperidad económica y estabilidad política imitable.
- iii. Además, la modernización es un proceso que se evidencia como irreversible. En otras palabras, una vez que los países del tercer mundo

³ Hunt, Michael. *Modernization Theory: Ideology or Fad?* Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2000

entren en contacto con el Occidente no serán capaces de resistirse al impetuoso proceso de modernización.

- iv. La modernización es un proceso progresivo que a largo plazo es no sólo inevitable sino deseable, dentro de la perspectiva de la teoría de la modernización. Coleman afirma que los sistemas políticos modernizados tienen una mayor capacidad que los sistemas políticos tradicionales para tratar con funciones de identidad nacional, legitimidad, penetración, participación y distribución.
- v. Por último, la modernización es un proceso largo. Es un cambio basado más en la evolución que en un salto revolucionario. Tardará generaciones e incluso siglos para que culmine, y su impacto profundo sólo se sentirá a través del tiempo. Todos éstos supuestos se derivan de la teoría evolucionaria fundamentalmente desarrollada en Europa y Estados Unidos.

También hay otro grupo de supuestos clásicos basados más estrictamente en la teoría del funcional-estructuralismo, la cual enfatiza la interdependencia de las instituciones sociales, la importancia de variables estructurales en el ámbito cultural, y el proceso de cambio inherente a través del equilibrio homeostático. Estas ideas se derivan especialmente de las teorías sociológicas de Parson. Los supuestos de la teoría del funcional-estructuralismo son principalmente: a) la modernización es un proceso sistemático; el atributo de modernidad forma un

todo consistente, aparece inicialmente en grupos ("clusters") que en un primer momento pueden presentarse como aislados; b) la modernización es un proceso transformativo, para que una sociedad alcance la modernidad, sus estructuras y valores tradicionales deben de ser remplazados por un grupo de valores modernos; y c) dada su naturaleza sistemática y transformativa, la modernización es un proceso inminente que introduce el cambio dentro del sistema social.

La fortaleza de la teoría de modernización puede ser definida en varios aspectos. Primero, podemos identificar la base del enfoque en procesos de investigación. A pesar de que los principales estudios de modernización fueron realizados por un psicólogo, un psicólogo social, un sociólogo de religión y un sociólogo político; otros autores han extendido la teoría de la modernización a otros campos. Por ejemplo, Bellah examina el papel de la religión Tokugawa sobre el desarrollo económico de los japoneses en Asia Sur-Oriental con efectos en pueblos como Camboya, Laos y Burma; Lipset discute el posible papel del desarrollo económico sobre la democratización de los países del Tercer Mundo, e Inkeles discute las consecuencias del proceso modernizador para las actitudes y comportamientos individuales.

Un segundo aspecto de la perspectiva de la modernización es el marco analítico. Los autores asumen que los países del Tercer Mundo son

tradicionales y que los países occidentales son modernos. Para alcanzar el desarrollo, los países pobres deben adoptar los valores Occidentales. En tercer lugar, la metodología se basa en estudios generales; por ejemplo la relación entre los valores en el Tercer Mundo, y la diferenciación entre democracias inestables y dictaduras estables.

Por otro lado, la teoría de la modernización, fue popular durante la década de 1950, pero fuertemente atacada durante la década de 1960s y 1970s. Entre las críticas hacia esta teoría están: primero, el desarrollo no es necesariamente unidireccional. Este es un ejemplo de la etnocentricidad de la perspectiva de Rostow. Segundo, la perspectiva de la modernización sólo muestra un modelo de desarrollo. El ejemplo a favorecer es el patrón de desarrollo de los Estados Unidos. Sin embargo, en contraste con esta situación podemos observar que han ocurrido avances de desarrollo en otros países como Taiwán y Corea del Sur; y debemos admitir que sus niveles actuales de desarrollo se han alcanzado con regímenes autoritarios fuertes.

La teoría de la modernización se refiere a la necesidad de eliminar los valores tradicionales. Los países del Tercer Mundo no tienen un grupo de valores tradicionales homogéneos, son sistemas de valores heterogéneos. Por ejemplo Redfield 1965, distingue entre los grandes valores tradicionales (valores de las élites), y las pequeñas tradiciones (valores de las masas).

Un tercer aspecto en esta crítica es que los valores tradicionales y los modernos no son siempre excluyentes: China, por ejemplo, a pesar de los avances en desarrollo económico continúa funcionando con valores tradicionales y parece suceder lo mismo en Japón. Además, no es posible decir que los valores tradicionales están siempre separados completamente, de las condiciones de coexistencia con la modernidad, por ejemplo, la lealtad hacia el emperador puede ser transformada en lealtad hacia la compañía.

Hay muchas semejanzas entre los estudios de modernización clásicos y los nuevos estudios, entre ellas están: el uso de un enfoque de investigación dirigido hacia el desarrollo de los países del Tercer Mundo; el análisis a nivel nacional; el uso de 3 variables principales: factores internos, valores culturales, e instituciones sociales; los conceptos tradicionales y de modernidad; y las implicaciones de políticas de modernización en el sentido de que generalmente es considerado beneficioso para la sociedad como un todo.

Sin embargo, hay importantes diferencias entre los estudios clásicos y los nuevos estudios de la teoría de modernización. Por ejemplo, en el enfoque clásico la tradición es un obstáculo para el desarrollo; en el nuevo enfoque, la tradición es un factor aditivo para el desarrollo. En cuanto a la metodología, el enfoque clásico aplica una construcción teórica con alto nivel de abstracción; el nuevo enfoque utiliza casos concretos dentro de un contexto histórico dado. En

cuanto a la dirección del desarrollo, la perspectiva clásica utiliza una senda unidireccional la cual tiende al modelo de Estados Unidos y Europa. La nueva perspectiva prefiere una senda multidireccional de desarrollo. Finalmente, en cuanto los factores externos y los conflictos, los clásicos demuestran un descuido de los factores externos y los conflictos, mientras que el nuevo enfoque le presta mucha más atención a estos dos aspectos.

La teoría de la modernización se encuentra inmersa en la construcción del puerto, siendo esta una estructura de funcionamiento técnico en donde la tecnología de punta es la base fundamental para que este tipo de proyecto se eche a andar y también porque el país experimentara diferentes costumbres y culturas que se generara a partir de los países extranjeros en relaciones de comercio.

Teoría de la Dependencia.

Las bases de la teoría de la dependencia surgieron en 1950 como resultado, entre otros, de las investigaciones de la Comisión Económica para América Latina y el Caribe (CEPAL). Uno de los autores más representativos fue Raúl Prebisch. El punto principal del modelo Prebisch es que para crear condiciones de desarrollo dentro de un país es necesario:

- a. Controlar la tasa de cambio monetario, poniendo mayor énfasis en políticas fiscales que en políticas monetarias;

- b. Promover un papel gubernamental más eficiente en términos de desarrollo nacional;
- c. Crear una plataforma de inversiones, dando prioridad al capital nacional
- d. Permitir la entrada de capitales externos siguiendo prioridades ya establecidas en planes de desarrollo nacionales;
- e. Promover una demanda interna más efectiva en término de mercados internos como base para consolidar el esfuerzo de industrialización en Latinoamérica en particular y en naciones en desarrollo en general;
- f. Generar una mayor demanda interna incrementando los sueldos y salarios de los trabajadores;
- g. Desarrollar un sistema seguro social más eficiente por parte del gobierno, especialmente para sectores pobres a fin de generar condiciones para que estos sectores puedan llegar a ser más competitivos; y
- h. Desarrollar estrategias nacionales que sean coherentes con el modelo sustitución de importaciones, protegiendo la producción nacional al imponer cuotas y tarifas a los mercados externos.

La propuesta de Prebisch y de la CEPAL fueron la base de la teoría de la dependencia a principios de los años 50 Sin embargo, algunos autores como Enzo Falleto y Theotonio Dos Santos argumentan que las propuestas de desarrollo de la CEPAL fracasaron y que es en medio de estas condiciones en

donde surge, propiamente, la teoría de la dependencia. A finales de la década de los cincuentas y mediados de la década de los sesentas se publicó este modelo teórico más elaborado.

La teoría de la dependencia combina elementos neo-marxistas con la teoría económica keynesiana (ideas económicas liberales que surgieron en Estados Unidos y Europa como respuesta a la depresión de los años 20). A partir del enfoque económico de Keynes, la teoría de la dependencia está compuesta por 4 puntos fundamentales: a) desarrollar una considerable demanda interna efectiva en términos de mercados nacionales; b) reconocer que el sector industrial es importante para alcanzar mejores niveles de desarrollo nacional, especialmente porque este sector genera mayor valor agregado a los productos en comparación con el sector agrícola; c) incrementar los ingresos de los trabajadores como medio para generar mayor demanda agregada dentro de las condiciones del mercado nacional; d) promover un papel gubernamental más efectivo para reforzar las condiciones de desarrollo nacional y aumentar los estándares de vida del país.

Foster-Carter (1973) encuentra tres diferencias fundamentales entre el Marxismo ortodoxo clásico y el neo-marxismo, siendo el segundo el que provee una base para la teoría de la dependencia. Primero, el enfoque clásico se centra en el análisis del papel de los monopolios extendidos a escala mundial,

mientras que el centro del neo-marxismo es proveer una visión desde las condiciones periféricas. Segundo, el movimiento clásico previó la necesidad de una revolución burguesa en la introducción de procesos de transformación; desde la perspectiva de neo-marxista y basándose en las condiciones actuales de los países del Tercer Mundo, es imperativo "saltar" hacia una revolución social, principalmente porque se percibe que la burguesía nacional se identifica fuertemente con posiciones de élite y de la metrópoli más que con posiciones nacionalistas. El enfoque marxista clásico consideraba que el proletariado industrial tenía la fuerza y estaba llamado a ser la vanguardia para la revolución social; el enfoque neo-marxista insistió en que la clase revolucionaria debía de estar conformada por los campesinos para poder llevar a cabo un conflicto revolucionario.

De acuerdo con la escuela de la dependencia la principales hipótesis referentes al desarrollo en los países del Tercer Mundo son: primero, el desarrollo de los países del Tercer Mundo necesita tener un grado de subordinación al centro en contraste del desarrollo de las naciones centrales cuyo desarrollo fue históricamente y es hoy día independiente. En Latinoamérica podemos observar ejemplos de esta situación, especialmente en aquellos países con un alto grado de industrialización, como Brasil el cual es utilizado por Andre G. Frank como caso de estudio.

Segundo, los dependientitas en general consideran que las naciones periféricas experimentan su mayor desarrollo económico cuando sus enlaces con el centro están más débiles. Un ejemplo de esto es el proceso de industrialización que se desarrolló en Latinoamérica durante los años 30s y 40s cuando las naciones del centro estaban concentradas en resolver los problemas de la Gran Depresión y las potencias occidentales estaban involucradas en la Segunda Guerra Mundial. Una tercera hipótesis indica que cuando los países del centro se recuperan de su crisis y restablecen sus vínculos comerciales y financieros, incorporan de nuevo al sistema a los países periféricos, y el crecimiento y la industrialización de este país se tiende a ver subordinada. Frank indica en particular que cuando los países del centro se recuperan de la guerra u otras crisis que han desviado de su atención de la periferia, la balanza de pagos, inflación y estabilidad política de los países del Tercer Mundo se han visto afectadas negativamente. Por último, el cuarto aspecto se refiere al hecho de que las naciones más subdesarrolladas que todavía operan con sistemas tradicionales feudales son las que tuvieron relaciones más cercanas con el centro.

Sin embargo, Theotonio Dos Santos afirma que la base de la dependencia de los países subdesarrollados resulta de la producción industrial tecnológica, más que de vínculos financieros a monopolios de los países del centro.

Las principales críticas de la teoría de la dependencia se han centrado en el hecho de que esta escuela no provee evidencia empírica exhaustiva para justificar sus conclusiones. Además, este enfoque utiliza un alto nivel de abstracción en su análisis. Otra crítica es que el análisis de la dependencia considera perjudiciales los vínculos de estos países con las corporaciones transnacionales mientras en verdad estos vínculos pueden ser utilizados como medio de transferencia de tecnología. Referente a esto es importante recordar que los Estados Unidos fue una colonia y que este país tuvo la capacidad de romper en círculo vicioso del subdesarrollo.

Un punto importante de los nuevos estudios de dependencia es que mientras que la posición ortodoxa de la dependencia no acepta la autonomía relativa del gobierno de las élites poderosas, los nuevos autores de esta escuela reconocen un margen de acción de los gobiernos en el sentido de darles espacio para perseguir su propia agenda. Estos argumentos se incluyen principalmente de los trabajos de Nikos Poulantzas. Para éste cientista político los gobiernos del Tercer Mundo tienen un cierto nivel de independencia del eje real de poder dentro del país.

Una de las principales críticas actuales de la teoría de la dependencia y de la modernización es que ambas continúan basando sus supuestos en los resultados en los estados-nación. Este es un punto importante que nos permite

separar las escuelas antes mencionadas de la perspectiva teórica de los sistemas mundiales o de la teoría de la globalización. Estos últimos movimientos enfocan su atención principalmente en los vínculos entre países, especialmente aquellos relacionados con el comercio, los sistemas financieros internacionales, la tecnología mundial y la cooperación militar.

Se ha tomado a bien considerar esta teoría por el entorno en el que se encuentra el Puerto La Unión, ya que generara relaciones internacionales en donde habrá cierta demanda interna y externa en términos de los mercados y a la vez es importante para alcanzar mejores niveles de desarrollo nacional que ayudara a que la población incrementen la demanda agregada dentro de las condiciones del mercado esto se realizara específicamente con la generación de empleos.

Teoría de los Sistemas Mundiales

Esta escuela tuvo su origen en el Centro de Estudios de economía, Sistemas Históricos, y Civilización en la Universidad Estatal de Nueva York en Bringhamton. Aunque la escuela de los sistemas mundiales se originó en el área de sociología su impacto se ha extendido a la antropología, la historia, las ciencias políticas, y la planificación urbana. I. Wallerstein es considerado uno de pensadores más importantes de este campo teórico. Al principio de su carrera estudio los problemas de desarrollo que enfrentaban los países africanos recién

independizados tomando en cuenta las nuevas condiciones económicas y políticas mundiales de la década de los sesentas.

Wallerstein y sus seguidores reconocieron que hay condiciones mundiales que operan como fuerzas determinantes especialmente para países pequeños y subdesarrollados, y que el nivel de análisis de estado-nación ya no es la categoría adecuada para estudiar las condiciones de desarrollo, particularmente en regiones del Tercer Mundo.

Los factores que tuvieron mayor impacto en el desarrollo interno de países pequeños fueron el nuevo sistema de comunicaciones mundiales, los nuevos mecanismos de comercio mundial, el sistema financiero internacional, y la transferencia de conocimientos y vínculos militares. Estos factores han creado su propia dinámica a niveles internacionales, al mismo tiempo dichos elementos interactúan con los aspectos internos de cada país.

Los principales supuestos de la teoría de los sistemas mundiales establecen que: a) hay un fuerte nexo entre las ciencias sociales, especialmente entre la sociología y las disciplinas económicas y políticas. Esta escuela reconoce que generalmente se le da una mayor atención al desarrollo individual de cada una de estas disciplinas que a la interacción entre ellas, y cómo éstas interacciones afectan en términos reales las condiciones nacionales de una sociedad dada; b)

en vez de dirigir el análisis a cada una de las variables, es necesario estudiar la realidad de los sistemas sociales; c) es necesario reconocer el nuevo carácter del sistema capitalista. Por ejemplo, desde la perspectiva de la economía política el enfoque se basa en las condiciones del sistema capitalista durante la revolución industrial en el Reino Unido. Hubo evidencia concreta para apoyar la libre competencia, patrones más productivos dentro del sector industrial, y de amplios grupos de poblaciones que proveían mano de obra a las fábricas recién establecidas.

Esta no es la situación hoy en día, especialmente cuando se considera el importante papel económico de las corporaciones transnacionales, el clima político internacional, la interdependencia que afecta a los gobiernos de los países pobres, y el papel de las inversiones especulativas. Para la escuela de los sistemas mundiales, las teorías tradicionales del desarrollo no explican completamente las condiciones actuales. Esta crítica del sistema capitalista ha estado presente desde su nacimiento. Bajo las condiciones internacionales actuales, hay aspectos específicos de monopolio de capital, sus medios de transacción, y sus operaciones en concreto a nivel mundial que han afectado considerablemente las relaciones internacionales entre los países.

Dadas las características anteriormente nombradas, la teoría de los sistemas mundiales indica que la unidad de análisis central son los sistemas sociales, los

cuales pueden ser estudiados en el ámbito interno o externo de un país. En este último caso el sistema social afecta diversas naciones y generalmente influye sobre una región entera.

Los sistemas mundiales más frecuentemente estudiados desde esta perspectiva teórica son los sistemas relacionados con la investigación, aplicación y transferencia de tecnología básica y productiva; los mecanismos financieros y las operaciones de comercio internacional. En cuanto a los recursos financieros, esta teoría del desarrollo distingue entre inversión productiva e inversión especulativa. Las inversiones productivas son recursos financieros que refuerzan la producción manufacturera de un país en particular, mientras que las inversiones especulativas son más volátiles ya que generalmente generan ganancias rápidas en los mercados bursátiles, pero no le proveen al país una base sustentable que le permita alcanzar crecimiento a largo plazo.

La teoría de los sistemas es importante para comprender el movimiento que se está gestando desde el capitalismo moderno y en donde la globalización de la economía mundial juega un papel de primer orden, sobre todo con el funcionamiento de los mercados en donde los puertos facilitan la comercialización de los productos.

Teoría de la Globalización.

La teoría de la globalización surge del mecanismo global que presenta una mayor integración con énfasis particular en la esfera de las transacciones económicas. En este sentido esta perspectiva es parecida al enfoque de los sistemas mundiales. Sin embargo, una de las características fundamentales de la teoría de la globalización es que se centra y enfatiza aspectos culturales y económicos así como de comunicación a escala mundial.

Esta teoría argumenta que los principales elementos modernos para interpretar los procesos de desarrollo son los vínculos culturales entre los países, además de los vínculos económicos, financieros y políticos. En esta comunicación cultural, uno de los factores más importantes es la creciente flexibilidad de la tecnología para conectar a la gente alrededor del mundo.

Los principales aspectos de la globalización son los siguientes:

- a) Reconoce que los sistemas de comunicaciones globales ganan cada vez más importancia, y a través de este proceso los países interactúan más frecuentemente y con mayor flexibilidad, no sólo a nivel gubernamental sino también a nivel de la población.
- b) Aunque los principales sistemas de comunicación operan dentro de países más desarrollados, estos mecanismos también se extienden a los países menos desarrollados. Este hecho incrementa la posibilidad de que grupos

marginales en países pobres se puedan comunicar e interactuar dentro de un contexto global utilizando tecnología novedosa;

- c) Los sistemas de comunicación modernos implican modificaciones estructurales importantes en los patrones económicos, sociales y culturales de los países. Referente a la actividad económica estos nuevos avances tecnológicos son cada vez más accesibles para las pequeñas empresas locales. Esta situación ha creado un ambiente distinto para realizar transacciones económicas, utilizar recursos productivos, intercambiar productos, y aprovecharse de los "mecanismos monetarios virtuales". Desde una perspectiva cultural, los nuevos productos de comunicación unifican patrones de intercambio alrededor del mundo, por lo menos en términos de transacciones económicas conforme a condiciones actuales;
- d) Estos nuevos patrones de comunicación están afectando el nuevo concepto de minorías dentro de un país en particular. Aunque estas minorías no están completamente integradas en el nuevo sistema mundial de comunicación, las empresas grandes y las élites políticas de cada país son parte de esta interacción alrededor del mundo. Al final, las empresas y las élites políticas continúan siendo quienes toman las decisiones en los países en desarrollo;

a. Los elementos culturales dictarán la forma de las estructuras sociales y económicas en cada país. Las condiciones sociales son el resultado de los factores culturales y económicos dominantes de cada país.

Los principales supuestos que se extraen de la teoría de la globalización se resumen en dos puntos fundamentales. Primero, los factores culturales son los aspectos determinantes de las sociedades. Segundo, bajo las condiciones mundiales actuales no es importante utilizar a las naciones-estados como unidad de análisis ya que la comunicación global y los vínculos internacionales están haciendo a esta categoría menos útil. A medida de que haya una mayor estandarización de los avances tecnológicos una mayor cantidad de sectores sociales podrán conectarse con otros grupos alrededor del mundo.

Esta situación incluye a los grupos dominantes y no dominantes de cada país. La teoría de la globalización coincide con algunos elementos de la teoría de la modernización. Un aspecto en que ambas teorías coinciden es que la dirección principal del desarrollo debería ser aquella que emprendan los Estados Unidos y Europa. Estas escuelas afirman que los principales patrones de comunicación y las herramientas para lograr mejores estándares de vida se originaron en las regiones desarrolladas. En este punto es importante destacar la diferencia entre la perspectiva de la modernización la de la globalización. El primero sigue una posición más normativa, ya que trata de resolver el asunto del desarrollo; el

segundo refuerza su carácter como una perspectiva "positiva" más que una posición normativa.

Con base en las anteriores similitudes, es posible afirmar que ambas teorías – modernización y globalización – coinciden en el carácter básicamente etnocéntrico de sus planteamientos. Ambas posiciones enfatizan el hecho de que el camino hacia el desarrollo se origina y debe ser seguido en términos de los modelos de los Estados Unidos y Europa. Los defensores de la globalización argumentan que esta circunstancia es una realidad en términos de la influencia que se deriva de las redes de comunicación y de la difusión de los valores de países más desarrollados. Es más, la influencia se vería también reflejada en el campo ideológico y económico. En lo ideológico, varios autores no ocultaron su notable entusiasmo a raíz de la caída de los sistemas socialistas soviéticos a fines de la década de los ochentas.

Las teorías de la globalización enfatizan que los factores culturales son los principales determinantes que afectan las condiciones económicas, sociales y políticas de los países lo que es similar a la "escuela social exhaustiva" o de "sociología comprensiva" de las teorías de Max Weber. Con base en esto, el sistema de valores, creencias, y el patrón de identidad de los grupos de índole dominante y alternativo (o subordinado) dentro de una sociedad son los elementos más importantes para explicar las características de un país en términos económicos y sociales. Para la posición de la globalización esta

declaración de la teoría de Weber se debe aplicar a las condiciones mundiales actuales, especialmente en términos de la difusión y transferencia de valores culturales a través de sistemas de comunicación, los que están afectando cada vez más los grupos sociales en todos los países.

La teoría de la globalización y de los sistemas mundiales toman una perspectiva global al determinar sus unidades de análisis en función de sistemas y subsistemas globales, más que utilizar estrictamente el enfoque de naciones-estado como lo hacen la teoría de la modernización y de la dependencia. La teoría de los sistemas mundiales y la de la globalización difieren en que la primera contiene ciertos elementos neo-marxistas, mientras que la segunda tiene sus bases teóricas en el movimiento social estructural-funcionalista. Por consiguiente el enfoque de la globalización tiende más hacia una transición gradual del sistema capitalista que a una transformación revolucionaria de la sociedad.

La teoría de la globalización ayuda a entender el contexto en que se desarrolla infraestructura moderna como los puertos para facilitar la comercialización entre diversos países, en donde cada uno busca obtener ciertas ganancias que satisfagan sus intereses como empresas o individuos que realizan alguna acción como propietarios o como empleados es este tipo de proyectos, por lo general siempre se generan expectativas de desarrollo y en este caso por la vía del comercio.

5.0 PRESUPUESTO METODOLÓGICO

5.1 TIPO DE ESTUDIO

La investigación se pretende realizar con los lineamientos de la metodología cualitativa la cual proporcionara la información de una forma más directa a la población a través del uso de técnicas que se implementaran en el desarrollo del periodo investigativo.

5.2 UNIVERSO Y MUESTRA

El espacio que se utilizará para el desarrollo de la investigación es la zona oriental de El Salvador, siendo está el campo de estudio en donde se realizara la temática planteada.

El universo es la población de la zona oriental de El Salvador, en este caso de los departamentos de San Miguel, Usulután, La Unión y Morazán, en tanto que la muestra esta referida a la identificación de líderes políticos y sociales, así como la población directamente afectada con la construcción del puerto, en este caso, en la ciudad de La Unión.

5.3 SELECCIÓN DEL CONTEXTO

5.3.1 ESPACIAL.

La construcción del puerto La Unión y sus efectos económicos sociales y ambientales es una investigación de carácter social en la cual se pretende destacar el impacto que tiene el proyecto de la construcción del puerto en la población de la región oriental de El Salvador. En vista de la magnitud y la trascendencia de este fenómeno se ha tomado a bien desarrollar un análisis de los efectos en dicha región, la cual comprende los departamentos de Morazán, San Miguel, Usulután y La unión. La amplitud de este proyecto ha logrado sobrepasar los límites nacionales y penetrar su impacto a nivel internacional.

Sin embargo, el espacio concreto que interesa en la presente investigación es la zona oriental de El Salvador, por cuanto, son los departamentos más cercanos geográficamente hablando y además porque la ciudadanía de estos lugares mayoritariamente se moviliza en sus actividades laborales ya sea como empleados o como comerciantes.

Pero por tipo de metodología propuesta se tomara como punto central la ciudad puerto de la unión y a partir de ello se infieren algunos elementos que obviamente impactan el toda la Zona Oriental.

5.3.2 TEMPORAL.

La construcción del puerto la unión ha traído consigo desde su inicio aspectos económicos, sociales y ambientales para la zona oriental, ya que es un proyecto que ha impactado a la población en su calidad de vida y a la vez económicamente en las relaciones comerciales en los tiempos de la globalización de la economía mundial.

El periodo de estudio de este proyecto se ha tomado desde el 2001-2010 por ser un tiempo en el cual ha tenido lugar la construcción e implementación del proyecto, lo que permite descubrir algunos efectos en la población de esta zona.

Además en este periodo existe una situación coyuntural en la que se pondrá a prueba la continuidad o no del modelo económico neoliberal después del triunfo electoral del FMLN en las elecciones de Marzo del 2009 y en este caso si la administración del puerto la tendrá el Estado o se concesionara a la empresa privada nacional o internacional.

5.4 ELECCIÓN DE LA ESTRATEGIA

La información de la investigación se pretende obtener por medio de la metodología cualitativa la cual ayudara a captar la realidad de manera objetiva. Para la realización del trabajo de investigación se empleara el uso de técnicas adecuadas a la metodología propuesta para obtener el conocimiento sobre el objeto de estudio.

La estrategia descansara mayoritariamente en el trabajo de campo y en alguna medida en la revisión bibliográfica de información apegada a la temática en estudio.

5.5 SELECCIÓN DE TECNICAS

➤ OBSERVACIÓN PARTICIPANTE:

Esta técnica permite adentrarse en las áreas cotidianas que los individuos realizan; conocer más de cerca las expectativas de la gente, sus actitudes y conductas ante determinados estímulos, las situaciones que lo llevan a actuar de uno u otro modo.

➤ LA ENTREVISTA SEMI ESTRUCTURADA.

Caracterizada por la preparación de un guión del tema a tratar y por tener libertad para ordenar y formular las preguntas a lo largo del desarrollo del estudio. Estas ayudaran a tener una mayor comprensión del fenómeno de estudio y sus temáticas para obtener diferentes puntos de vista sobre el tema de investigación.

Las entrevistas se realizaran con personas involucradas directamente en el área que corresponde la temática, para la obtención de la información y de esta forma enriquecer la investigación (Alcaldes, Comerciantes, Lideres de partidos políticos).

➤ ENCUESTA:

Se le aplicará a la población del municipio de La Unión, ya que son los actores directores de los efectos económicos, sociales y ambientales de la construcción del puerto

5.6 ANÁLISIS DE DATOS:

El análisis de los datos se realizara a partir de la información obtenida en las entrevistas y contrastando con algunos datos e información escrita en documentos bibliográficos, así como de la encuesta que se aplico para fundamentar de una mejor forma la información relacionada con la construcción y Ejecución del puerto, así como los efectos que se producirán con dicha mega obra.

La idea fundamental es captar las percepciones de la población involucrada directa e indirectamente en la construcción y ejecución del mismo en la ciudad de la unión.

6.0 SUPUESTOS Y RIESGOS

6.1 SUPUESTOS:

- Se supone que la construcción del puerto de la unión ha generado grandes expectativas en la ciudadanía de la zona oriental por cuanto se cree que contribuirá al crecimiento y desarrollo económico del país.
- Que deberá existir interés y apoyo de los líderes políticos y económicos, así como sociales por los efectos de la construcción del puerto, por tanto se espera colaboración en proporcionar información de primera mano para la exposición de sus diferentes puntos de vista.
- Se espera que la población de la zona oriental se interese por los efectos que puedan generarse en los distintos aspectos de la vida por la construcción del puerto, de ahí que se buscara obtener información a través de la consulta directa.

6.2 RIESGOS.

- Para el desarrollo de la investigación se cuenta con una serie de informantes el cual brindaran aportes importantes, pero que existe la posibilidad que estos no proporcionen la información adecuada para el desarrollo de la investigación o simplemente no den ninguna posibilidad de comunicación.

- Que la información solicitada no se proporcione en el tiempo establecido en el cronograma de la investigación razón por la cual debe haber flexibilidad en la presentación de los resultados.

7.0 PRESUPUESTO Y FINANCIAMIENTO.

Para ejecutar el proyecto de investigación se hace necesaria la consideración de una diversidad de recursos, tales como los siguientes:

RECURSOS HUMANOS:

- Docente Director: Lic. Nelson de Jesús Quintanilla Gómez
- Estudiante investigador: Br. Erika Elizabeth Umaña Umanzor.
- Informantes Claves: Lideres Políticos, empresariales, profesionales, etc.
- Población en general.

RECURSOS MATERIALES:

- Lapiceros
- Papel bond
- USB
- Reportera
- Libros, Revista, Boletines, periódicos.
- Documentos especiales sobre el puerto de la unión.
- Documentos escritos y videos.
- Computadora.
- Cámara fotográfica
- Reportera digital

- Proyector de Cañón.
- Fotocopias

El presupuesto de estos gastos corre por cuenta de la investigadora durante el periodo de la investigación. Marzo – Septiembre de 2010.

RECURSOS FINANCIEROS:

RECURSOS	CANTIDAD
- Transporte	\$ 75.00
- Alimentación	\$150.00
- Impresiones	\$ 125.00
- Fotocopias	\$ 45.00
- Alquiler de computadora	\$ 50.00
- Alquiler de cañón	\$ 50.00
- Alquiler de cámara digital	\$ 30.00
- Lapiceros	\$ 3.00
- Papel bond	\$ 20.00
- USB	\$ 15.00
- Reportera	\$ 150.00
- Libros	\$ 30.00
- Material de apoyo	\$ 10.00
- Documentales	\$ 25.00
TOTAL	\$ 778.00

PARTE II

DESARROLLO CAPITULAR

CAPÍTULO I

2.0 CONTEXTO HISTÓRICO DE LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO LA UNIÓN

2.1 CIUDAD DE LA UNIÓN

El Departamento de La Unión se ubica en la zona oriental de la República de El Salvador (ver anexo No 6.6). En 1740 pasó por el embarcadero de Conchagua (actual Puerto de La Unión), el alcalde Mayor de San Salvador, señor Don Manuel de Gálvez Corral, quien le asignó una población de 74 indios, “los cuales-agrega- cuidan las canoas para el pasaje del brazo del mar que divide esta provincia de la de Nicaragua y mantienen vigía continuamente en su puerto.

A fines del siglo XVIII, La Unión fue elevada a la categoría de pueblo con el nombre dado en honor del Rey Carlos III, que gobernó España entre 1759 y 1788.

Este puerto, como el pueblo de Conchagua, fueron incluidos en el partido de San Alejo, cuando se creó la Intendencia de San Salvador.

En 1807, el Intendente Don Antonio Gutiérrez y Ulloa, hizo de él la siguiente descripción: “Puerto. San Carlos-Pueblo a 6 ½ leguas al Este de San Alejo: Población corta en las márgenes del Conchagua.

Conchagua perteneció al Departamento de San Miguel, en el distrito de San Alejo, de 1824 (12 de junio), a 1865 (22 de junio), y desde entonces ha sido pueblo del distrito y Departamento de La Unión. En 1890 su población era de 1,030 habitantes.

El 28 de febrero de 1854 se le otorgó al “Pueblo del Puerto de San Carlos de La Unión” el título de Ciudad. Años después, por Decreto Ejecutivo del 22 de junio de 1865, nace el Departamento de La Unión durante la administración del Doctor Francisco Dueñas.

2.2 PUERTO DE CUTUCO

El Puerto de Cutuco, ubicado en la Bahía de La Unión en el Golfo de Fonseca, fue construido en 1915 por la empresa “The Internacional Railway of Central América (IRCA)”; durante muchos años operó como una estación Terminal del ferrocarril, para la movilización de carga a granel líquido y pasajeros. El puente de acceso al muelle tenía una longitud de 150 metros por 4.9 metros de ancho. La estructura principal del muelle de Cutuco estaba constituida por vigas y losas de concreto, soportadas por pilotes de concreto y de metal.

El muelle de atraque tenía 172 metros de largo por 29 metros de ancho, tomando como referencia el eje del muelle.

Tenía dos atracaderos: uno al costado Norte, con longitud de 172 metros y otro al costado Sur, con longitud de 150 metros. La profundidad de aguas oscilaba entre 8 y 10 metros en el costado Norte y 8 metros en el Sur.

Existía una bodega de tránsito, la cual la conformaba una estructura metálica prefabricada de paredes corredizas de aluminio con un área de 1,865 mts.² La carga se hacía llegar al muelle por medio de vagones de ferrocarril que corrían por una vía de 683 metros de longitud y 0.914 metros (36 pulgadas) de trocha.

La vía se bifurcaba en el muelle, continuando con dos vías al costado Norte y una al costado Sur. Estas tres vías estaban paralelas al eje del muelle.

Como se puede apreciar, el Puerto de Cutuco fue creado como un puerto ferro portuario, ya que en la carga y descarga de los vagones, el ferrocarril jugaba un papel muy importante, principalmente en el traslado de la mercadería desde el barco a las bodegas en tierra y viceversa. Por lo que era factible el traslado de la mercadería directamente del costado del barco hacia estaciones de destino en el interior del país (importación), y de éstas al barco (exportación).

Es de hacer notar que tanto la red ferroviaria como este tipo de puertos contribuyeron al desarrollo del país, desde fines del siglo pasado hasta la fecha. Los otros dos puertos de igual sistema que Cutuco ya desaparecieron: El Puerto de La Libertad y el antiguo Puerto de Acajutla.

A partir del año 1975, el Puerto de Cutuco pasó a manos del Estado de El Salvador, quien encomendó su administración y dirección a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA); el tráfico de ese año fue de 177 naves con 235,549 TM., de las cuales 131,745 TM, eran Carga de Exportación y el resto de Importación.

En los años setenta el tonelaje movilizado por el Puerto de Cutuco era carga de exportación, principalmente algodón y café; y la importación estaba constituida por abono y aceite comestible a granel y hierro. Sin embargo a finales de esos años, la presencia de un nuevo y moderno puerto en la región occidental (Puerto de Acajutla), se hizo sentir, brindando comparativamente un mejor servicio, en relación a tiempos de carga y descarga, y por ende menos horas en muelle y puertos, lo cual era muy atractivo para los armadores (propietarios de barcos) y Agencias Navieras destacadas en el país.

Otro factor que aceleró y agudizó el problema del puerto de Cutuco fue, que la zona oriental empezó a ser duramente castigada por el conflicto armado, por lo que el desarrollo en la región se detuvo.

Como resultado directo del conflicto se tiene la destrucción del aparato agro exportador de oriente, principalmente el cultivo del algodón y el café, y como efecto indirecto la disminución del abono de importación.

En general, cualquier actividad económica en la zona se volvió altamente riesgosa, así como el tránsito por sus vías de comunicación, carreteras y vías férreas, surgiendo así, más ventajas comparativas a favor del Puerto de Acajutla, por ser un puerto moderno, a menor distancia de San Salvador, y ubicado en una zona relativamente más segura y menos castigada por el conflicto armado.

Los primeros 5 años antes del conflicto armado, el Puerto de Cutuco reflejó resultados positivos, posteriormente presentó una situación de déficit, que a partir de 1986 fue incrementándose año con año, hasta que 1991 se tomó la decisión de indemnizar al personal de operaciones, para reducir los costos fijos del puerto, y en adelante, trabajar la carga y descarga de los buques con personal contratado por obra.

2.3 EL GOLFO DE FONSECA

En 1522, una armada de 5 navíos salió del archipiélago de Las Perlas del Golfo de Panamá. Esta armada, traía como piloto mayor a Andrés Niño y conducía la expedición que acaudillaba el capitán Gil González Dávila.

La expedición era destinada a cumplir una doble misión: explorar los litorales e islas del Mar del Sur ubicados hacia el Poniente de San Miguel y Panamá; y buscar un paso, estrecho o canal natural que pusiera en comunicación a los océanos Atlántico y Pacífico.

Evidentemente, los exploradores españoles nunca encontraron el canal que pusiera en comunicación los dos océanos, pero si descubrieron el Golfo de Chorotega, al cual Niño bautizó con el nombre de “Golfo de Fonseca” en honor y gratitud del Fraile Juan Rodríguez de Fonseca, antiguo obispo de Palencia y de Burgos, y a la sazón su protector y segundo Presidente del Real y Supremo Consejo de Indias.

A la entrada de este golfo, Niño desembarcó el 31 de mayo de 1522 en una “isla redonda y poblada” que la gente Lenca llamaban Meanguera, y que Niño nombró Petronila, en honor a una sobrina y por estar ese día consagrado por la Iglesia Católica Apostólica Romana a honrar a Santa Petronila.

En el seno del Golfo de Fonseca se aloja un archipiélago volcánico, del cual las principales islas son: Meanguera, Meanguerita, Martín Pérez, Conchagueta, Zacatillo, Ilca y Conejo.

Así fue descubierto el litoral del territorio actualmente llamado salvadoreño y por primera vez se pusieron en contacto los pueblos Lenca de esa zona con los españoles. Su confrontación, en el segundo cuarto del siglo XVI, marcó el alba de un largo y fecundo enredazo cultural.

2.4 EL PUERTO DE LA UNIÓN

El Proyecto de Construcción del Puerto La Unión comenzó a gestarse en 1994, durante la Administración del Dr. Armando Calderón Sol, año en que se realizó el primer estudio de pre factibilidad con el apoyo del JICA. (Ver anexo No 6.1; maqueta de construcción del puerto y todo el proceso de avance de la construcción).

En marzo de 1999 se tenía finalizado el estudio de factibilidad, con el que se aseguraba que un nuevo puerto era viable en el mismo lugar donde había nacido el Puerto Cutuco a principios del Siglo XX.

El 4 de octubre de 2001, según Decreto Legislativo No. 565 publicado en el Diario Oficial No. 202, Tomo No. 353 del 25 de octubre de 2001, la Asamblea Legislativa autorizó suscribir el convenio de préstamo entre El Salvador y el Banco de Cooperación Internacional del Japón (JBIC), que fue ratificado el 18 de diciembre del mismo año.

El 15 de noviembre de 2002, se publicó la invitación internacional para la precalificación de empresas para la Construcción del proyecto. La venta de documentos se programó entre el 18 de noviembre y el 20 de diciembre de 2002. Un total de 53 empresas compraron documentos de precalificación.

Las empresas precalificadas fueron los consorcios TOA CORPORATION/JAN DE NUL, PENTA OCEAN/HAZAMA y la empresa WAKACHIKU CONSTRUCTION CO, quienes presentaron sus ofertas técnicas y económicas el 16 de abril de 2004.

El 21 de mayo de 2004, CEPA remitió al JBIC los resultados del reporte de evaluación final de las ofertas, solicitándole la respectiva autorización para iniciar el proceso de negociación con el Consorcio TOA Corporation Jan De Nul, el cual presentó la oferta con valor más bajo (US\$ 145, 768,313.28).

En nota de fecha 9 de julio de 2004, se invitó al Consorcio TOA Corporation Jan De Nul para proceder a la fase de negociación, la cual inició el 19 de julio de 2004.

El proceso de negociación de la Oferta entre CEPA y el mencionado Consorcio, finalizó el 15 de diciembre de 2004. La oferta final negociada fue de US \$131, 985,000.00

2.5 CONSTRUCCIÓN.

El día 16 de enero del año 2005, en el marco de la conmemoración del 13° Aniversario de la Firma de los Acuerdos de Paz, el Presidente de la República, Elías Antonio Saca, en compañía de los Presidentes Centroamericanos del Grupo C-4, dio por iniciado el proceso de construcción del nuevo Puerto La Unión.

El Puerto de La Unión es el proyecto de infraestructura portuaria más importante de El Salvador de los últimos 20 años, a partir del cual el Gobierno pretende impulsar una estrategia de despegue que lleve progreso a toda la zona oriental del país. Mediante una visión de largo plazo contemplada en el Programa Presidencial El Salvador Siglo XXI, y utilizando el Puerto La Unión como motor del desarrollo de la Zona Oriental, convirtiendo a El Salvador en un Centro Logístico de Distribución Regional.

En la presencia del Presidente Elías Antonio Saca se firmó el día miércoles 16 de marzo de 2005, el contrato de construcción del nuevo Puerto La Unión. El contrato fue suscrito por el Presidente de la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), licenciado Juan José Llort y el señor Hiroshi Shirasu, Vice Presidente de la Corporación Toa.

El contrato contempla todos los lineamientos y estándares requeridos por CEPA para la realización de la obra. “Estamos a las puertas del más importante proyecto de infraestructura que El Salvador ha tenido en los últimos veinte años, y que vamos a concretar luego de más de diez años de ardua labor”, dijo en aquella oportunidad el Presidente de CEPA, Juan José Llort.

CAPÍTULO II

3.0 EFECTOS ECONOMICOS, SOCIALES Y AMBIENTALES PROVOCADOS POR LA CONSTRUCCIÓN DEL PUERTO LA UNIÓN EN LA ZONA ORIENTAL DE EL SALVADOR.

La construcción del puerto la unión a partir del año 2005, ha sido trascendental para la región oriental, ya que constituye una de las construcciones más grandes y modernas del país. Se habla de esta como una obra que contribuirá al desarrollo económico y a la implementación del tratado de libre comercio con países desarrollados; Pero desde una visión crítica, la cual al constatarse con la realidad se pueden identificar aspectos esenciales que son importantes retomar, entre los cuales están:

- a. El crecimiento económico que se prevé, no es precisamente como se plantea en teoría, si no, que será con exclusividad para los sectores económicos que tienen inversión en la construcción del puerto debido a que el país solo será utilizado como una vía de comercialización entre los países desarrollados, no quedando en la economía nacional las ganancias financieras que se generen a partir del funcionamiento del puerto.
- b. La configuración territorial que se provocara a través de la construcción del puerto así como otros proyectos relacionados a este, tal es el caso de la construcción de la carretera longitudinal del norte y la implementación

de las plantas productoras de energía eléctrica a partir de gas natural, lo cual es un factor contaminante para la región. Otra construcción de gran magnitud en la zona oriental es la presa el chaparral en los municipios de la zona norte del departamento de San Miguel (Carolina, San Luis de la Reina y San Antonio del Mosco), la cual viene incidir en las condiciones de vida de la población.

- c. La construcción del puerto la unión provoca efectos tanto económicos como sociales que a la vez no son mayoritariamente beneficiosos para la población salvadoreña, dentro de los cuales se pueden destacar:

3.1 EFECTOS ECONÓMICOS

- **3.1.1 Presencia de empresas trasnacionales**

La construcción del puerto es un proyecto que ha estimulado a la inversión extranjera y a las empresas multinacionales a establecerse en el país debido al auge que ha tenido a nivel internacional este proyecto. Con el fin de aumentar sus ganancias por medio de la expansión comercial que se genera tanto nacional como internacionalmente. Lo cual propiciara una cultura de consumo en la población atreves innovación de productos extranjeros.

- **3.1.2 Sustitución de la producción local por productos extranjeros.**

A raíz de la presencia de empresas trasnacionales en el país se comienza con un proceso de sustitución de los productos locales por productos internacionales, industriales y transgénico, los cuales propician un mayor consumo de la población por la dinámica de precios que se provocan con la competencia teniendo los productos locales un descenso debido a las facultades que se generan para la producción de estos por medio de los altos costos de la vida que diariamente aumentan.

- **3.1.3 Relaciones mercantiles extranjeras.**

El puerto de la unión constituye una ventana abierta al mundo a través de la cual se propiciarán relaciones de carácter comercial por la capacidad y modernización que este tiene, y por encontrarse en un punto estratégico, el cual se conectará con puerto Cortés (Honduras) a través de vías marítima y terrestre como el canal seco (longitudinal del norte); facilitando así la comercialización entre los países centroamericanos y del resto del mundo involucrados en esta misma dinámica.

- **3.1.4 Privatización de lugares turísticos.**

La región oriental así como la ciudad de la unión tendrán a raíz de la implementación de estos mega proyectos las condiciones para intervenir en áreas turísticas. En primer lugar el frente de playa es una área a la que se

apuesta mucho turísticamente por ser un atractivo marítimo. La llegada del personal extranjera demanda una diversidad de condiciones como hoteles , restaurantes, área de esparcimiento entre otros, partiendo de estas demandas la ciudad se convertirá en un centro de comercialización donde el turismo también genera lucro económico, algunas de las limitantes que este aspecto presenta a la población son: invasión y privatización de terrenos públicos al frente de playas y de otras áreas estratégicas en las cuales la población local realizara algún tipo de actividad económica, la eliminación de esparcimiento cotidiano de la población por un esparcimiento de altos costos a los cuales solo tendrán acceso los turistas extranjeros. La privatización de estos terrenos para proyectos turísticos también genera un índice de contaminación la cual constituye un efecto negativo para la mayoría de la población.

- **3.1.5 Creación de empleo.**

Con la construcción del puerto la unión se han oportunidades de empleos las cuales vienen a beneficiar en cierta parte a la población del país, debido a que es un megaproyecto con una infra estructura intensa que necesita de una cantidad de personal en diferentes áreas para el funcionamiento del puerto. Pero dentro de esta dinámica de oportunidades de trabajo se puede observar la emigración interna hacia la zona oriental y la externa que viene de otros países con el fin de obtener trabajo no importando el cargo que le corresponda

desempeñar sino por las necesidades de trabajo existentes en El Salvador y otros países como: Honduras, Nicaragua y Guatemala.

Los empleos que se generan a partir de la construcción y funcionamiento del puerto son los siguientes:

“durante la construcción 450 empleos.

Durante la operación 500 empleos en operaciones portuarias.

2500 actividades relacionadas con el puerto.

100,000 generados en las zonas francas”.

Lo cual se lograra con la especialización en áreas administrativas que actualmente funcionan por medio del megatec dedicándose específicamente en hostelería y turismo y administración portuaria para el desarrollo industrial relacionada con el puerto.

- **3.1.6 Salarios mal remunerados para los empleados del país.**

Con la implementación del puerto la unión generara una amplia variedad de empleos mediante la cual habrá oportunidad de trabajo para muchas personas especialmente para extranjeras y, debido a que en El Salvador no hay personas especializadas en áreas portuarias, esto imposibilita que los lugareños tengan oportunidades de emplearse en un puesto de trabajo.

En la construcción del puerto los salvadoreños se han tomado en cuenta como obreros, personal de carga entre otros, y estos teniendo un salario de baja remuneración, pero la necesidad que vive la población es grande y no le queda de otra que vender su fuerza de trabajo por un sueldo mísero debido la falta de conocimiento que hay en el país en puestos administrativos especialmente en la zona oriental, ya que el nivel de estudios en áreas portuarias se queda corto porque desde temprana edad se piensa en trabajar , además que los planes y programas de estudio de El Salvador no contemplan estudios es cuestiones marítimas y portuarias desde años anteriores, sino hasta que inicia la construcción de puerto.

3.2 EFECTOS SOCIALES.

- **3.2.1 Configuración urbana.**

La unión es el departamento donde se ha construido el puerto y a partir de ello se ha reconfigurado la zona urbana, ya que será un lugar con un movimiento altamente comercial y necesita de algunos cambios de infraestructura, carreteras en buen estado y señalización, nuevas construcción de hoteles, mercados, negocios entre otros, debido a la estructura que tiene el puerto y el resto de proyectos conectados a este como el canal seco, los cuales necesitan de un espacio especial para su desarrollo.

- **3.2.2 Despoblamiento del frente de playa.**

Debido a la configuración que se genera a partir de la construcción del puerto se produjo un despoblamiento del frente de playa que consiste en deshabitar a personas que viven en la orilla del mar, porque ahí se crearan zonas francas y lugares turísticos para las personas extranjeras, aquí se esta pensando más en un lucro económico no importando el daño que provoque a la población sin tomar en cuenta el punto de vista de estas, no dando ninguna explicación por el motivo que se realiza esto, ya que solo se ha pensado en el despoblamiento y no en el lugar que estas personas serán situadas posteriormente.

- **3.2.3 Incremento poblacional**

En la zona oriental especial mente en la ciudad de La Unión habrá un incremento de la población ya que muchas personas extranjeras como de otras partes del país emigraran hacia esta zona, unas para desarrollar su trabajo y otras en busca de este. Lo cual genera cambios sociales y de infraestructura con el desarrollo del puerto.

- **3.2.4 Hacinamiento territorial.**

En el departamento de la Unión se están desarrollando construcciones enormes de lugares residenciales y de hoteles ya que mucha población emigrara hacia este lugar, lo cual provocara un hacinamiento territorial debido a la

concentración de la población que se genera a partir de la construcción del puerto.

- **3.2.5 Ocupación del territorio marítimo utilizado por los pescadores artesanales.**

Los pescadores artesanales son expulsados de sus áreas de pesca debido a la implantación de maquinaria y posicionamiento de material de construcción utilizado en el puerto. Los habitantes de la región así como los de las islas que rodean la costa pacificas y el golfo de Fonseca que se dedican a la pesca artesanal como una actividad de lucro económico para la subsistencia, han tenido que suspender sus actividades o buscar otros lugares alternativos para dicha actividad. Esta realidad como efecto de la construcción constituye un atropello hacia la economía y hacia la vida social de los habitantes de la región. Como reacción de esta problemática la población ha comenzado con iniciativas organizativas en la búsqueda de soluciones colectivas para la región oriental.

- **3.2.6 Transculturación.**

Otro factor importante de mencionar es que con la presencia de personas y con productos de otros lugares se irán perdiendo los productos locales y las pocas costumbres y creencias que todavía con costo quedan, lo cual se transforma en un lugar de diversas culturas no teniendo ninguna identidad del país, siendo

este transculturado por otras costumbres, tradiciones, valores y formas de vida extranjeras.

- **3.2.7 Incremento de violencia, prostitución, drogadicción y alcoholismo.**

Los proyectos que se están desarrollando en la zona oriental por ser de gran magnitud tendrán una enorme relación comercial con otros países, esto generara también un incremento de la violencia ya que tendrán personas de otros lugares y esto contribuirá al desarrollo del narcotráfico tanto de drogas como de bebidas alcohólicas; la prostitución será otro problema central debido al incremento de personas de otros lugares lo cual propiciar enfermedades que día con día irán en aumento, no beneficiando en nada al país, más bien perjudicara con el incremento de los elementos antes mencionados.

3.3 EFECTOS AMBIENTALES:

- **3.3.1 La contaminación ambiental.**

La contaminación al medio natural será uno de los aspectos que tendrá un nivel alto con la construcción del puerto la Unión ya que en este se empleara maquinaria a base de combustible; esto generara contaminación del agua y a la vez contaminación del aire por el humo que estas emanan.

La contaminación de agua y del aire son aspectos que ya tienen un impacto social como ambiental en la región oriental.

- **3.3.2 Depredación de los recursos naturales.**

A través de la construcción del puerto, la longitudinal del norte, y la represa el Chaparral se han podido visualizar acciones como la tala de árboles; y la desertificación de los suelos a partir de los líquidos desplegados por la maquinaria alrededor de estas construcciones.

Dicha depredación de los recursos naturales pueden verse como un atentado a la vida humana, así mismo la contaminación ambiental ya que es este ambiente natural el procurador de la vida.

- **3.3.3 Incremento del tráfico vehicular.**

El transporte tanto de mercancía como de personal a través de la construcción del puerto de suma importancia. A partir de esto se prevé un incremento de tráfico vehicular lo cual generara un congestionamiento en la ciudad. Esto a la vez de ser una desventaja constituye un factor contaminante. Puede ser considerado una ventaja porque proporciona a la población mayor facilitamiento para trasladarse a las diversas zonas del país; aunque la población que requiere de este mejoramiento no precisamente la mayoría; y se convierte en un factor contaminante pues los combustibles utilizados y el humo emanado se acrecienta en la misma medida.

CAPÍTULO III

4.0 CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

4.1 CONCLUSIONES:

- ✓ El puerto La Unión tiene una incidencia trascendental en la zona oriental de El Salvador a si como en el país en general y en la región Centroamericana. Es un proyecto vinculado al ámbito económico y social de la población, y a la vez muy vinculado al sistema ambiental mediante lo cual es muy cuestionado hoy en día por muchos países del mundo. Los efectos económicos, sociales y ambientales que provoca la construcción del puerto en su mayoría no son favorables para la población y el medio ambiente porque:

En lo económico: la población de la de la zona oriental no son los entes directo que perciben el beneficio que este genera ya la población no tiene inversiones directas con este, sino más bien las grandes empresas que tienen aquí sus inversiones son mayoritariamente extranjeras.

En lo social: en este ámbito se refleja que la población si percibe algunos efectos que son mayoritariamente negativos ya que algunos efectos como

incremento poblacional generara transculturación, lo cual no es beneficioso para La Unión ya que se pierde el estilo de vida de los lugareños por nuevas cultura y no habrá ningún tipo de identificación en departamento, de igual forma al convertirse en un lugar de comercio habrá incremento de violencia, de drogadicción , prostitución y alcoholismo ya que se provocara un ambiente favorable al narcotráfico tanto marítimo como terrestre.

En lo ambiental: con solo el hecho de la construcción del puerto se genera contaminación ambiental ya que, se requiere de terreno especial para el funcionamiento del puerto lo que propicia una configuración urbana totalmente diferente que la que se mantiene y para esto se requiere la tala de árboles, y desertificación de los suelos a partir de los líquidos (combustible, derrame de aceites, etc.) derramados por tipo de maquinaria que se utiliza y de igual forma se prevé un incremento tráfico vehicular que generara mas contaminación del aire por el humo que estas emanan.

- ✓ Se concluye que dicha construcción más que generar crecimiento económico generara decadencia social Y ambiental lo que obstaculizara el desarrollo para la zona. Algunos de los efectos más visibles y con más influencia en esta región son: la perdida de la base económica local por la presencia de empresas trasnacionales que se instalan a partir de esta

implementación, poco o nulo el poder de competencia de productos nacionales con el nivel comercial que se establece en torno de la construcción, la disminución del estilo de vida de la población dadas las medidas del despoblamiento que ha provocado este fenómeno y la depredación de los recursos naturales que son la fuente de calidad de vida de la población, entre otros.

- ✓ La población de la zona oriental se abstiene a denunciar cualquier tipo de atropello que se comete alrededor de la construcción del puerto La Unión; por una diversidad de factores secundarios que pueden surgir a partir de una demanda a las entidades correspondientes.
- ✓ El Puerto La Unión facilitara el establecimiento de funciones centrales para El Salvador en Centroamérica tales como el trasbordo y el centro logístico y contribuirá a la integración centroamericana comercial ya que es el único puerto con aguas profundas en la costa del Pacífico y con una gran cantidad de contenedores en funcionamiento.
- ✓ Es importante destacar que la construcción de puerto y su puesta en marcha tiene aspectos positivos y negativos; los positivos benefician a las empresas transnacionales y a algunos comerciantes con fuerte poder adquisitivo, no menos importante es las fuentes de empleo que se abren y

a los cuales puede acceder la ciudadanía aunque no en gran escala; mientras que los negativos están reflejados en los efectos económicos, sociales y ambientales.

4.2 RECOMENDACIONES:

- ✓ Las entidades relacionadas con los proyectos como los puertos implementados en la zona oriental deben involucrar a la población local en el desarrollo o funcionamiento del puerto, para evitar que sean personas extranjeras las que obtengan los mayores beneficios con esta mega obra.
- ✓ Tomar en cuenta los efectos negativos sociales y ambientales ya que son fundamentales en este tipo de proyectos por qué no se deben descuidar siendo esenciales en el desarrollo del puerto y en las relaciones mercantiles que se generan.
- ✓ El gobierno Central y el Gobierno Local deben proporcionar alternativas para mejorar la calidad de vida de la población a partir de los efectos provocados por la construcción de puerto y otros proyectos vinculados a este como la carretera longitudinal del norte ya que si bien esta mega

obra será una ventana al mundo, no se puede negar que las empresas extranjeras tienen mayor capacidad de incidencia.

- ✓ El o los movimientos Sociales y la ciudadanía deben organizarse para que sus derechos sean respetados y tomados en cuenta y así solventar problemáticas que se generan en la construcción y funcionamiento del puerto
- ✓ Los distintos liderazgos junto a la población deben mantener cierto nivel de involucramiento en los proyectos que se implementan en la zona oriental ya que son los entes directos de los efectos que surgen a partir del puerto.
- ✓ Las distintas fuerzas vivas se deben pronunciar contra cualquier atropello cometidos a partir de la construcción del puerto, por lo que se debe estar organizado para realizar este tipo de acciones.
- ✓ El gobierno Central, los gobiernos locales y organismos nacionales e internacionales deben apoyar y desarrollar los recursos que aún se mantienen en la zona oriental como: el potencial de pesca y acuicultura costeras en las bahías de Jiquilisco y de La Unión, también el potencial turístico basado en la herencia cultural, rural y sitios históricos al igual que un diverso paisaje y recursos naturales y algunos recursos mineros y geotérmicos, de igual forma las fortalezas organizacionales de

numerosos grupos locales y la gran población salvadoreña en el exterior son también considerados como recursos potenciales a ser empleados en el desarrollo de la zona oriental.

5.0 REFERENCIA BIBLIOGRÁFICA.

- Fiedrichs, R. Sociology of Sociology. (New York; Free Press, 1970).
Foster-Carter, A. Neo-Marxist Approaches to Development and.
- Grupo océano, diccionario de lengua española
- Grupo océano, diccionario de sinónimos y antónimos
- Hunt, Michael. Modernization Theory: Ideology or Fad? Chapel Hill: University of North Carolina Press, 2000
- Huntington, Samuel. Political Order in Changing Societies; Yale University Press; Junio, 1968.
- Iglesias, Mejía Salvador, guía para la elaboración de trabajos de investigación o tesis.
- JICA, compendio del plan de desarrollo para la zona oriental.
- Rojas, Soriano Raul, guía para la realización de investigaciones sociales 4° Edición año 2004
- Sampieri, Roberto Hernandez, Metodología de la Investigación Cualitativa 2°Edición año 1997.
- www.puertolaunion.gob.sv/noticias.php?articulo =1161
- www.zonaeconomica.com/concepto-desarrollo

ANEXOS

ANEXO 6.1: RESUMEN DEL PLAN DE DESARROLLO PARA LA REGIÓN ORIENTAL DE EL SALVADOR:

1. La Región Oriental de El Salvador

La Región Oriental de El Salvador está constituida por los departamentos de San Miguel, La Unión, Morazán y Usulután (Figura 1). La Región cuenta con un área de 7,394Km² o 35.7% del territorio nacional y su población de 1,281,428 habitantes en el año 2000, representó el 20.4% de la población total del país.

La Región Oriental de El Salvador – económicamente menos desarrollada y socialmente desprovista. . . .

Bajos ingresos y alta incidencia de la pobreza

El ingreso promedio por hogar en la Región Oriental fue de ¢2,655 al mes en 2000, equivalente a 72% del promedio nacional. La incidencia de pobreza varió de 58.5% en Morazán a 47.0% en San Miguel en el año 2000, mucho mayor que el 38.8% del promedio del país. De todas las familias en la Región, 30.2% recibieron remesas de salvadoreños en el exterior en el año 2000, comparado con el 19.7% a nivel nacional (Figura 2).

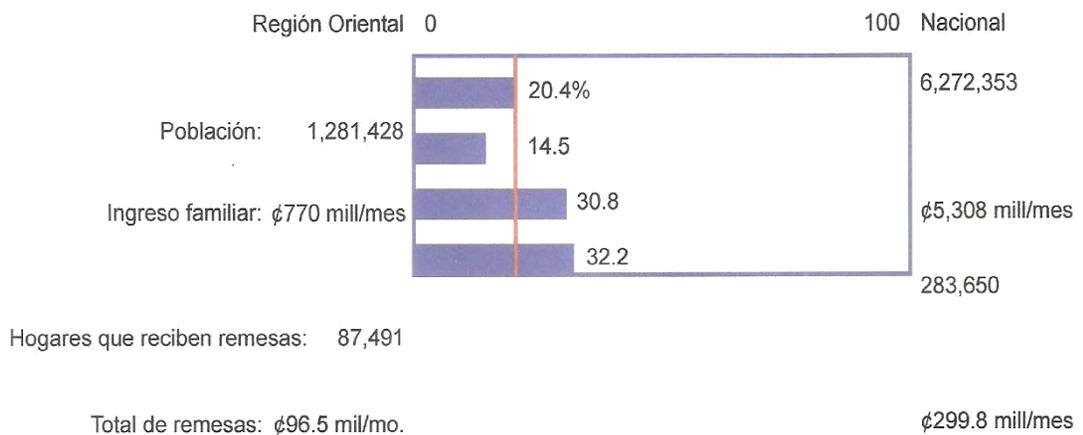


Figura 2. Contribución de la Región Oriental en el Total Nacional (1)

Aproximadamente 8,000 personas emigran cada año	La Región Oriental es una región de emigración neta. El crecimiento de la población natural en la región sigue siendo alto, de 2.2% al año, sobrepasando el incremento general de la población por 0.6 puntos porcentuales, que indica la emigración neta de 8,000 personas anualmente.
Limitado acceso a infraestructuras y servicios	El acceso a la infraestructura básica y a los servicios es por lo general menor en la región oriental que el promedio nacional. Por ejemplo, la cobertura del suministro urbano de agua por parte de ANDA fue de 67% en la Región Oriental en comparación con el promedio nacional de 88% en 2001. La Región Oriental cuenta con el 18.8% de matrícula para la escuela secundaria y con el 12.6% de los estudiantes universitarios del país.
Potencial de los grandes recursos... Superficies extensas y productivas	Alrededor de un tercio ó 245,000ha del área total de la Región Oriental se clasifica como generalmente aceptable para fines agrícolas. Ello representa el 35% de las tierras nacionales adecuadas para la agricultura. En la actualidad, las tierras agrícolas de la región son ampliamente utilizadas para el cultivo del maíz, pastoreo de ganado, y para la producción de café, caña de azúcar y otros cultivos.
Región pecuaria y más	El área de cultivos de maíz en la Región Oriental fue de 131,845ha en 2001/02, representando el 45% del total del país. La producción de maíz en la Región Oriental tuvo una participación menor (32%) en la producción nacional ya que es predominantemente cultivado como forraje en forma doméstica. Con tal contribución, el ganado de la región sobrepasa el 40% de la población total del ganado a nivel nacional. De los demás cultivos principales, el café ocupó 31,002ha en 2000 ó 19% del área de café en el país, y la caña de azúcar se cultiva en 12,600ha que representan el 18% del área nacional de caña de azúcar (Figura 3).

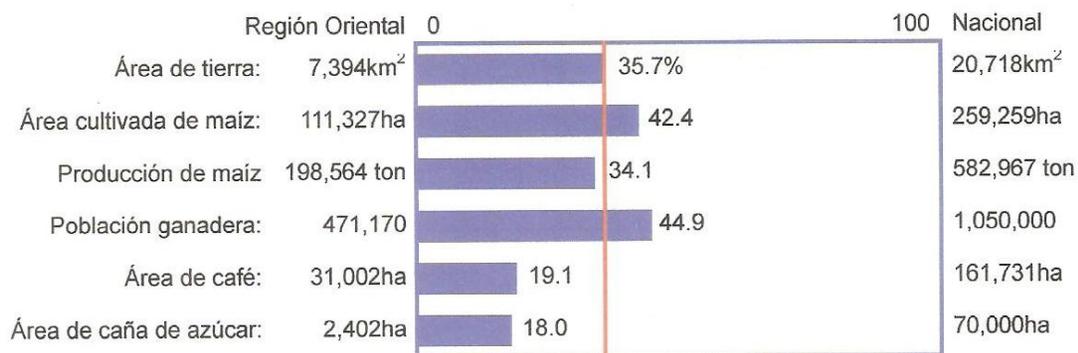


Figura 3. Contribución de la Región Oriental en el Total Nacional (2)

Abundantes pero mal distribuidos recursos hídricos

La Región Oriental, así como todo el país, está dotada una gran cantidad de recursos hídricos, y recibe un promedio de precipitación anual de 1,800mm. El promedio de precipitación anual en el Río Grande de San Miguel, la más grande de las cuencas en la región, con 2,250km², es apenas ligeramente menor (1,663mm). Sin embargo, tanto las inundaciones como las sequías son más severas en la Región Oriental, y las canículas durante la estación lluviosa son una peculiar característica de la región. Existen significativas oportunidades para mejorar el uso del agua por medio de un adecuado desarrollo y manejo.

Otros recursos y fortalezas organizacionales

Otros importantes potenciales de la Región Oriental incluyen: (1) potencial de pesca y acuicultura costera en las bahías de Jiquilisco y de La Unión, (2) potencial turístico basado en la herencia cultural, rural y sitios históricos al igual que un diverso paisaje y recursos naturales y (3) algunos recursos minerales y geotérmicos. Las fortalezas organizacionales de numerosos grupos locales y la gran población salvadoreña en el exterior son también considerados como recursos potenciales a ser empleados en el desarrollo de la Región Oriental.

2. Política Gubernamental para el Desarrollo Nacional y de la Región Oriental

El desarrollo de la Región Oriental como una estrategia de despegue para el desarrollo nacional

Se ha buscado el desarrollo nacional de El Salvador bajo una consistente política de desarrollo, por parte del Gobierno, que cuenta con cuatro pilares: (1) reducción de la pobreza a través de la inversión en el capital humano, (2) el fortalecimiento de la competitividad económica bajo la política de libre comercio y de apertura económica, (3) el mejoramiento de los servicios públicos y del sistema judicial, y (4) el aseguramiento de la sostenibilidad ambiental. Bajo dicha política, la CND formuló acciones iniciales del Plan de Nación con tres ejes estructurales de desarrollo: desarrollo regional y descentralización, ampliación y reconversión de la base empresarial, e integración centroamericana. Tras los terremotos del 2001, y para llevar a cabo estas iniciativas, se formuló la estrategia de despegue de la Región Oriental, aprovechando que estaba planificado establecer un nuevo puerto en La Unión que contribuiría al fortalecimiento de la competitividad de la economía salvadoreña.

La Región Oriental con el puerto de La Unión para llevar a cabo el desarrollo nacional

El desarrollo de la Región Oriental contribuye al logro de las metas nacionales de desarrollo sostenido y balanceado entre las regiones, de descentralización y de alivio de la pobreza, ya que es una Región con menor nivel desarrollo y con pobreza muy extendida. Varias industrias locales y de exportación pueden desarrollarse en la región por medio del uso eficaz del puerto de La Unión. A través de este proceso de desarrollo, la base productiva de la región y del país sería reestructurada y la competitividad de la economía salvadoreña fortalecida. El puerto de La Unión facilitaría el establecimiento de funciones centrales para El Salvador en Centro América tales como el trasbordo y el centro logístico y contribuiría a la integración centroamericana.

El puerto de La Unión: símbolo de la prioridad del Gobierno para la Región Oriental

La estrategia de despegue y el establecimiento del puerto de La Unión simboliza la política de prioridad y el compromiso del Gobierno para con el desarrollo de la Región Oriental. El compromiso debe asegurar no solamente la construcción sino la eficaz utilización del puerto para el desarrollo de la Región Oriental con medidas complementarias.

3. El Puerto de La Unión

Único puerto de aguas profundas, en la costa centroamericana del Pacífico, con una gran terminal de contenedores en funcionamiento para el 2007

El puerto de La Unión será establecido con el apoyo de un préstamo en yenes por la cantidad \11.2 billones, aproximadamente US\$90 millones, proporcionados por el Banco de Japón para la Cooperación Internacional (JBIC). Éste se convertirá en el único puerto de aguas profundas en la costa del Pacífico de Centro América, con una gran terminal de contenedores. Además del extenso atracadero para contenedores (340m de largo y 14.0m de profundidad) para acomodar naves de hasta 55,000 toneladas de peso muerto (TPM), también se proporcionaría un atracadero multipropósito (220m de largo y 14.0m de profundidad para 50,000TPM) y un atracadero para pasajeros (240m de largo y 9.5m de profundidad para 25,000TPM). El puerto será comisionado en el año 2007 (Figura 4).



Figura 4. Puerto de La Unión – Perspectiva

Atraerá un gran tránsito marítimo/terrestre y oportunidades para nuevas actividades económicas y empleos – cambios sin precedentes

La construcción del puerto de La Unión generaría unas 450 oportunidades de empleo, y la operación del puerto requeriría de aproximadamente 1,500 empleados. Las actividades relacionadas con el puerto podrían generar 2,500 empleos adicionales.

Conforme entre en funcionamiento el puerto de La Unión, más de 250 embarcaciones de diferente envergadura (4,000-55,000TPM) serían atraídas al puerto anualmente. De estas, 208 serán embarcaciones de contenedores con una periodicidad de dos atraques por semana. Inicialmente se manejaría un promedio de 355 contenedores en un período de operación de 12 horas por nave, lo que implica el tránsito de furgones cada dos minutos, en promedio, durante el funcionamiento del puerto.

El puerto de La Unión traerá oportunidades para nuevas actividades económicas y más empleos en toda la Región Oriental. Éstos se basan en la utilización de bienes de importación, la producción de bienes de exportación, y la prestación de los servicios relacionados. Si se aprovecharan todas las oportunidades en forma exitosa, la Región Oriental pasaría de ser una región de emigración golpeada por la pobreza a ser un centro en la economía de libre comercio y de globalización.

4. Del Puerto de La Unión al Desarrollo de la Región Oriental

PZEL – centro multifuncional de crecimiento a ser creado en el puerto para atraer inversionistas y para servir a los lugareños

Es necesario desarrollar otras instalaciones y funciones para utilizar el puerto de La Unión en forma eficaz. Ello incluye una zona industrial y de logística, el desarrollo del frente de playa, un nuevo distrito comercial y de negocios, nuevos desarrollos residenciales, un área de agro-turismo, áreas verdes y de conservación, y otros; para lo cual deberá crearse un Puerto y una Zona Económica Libres (PZEL) en las municipalidades de La Unión y Conchagua. Dichas instalaciones y funciones contribuirían a apoyar el desarrollo del puerto, a atraer inversionistas, y a crear un cómodo ambiente de vida tanto para residentes como para visitantes. La macrozonificación del PZEL se ilustra en la Figura 5.

Varias industrias a desarrollarse dentro y fuera del PZEL

Deberá establecerse una zona libre (ZL) en las inmediaciones del puerto de La Unión, y las áreas industriales (AI) se desarrollarían dentro y fuera del PZEL. Las industrias típicas que se ubicarán en cada área aparecen en la Figura 6. Dichas industrias interactuarían entre sí y proporcionarían una amplia base como vínculo con las industrias en otras regiones.

Circuitos logísticos como un dispositivo de conexión entre el

Las actividades relacionadas con el puerto y las diversas industrias en la ZL y las AI deberán ser utilizadas eficazmente para el desarrollo integral de

la Región Oriental. Para facilitar esto se han definido circuitos logísticos que conecten con San Miguel, La Unión y otras localidades secundarias de la región (Figura 7). Todas las áreas de la Región tendrían un fácil acceso desde y hacia los circuitos logísticos si se mejoran algunas carreteras de acceso. Aún las áreas más remotas, por lo tanto, pueden integrarse en la economía principal de la Región que se centra en San Miguel y La Unión.

Tendría sentido entonces el establecimiento de locales de mercadeo y procesamiento en los circuitos logísticos para manejar los suministros desde las áreas de producción. Algunos de los bienes procesados o sin procesar serían exportados desde el puerto de La Unión. En cambio, los bienes importados por medio del puerto de La Unión serían tratados en los circuitos logísticos para su distribución en la Región Oriental y más allá (Figura 8). Por lo tanto, numerosos establecimientos logísticos deben ser ubicados en los puntos nodales de los circuitos logísticos, incluyendo mercados regionales, locales de procesamiento, depósitos de contenedores tierra adentro, patios de camiones, y áreas industriales/comerciales.

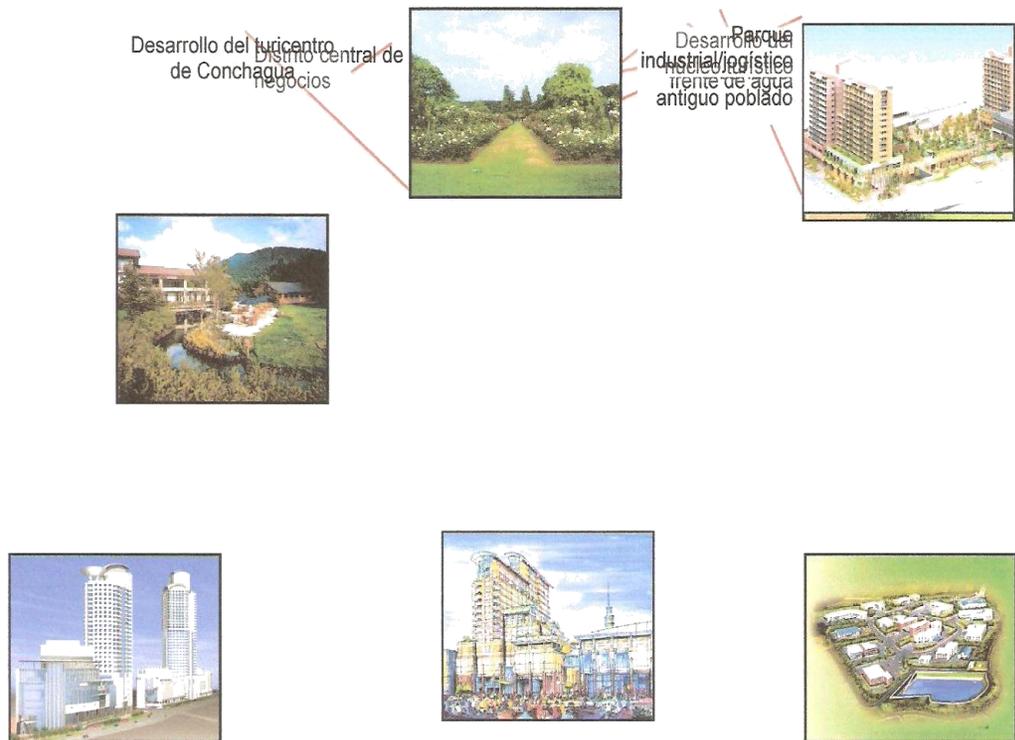
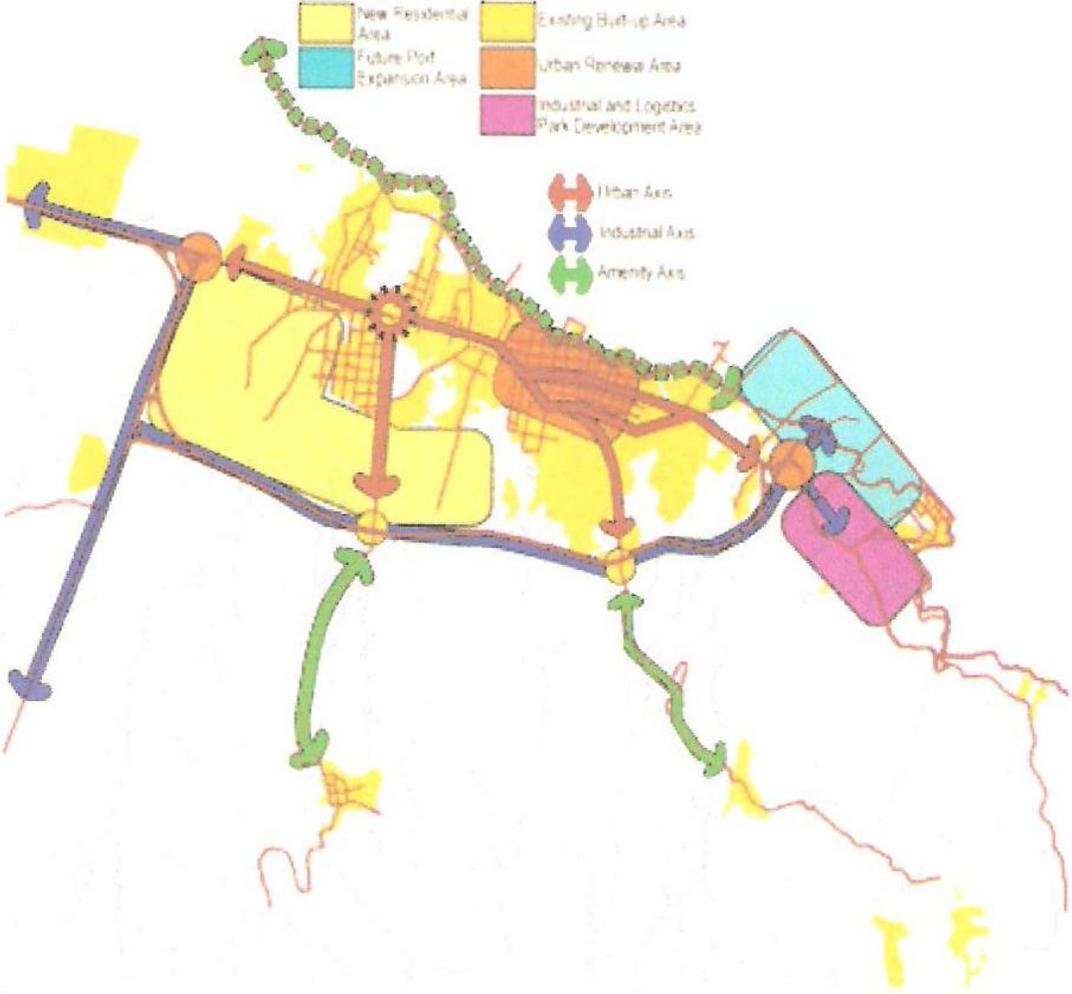


Figura 5. Macro-zonificación del Área de Conchagua-La Unión



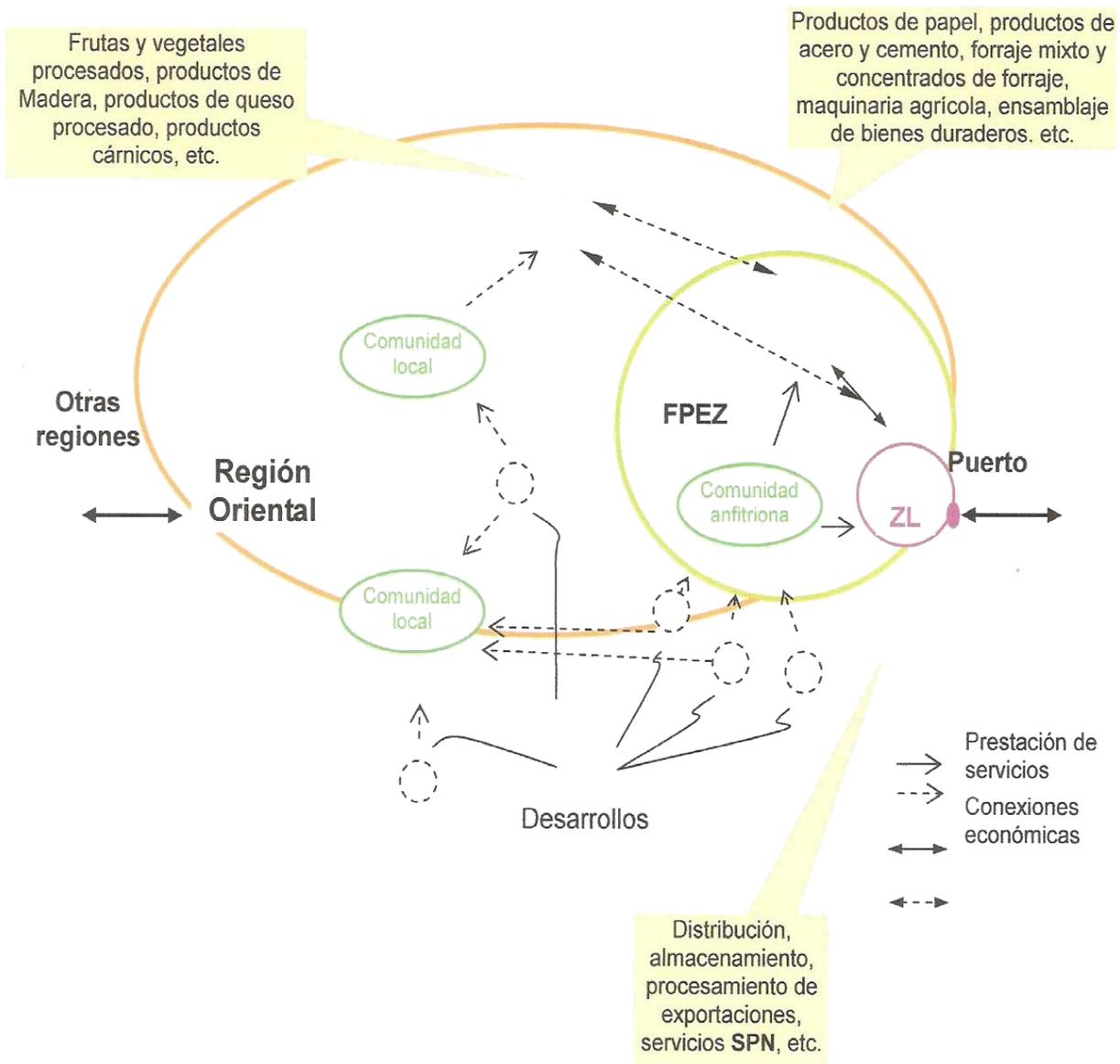


Figura 6. Imagen del Desarrollo de la Región Oriental con el PZEL

5. Desarrollo de la Región Oriental con el Puerto de La Unión

Cómo el desarrollo de la Región Oriental estaría apoyado por las actividades relacionadas con el puerto

Se espera que haya dos tipos de desarrollos relacionados con el puerto de La Unión. Uno, algunas actividades se desarrollarían más o menos en forma natural, tales como el establecimiento del puerto de La Unión, con sus instalaciones relacionadas. Esto podría llamarse desarrollo inducido por el puerto. Las actividades típicas son las de distribución de bienes importados y la manufactura con base en bienes importados para los mercados domésticos y de exportación (Figura 9).

Dos, sería necesario desarrollar otras actividades para aprovechar el puerto de La Unión. Esto podría llamarse desarrollo orientado hacia el puerto. Típicamente, nuevos productos agrícolas y agro-procesados podrían ser producidos para exportación.

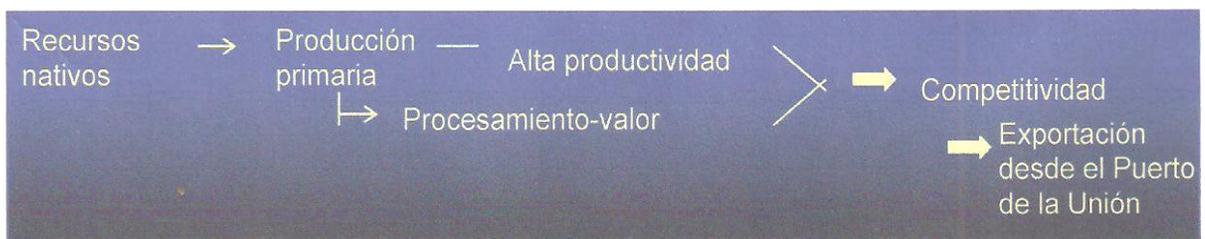


Figura 9. Evolución del Desarrollo de la Región Oriental Concentrado en la Utilización del Puerto de La Unión

En ambos casos, se establecería una amplia gama de actividades. Ello induciría el desarrollo de las industrias de conexión y logística relacionadas, y estas a su vez, facilitarían aún más los desarrollos relacionados con el puerto. Guiado por dichas funciones de conexión y logística, el desarrollo de la Región Oriental sería apoyado cada vez más por los desarrollos orientados hacia los servicios. Ello incluiría el trasbordo, la distribución y el procesamiento, así como la exportación de servicios como la educación superior, las investigaciones avanzadas, y la atención médica especializada para servir a otros países.

Enfoque de desarrollo regional tomado estratégicamente para capturar las oportunidades brindadas por el puerto de La Unión

La idea básica del desarrollo regional es el utilizar los recursos locales por y para el beneficio de los lugareños. La Región Oriental debe perseguir esta idea, y al hacerlo, contribuir con el desarrollo nacional de El Salvador, aprovechando el puerto de La Unión. Los recursos locales deben ser utilizados eficazmente, a través de un mejor manejo para apoyar la producción primaria con miras hacia una alta productividad. Los productos primarios deben ser procesados para aumentar su valor agregado. De ambas formas, la competitividad de la economía regional deberá ser fortalecida para que muchos productos puedan ser exportados desde el puerto de La Unión (Figura 10).



11. Revitalización del Puerto de La Unión

Creación de el más atractivo ambiente de negocios de clase internacional tanto para extranjeros como para residentes

Este amplio programa busca el establecer el Puerto y Zona Económica Libres (PZEL) en las municipalidades de La Unión y Conchagua con todas las instalaciones y funciones para hacer de esta área el ambiente de negocios más atractivo para la inversión (Figura 17). El programa cuenta con los cuatro componentes siguientes:

- 1) Programa para el establecimiento del PZEL,
- 2) Programa de desarrollo de la ciudad portuaria de La Unión,
- 3) Prospección geotérmica Conchagua, y
- 4) Transmisión de energía La Unión.

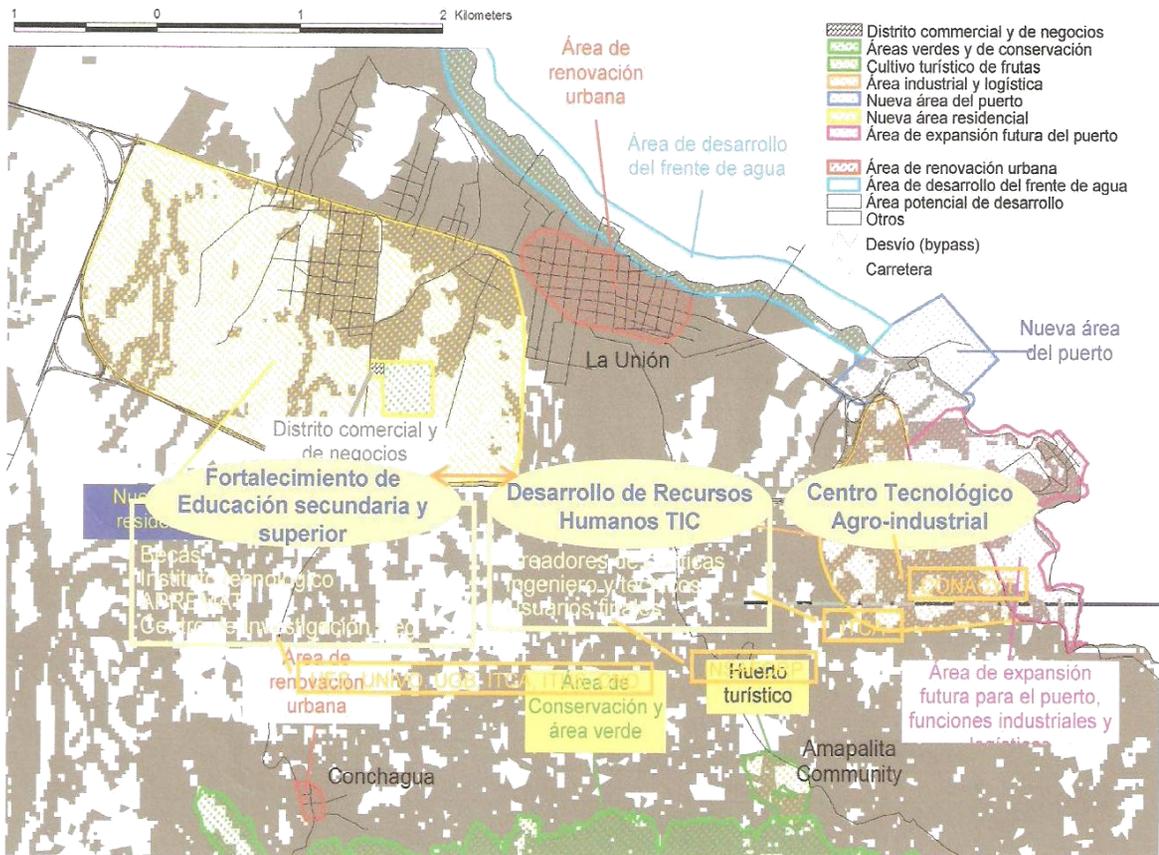


Figura 17. Planificación del Futuro Puerto y Zona Económica

Desarrollo del PZEL con la participación de las comunidades locales desde el principio	El PZEL deberán diseñarse en el futuro cercano, y deberá realizarse una detallada planificación para el desarrollo del PZEL y de la ciudad portuaria de La Unión, mientras se implementan los proyectos prioritarios. Esto último incluye la línea de transmisión de energía de La Unión con una subestación a ser construida por medio de una licitación, y el inicio de la prospección geotérmica de Conchagua, al igual que otros proyectos actuales y planificados. Las comunidades locales deberán participar en todas estas actividades para una eficaz planificación y manejo.
Unidad de administración local (UAL) para realizar la planificación participativa y la administración	Para facilitar la participación de la comunidad en el PZEL y el desarrollo de la ciudad portuaria de La Unión, deberá establecerse una unidad de administración local (UAL), a partir del ya existente grupo de manejo de la ciudad de La Unión. Los representantes de los ciudadanos y comunidades de negocios en las municipalidades de La Unión y Conchagua también deberán participar al igual que los gobiernos municipales. La UAL resolvería los problemas locales relacionados con el desarrollo, de ser necesario, con la autorización de la fuerza de tarea ministerial para el área del puerto de La Unión.
Iniciativa gubernamental en combinación con apoyo externo y promoción local para implementar el programa	Se espera la iniciativa del gobierno para la beca de la Región Oriental, el instituto tecnológico de La Unión, la expansión de APREMAT, la capacitación sobre TIC, y el centro agroindustrial. Deben buscarse las medidas externas de apoyo para el fondo de desarrollo de habilidades de la Región Oriental, por parte de los donantes internacionales/NGOs, el centro de incubación por parte de la sede de Infocentros, el mejoramiento de la gerencia corporativa por parte de los institutos tecnológicos u ONGs internacionales, la capacitación microempresarial por parte de una fundación u ONG, y el establecimiento de la asociación de negocios por parte de una empresa privada desarrolladora o de

arrendamientos. El centro de investigaciones de la Región Oriental deberá ser promovido aún más por los institutos miembros del sistema regional de investigaciones.

13. Impactos del Desarrollo de la Región Oriental con el Puerto de La Unión

Generación de empleo para atraer residentes, produciendo cambios en los patrones migratorios

Además de los casi 5,000 empleos que serán generados por las diversas actividades relacionadas con la construcción y operación del puerto de La Unión, la zona libre y las actividades relacionadas con el PZEL generarían unas 10,000 oportunidades de empleo. En total se generarían unos 15,000 empleos solamente en el área del puerto y zonas aledañas, 6,000 provenientes del sector industria y 9,000 del sector de servicios.

El empleo proveniente del CAI sumaría un total de 57,200, constituidos por 40,200 de agricultura para nuevas actividades económicas y 17,000 de agro-procesamiento basado en las nuevas actividades agrícolas. Ello induciría mayores oportunidades de empleo en el sector de los servicios. El empleo adicional combinado de 72,200 en 2019 corresponde a la población de 165,800. Esto implica que más de 10,000 personas serían atraídas anualmente, en promedio, solamente por estas nuevas actividades económicas, más que la emigración neta anual en la actualidad de 8,000 personas. Por lo tanto, la Región Oriental se convertiría en una neta región de inmigración en el período de 15 años.

El total de empleos total en la Región Oriental aumentaría desde 490,000 en 2000 a 745,000 en 2010. La población total de la Región aumentaría a 1.7 millones en 2010.

Crecimiento económico con cambio estructural y reducción

El tamaño de la economía en la Región Oriental crecería casi el triple durante 2000-19 a 5.8% anualmente en promedio (Figura 19). La

en la brecha de ingresos

participación del sector industria en el producto interno bruto regional (PIBR) de la Región aumentaría levemente del 18% al 19% y el sector de los servicios del 61% al 69%. El PIBR per Cápita aumentaría del US\$1,380 en 2000 o 66% del producto interno bruto (PIB) per cápita de El Salvador a US\$2,788 en 2019 u 89% del PIB per cápita proyectado en el mismo año.

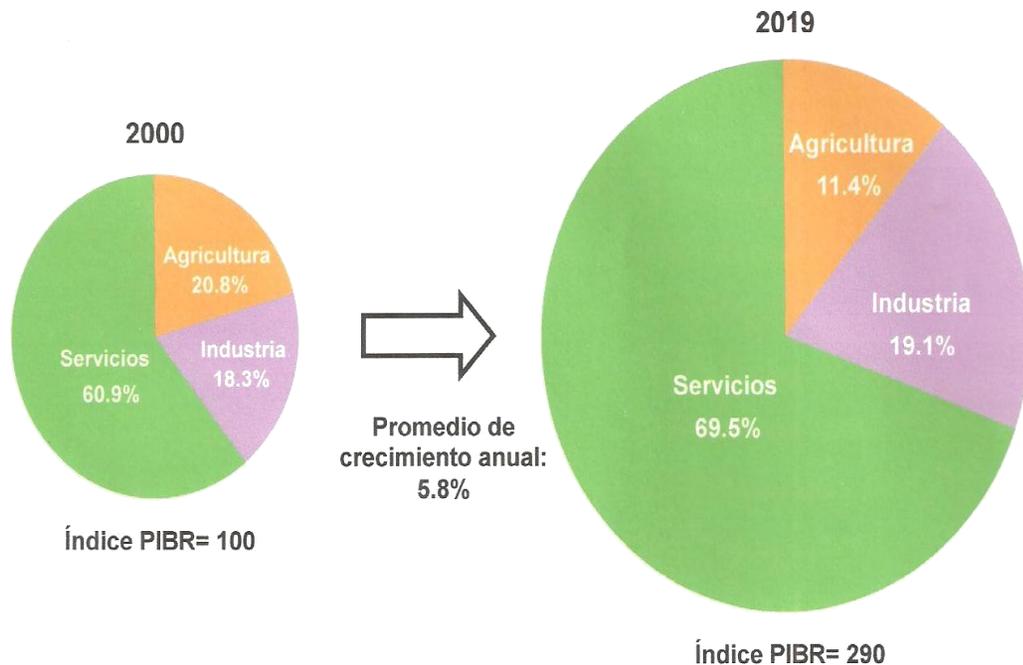


Figura 19. Crecimiento Económico Esperado en la Región Oriental

14. Organizaciones Locales

Grupos de promoción local – la fuerza de impulso para el desarrollo de la Región Oriental

Los grupos locales de promoción existentes en varios sectores, apoyados por la CND, continuarían impulsando el Desarrollo de la Región Oriental, particularmente para los programas amplios N9. 1 (CAI), No. 3 (Ambiente y turismo), y No. 6 (Base empresarial). Ellos deberán iniciar varios proyectos piloto según lo recomienda el Plan Maestro, guiados por la CND, en cooperación con el MAG, MARN, MOE y otras agencias gubernamentales pertinentes. Deberá buscarse apoyo externo para algunos

proyectos, con la facilitación de la CND.

Asociaciones municipales para hacerse cargo de las correspondientes áreas de desarrollo y manejo

La asociación municipal del golfo de Fonseca deberá hacerse cargo del desarrollo del PZEL localmente bajo el programa amplio No. 5. Deberá tomar la iniciativa local para el ambiente y turismo del golfo de Fonseca y los componentes del programa de manejo de desechos sólidos del programa No. 3 también. La asociación de municipalidades del Río Grande de San Miguel deberá tomar las iniciativas locales para los programas amplios N9. 2 (Cuencas) y No. 4 (Estructura espacial). Ellos deberán solicitar a las agencias gubernamentales pertinentes el apoyo necesario para la implementación de los componentes prioritarios de los programas correspondientes.

UAL para coordinar todas las actividades de desarrollo para el PZEL a nivel local

Para el PZEL, deberá establecerse una unidad de administración local (UAL) abarcando a los representantes de la ciudadanía y a las comunidades de negocios en las municipalidades de La Unión y Conchagua al igual que los gobiernos municipales. La UAL deberá coordinar la preparación de un detallado plan de uso de la tierra para el PZEL, y asegurarse del desarrollo del PZEL de acuerdo con la planificación. La UAL también deberá encargarse de cultivar la aceptación pública para el desarrollo de la Región Oriental con el puerto de La Unión.

Representación de intereses locales a nivel central

Las organizaciones locales deberán asegurarse de que los intereses locales estén representados dentro de la fuerza de tarea ministerial para el área de puerto o cualesquiera otras organizaciones centrales relacionadas con el desarrollo de la Región Oriental. Estas deberán involucrarse en la discusión del establecimiento de una corporación de desarrollo por medio de una sociedad pública-privada a cargo del PZEL y la posible creación de la autoridad de desarrollo de la Región Oriental como un nivel intermedio de administración entre el Gobierno Central y las municipalidades.

15. Fondos Locales

Fondo de garantía crediticia para alentar inversiones en nuevas actividades económicas

Es necesario aumentar significativamente la movilización de fondos regionales para realizar el desarrollo de la Región Oriental. Un fondo de garantía crediticia deberá ser establecido por parte del gobierno para apoyar los créditos que se utilizarán con fines de inversión. Esto deberá usarse particularmente como incentivos para que los salvadoreños en el exterior y sus familias que reciben remesas usen las mismas para la inversión en actividades económicas.

Las familias que reciben remesas en la Región Oriental deberán ser organizadas por municipios, asociación de negocios o cualquier otro grupo para emplear las remesas conjuntamente para intereses comunes. Estas organizaciones permitirían el uso del fondo de garantía crediticia en una forma más sostenible, ofreciendo garantías conjuntas al igual que un capital mucho mayor para ser empleado con fines productivos.

Corporación de desarrollo basada en la suscripción de personas y empresas locales

Cuando se haya establecido la corporación de desarrollo para el PZEL, las personas y empresas locales deberán ser invitados a suscribirse a cambio de acciones de la corporación. Para alentar la participación de un más amplio rango de intereses locales, incluyendo las contribuciones de los salvadoreños en el exterior, el gobierno deberá garantizar un dividendo adecuado sobre las acciones durante los primeros años de la corporación.

El uso eficaz del puerto de La Unión sacará a la Región Oriental de una posición marginal en El Salvador hacia el centro de el comercio libre y la economía en globalización con funciones logísticas dentro del contexto centroamericano y más allá. La Región gozará de fama internacional por agro-productos de calidad y servicios de alto grado orientados a las personas. El eficaz uso del puerto depende de que la iniciativa local emprenda nuevas actividades económicas para producir varios bienes de exportación al igual que dar continuidad a la política de prioridades y compromiso por parte del gobierno para la Región Oriental.

ANEXO 6.2 GLOSARIO.

1. MEGA PROYECTO:

Un megaproyecto es el proyecto de una obra de grandes dimensiones, como ser una represa, importante en sus dimensiones y en su capacidad de generación de energía eléctrica, como Itaipú, o una obra como el viaducto subterráneo que une Inglaterra con Francia pasando por debajo del río.

2. GLOBALIZACIÓN:

Es un proceso económico, tecnológico, social y cultural a gran escala, que consiste en la creciente comunicación e interdependencia entre los distintos países del mundo unificando sus mercados, sociedades y culturas, a través de una serie de transformaciones sociales, económicas y políticas que les dan un carácter global.

3. NEOLIBERALISMO:

Proviene de la abreviación de *neoclassical liberalism* (liberalismo neoclásico), es un neologismo que hace referencia a una política económica con énfasis tecnocrático y macroeconómico que considera contraproducente el excesivo intervencionismo estatal en materia social o en la economía y defiende el libre mercado capitalista como mejor garante

del equilibrio institucional y el crecimiento económico de un país, salvo ante la presencia de los denominados fallos del mercado.

4. EMPRESAS TRANSNACIONALES

Son las que no sólo están establecidas en su país de origen, sino que también se constituyen en otros países, para realizar sus actividades mercantiles tanto de venta y compra como de producción en los países donde se han establecido.

5. IMPACTO AMBIENTAL

Se comprende el efecto que produce una determinada acción humana sobre el medio ambiente en sus distintos aspectos. El concepto puede extenderse, con poca utilidad, a los efectos de un fenómeno natural catastrófico. Técnicamente, es la alteración de la línea de base, debido a la acción antrópica o a eventos naturales.

6. COMERCIO

Actividad socioeconómica consistente en el intercambio de algunos materiales que sean libres en el mercado compra y venta de bienes y servicios, sea para su uso, para su venta o su transformación. Es el cambio o transacción de algo a cambio de otra cosa de igual valor. Por actividades comerciales o industriales entendemos tanto intercambio de

bienes o de servicios que se afectan a través de un mercader o comerciante.

7. MEDIO AMBIENTE

Entorno que afecta y condiciona especialmente las circunstancias de vida de las personas o la sociedad en su vida. Comprende el conjunto de valores naturales, sociales y culturales existentes en un lugar y un momento determinado, que influyen en la vida del ser humano y en las generaciones venideras. Es decir, no se trata sólo del espacio en el que se desarrolla la vida sino que también abarca seres vivos, objetos, agua, suelo, aire y las relaciones entre ellos, así como elementos tan intangibles como la cultura.

8. MERCADO:

El ambiente social (o virtual) que propicia las condiciones para el intercambio. En otras palabras, debe interpretarse como la institución u organización social a través de la cual los ofertantes (productores y vendedores) y demandantes (consumidores o compradores) de un determinado bien o servicio, entran en estrecha relación comercial a fin de realizar abundantes transacciones comerciales. Los primeros mercados de la historia funcionaban mediante el trueque. Tras la aparición del dinero, se empezaron a desarrollar códigos de comercio que, en última instancia,

dieron lugar a las modernas empresas nacionales e internacionales. A medida que la producción aumentaba, las comunicaciones y los intermediarios empezaron a desempeñar un papel más importante en los mercados.

Una definición de mercado según la mercadotecnia: Organizaciones o individuos con necesidades o deseos que tienen capacidad y que tienen la voluntad para comprar bienes y servicios para satisfacer sus necesidades.

9. MEGA MERCADO

Es donde se concentran la mayor cantidad de proveedores y compradores a fin de lograr una sustancial reducción del costo de los productos alimenticios y a la vez beneficiar de esta forma a una mayor población.

10. JICA: Agencia de Cooperación Internacional del Japón.

11. CEPA: Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma



ANEXO 6.3: GUIA DE ENTREVISTA.
UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE ORIENTE
DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES
SECCIÓN DE CIENCIAS SOCIALES

GUIA DE ENTREVISTA:

Tema: “La construcción del puerto la Unión: Efectos Económicos, Sociales y Ambientales en la Zona Oriental de El Salvador: 2001-2010”

Objetivo: Conocer la opinión de los líderes políticos sobre la construcción del puerto La Unión y sus efectos económico-sociales y ambientales en los departamentos de la zona oriental.

1. ¿Qué opinión le merece la construcción del puerto La Unión?
2. ¿Cuáles son sus consideraciones sociales sobre la implementación de esta mega obra?
3. ¿Cuáles son las consideraciones económicas sobre la implementación de esta mega obra?

4. ¿Cuáles son sus consideraciones ambientales sobre la implementación de esta mega obra?
5. ¿Qué opina de la economía de la zona oriental, va a tener auge con la implementación de este proyecto?
6. ¿Según su opinión Qué tipo de impacto genera la construcción del puerto la Unión?
7. ¿Para usted Qué beneficios traerá a la población de la zona oriental la implementación del puerto?

ANEXO 6.3.1

ENTREVISTA # 1 DEPARTAMENTO DE USULUTAN.

1: Cuál es su nombre

Andrés Eduardo

2: Cargo en esta Alcaldía

Jefe de Ingeniería y Desarrollo Urbano

3: Esta es la entrevista numero uno que se esta realizando en la alcaldía de Usulután.

4: ¿Qué opina de la construcción del puerto La Unión? ò ¿Cual es su percepción sobre la construcción del puerto?

En general todos los terrenos que se han focalizado en que contra atraviesa en los departamentos en más de alguna manera van a generar un desarrollo o una cobertura del área laboral a generar eventuales proyectos comerciales en la zona.

5: Que beneficio cree usted que va a tener para la zona oriental el funcionamiento del puerto.

Va a ver la creación de proyectos comerciales obviamente incrementa el área que genera al municipio más obras que en la actualidad se esta trabajando con FODES y que genera la construcción del puerto esa presión urbana va a generar un ingreso municipal.

6: Cree usted que con la construcción del puerto van a generar efectos en la zona oriental.

Obviamente que si ya que el puerto va a generar proyectos comerciales que estén relacionados con el puerto que demanda laborar que es lo que en la actualidad la gente esta demandando, que la alcaldía de alguna manera esta dando cobertura de espacios laborales porque únicamente se hacen trabajos temporales y en obra comunitarias, pues de alguna manera hay zonas que no tienen desarrollo y que tienen la estructura vial pues de generar proyectos de índole comercial e industrial de acuerdo al trabajo.

7: Ahora bien habrá efectos sociales.

Yo como le digo recalco que si por que las mismas razones que ya le mencione por generar proyectos comunitarios, tienen ese fin pues específicamente son proyectos que para las comunidades se benefician

a las personas, pero en la actualidad no se le pueden dar cobertura porque los fondos de la alcaldía no son suficiente para poder solventar las necesidades

- 8: ¿Qué tipo de impacto cree que va a generar el puerto positivo, negativo?
- Pues yo considero que va hacer positivo y lo único que yo pudiera verter una opinión como profesional en el área de ingeniería civil pues desconozco el aspecto negativo por no ser esa mi área profesional, pero en el área económica de la municipalidad va a tener impacto positivo por todas las razones que ya le exprese que va hacer beneficio para el municipio de Usulután.

ANEXO 6.3.2

ENTREVISTA # 2

1: ¿Cual es su nombre?

Mi nombre es Carlos Calixto Hernandez Gómez, alcalde municipal

2: Esta es la entrevista # 2 que se esta realizando en lo que respecta al municipio de gotera.

3: Usted me podría hablar sobre la construcción del puerto La Unión, cual es su opinión acerca de esto.

Yo pienso que es un polo de desarrollo que beneficiara a muchas personas, y no solo quizás la zona oriental si no también nuestro país entero y no solo el país quizá la región de la parte Centroamericana lo que es la parte de Nicaragua y realmente para mi esas son obras que con llevan a la generación de empleo que genera divisas y para mi quiero decirles que son obras muy importante.

4: Ahora usted me podría mencionar algunas consideraciones sociales o algunos efectos sociales que se van a implementar con el funcionamiento de esta mega obra.

Si efectos sociales porque de verdad la generación de empleos y además se acercan más las cosas para la zona oriental, porque antes

teníamos que ir a Acajutla a traer alguna mercaderías que importaban, que tienen un costo más grande que hoy aquí cerca en La Unión y esta es la zona más favorecida de la zona oriental por todo lo que se va a favorecer, ya que todo lo que iba a Acajutla ahora va hacer aquí en La Unión quiero decir pues que solo el transporte podemos darnos cuenta ahora los combustibles como están de caros y eso nos da la alternativa de gastar e invertir menos en transporte y menos combustibles y eso es precisamente muy importante.

- 5 Ahora me podría hablar de algunos efectos ambientales que se van a realizar a partir del funcionamiento del puerto.

Definitivamente mire todos los proyectos la contaminación usted sabe el combustible que usan lo barcos mercantes los efectos de esos combustibles los tanque que van a dar ahí o ya están en función, yo veo aquellas chimeneas de aquellos grandes barcos que son una contaminación tremenda, lo mismo de una u otra forma los derrames de aceite en el agua y eso totalmente contamina el medio ambiente, por igual nosotros tenemos que tener conciencia que el medio tenemos que cuidarlo en la manera más importante, yo creo que las compañías navieras tiene que cuidarlo también que no hayan fugas de aceite de barcos tener bien revisados y los efectos son también colaterales y sabe que también afecta la parte que genera más suciedad en el agua y lo

mismo pues tenemos que tener conciencia los que esta mar afuera y cerca del mar de cuidar lo que es el medio ambiente protegiendo los arboles, y nosotros todos los años aquí la alcaldía municipal hacemos unos viveros, sembramos alrededor de seis mil árboles que se distribuyen en las escuelas e instituciones del gobierno y así pues nosotros tenemos esa popularidad siempre tenemos un vivero y que hay efectos buenos porque hay mucha gente que ya tiene arboles grandes de los viveros de acá.

- 6: Ahora desde su punto de vista considera que la economía de zona oriental va a tener auge a partir de la implementación del puerto. Si un poco con la generación de empleo imagine cuantas personas posiblemente van a trabajar ahí y realmente pues aquí le quiero decir no hay otra generación de empleos pues aquí no tenemos maquilas y aquí en oriente prácticamente; aunque la maquila viene hacer trabajo que prácticamente a veces pagan menos del mínimo, la maquila usted va haber esas grandes compañías en otros países porque la mano de obra es más barata realmente pues nosotros vemos un efecto bueno porque la generación de empleo para mí es muy importante porque si toda la gente estuviera ocupada teniendo algo que hacer seguro que hasta la delincuencia minimizara en gran medida pues las personas cuando

tienen sus ocupaciones velan por la familia y también piensan en su trabajo y ven por el bien común y el de su familia y el bien propio.

- 7: Que tipo de impacto generara en la zona oriental la implementación de este puerto.

Bueno el impacto como le digo siempre usted sabe si hablamos en desarrollo pues yo esperaba que fuera una calle bien diferente para que el momento de cargar o descargar un barco la influencia de lo que es el tráfico terrestre va hacer muy nutrido, pienso yo que quizás ahí tendríamos un pequeño desfase en lo que son las calles no están aptas para dicho gran mega proyecto, podría decirlo entonces realmente ahí es un desfase el impacto que vamos a tener con el tráfico terrestre porque a la hora de descargar un barco no puede tardar tanto tiempo tiene que descargar en un tiempo record .

- 8: Con lo que respecta a la carretera longitudinal del norte que tipo de relación me podría usted mencionar que se da a partir del puerto con ella.

Mire la longitudinal del norte pienso yo no sé si estoy equivocado que para la zona norte el impacto va hacer muy grande.

ANEXO 6.3.3

ENTREVISTA # 3

1 ¿Cuál es su nombre?

Mi nombre es Osmar Cruz alcalde municipal de la ciudad de La Unión.

2 Esta es la entrevista # 3 que se esta realizando en lo que respecta al Municipio de La Unión.

3 Usted me podría hablar sobre la construcción del puerto La Unión, cual es su opinión acerca de esto.

Bueno esta obra es de buen beneficio para la población y para las relaciones mercantiles que se generaran a partir de esta construcción ya que será un polo de desarrollo para El Salvador y específicamente para la ciudad de la unión.

4 Ahora usted me podría mencionar algunas consideraciones sociales o algunos efectos sociales que se van a implementar con el funcionamiento de esta mega obra.

Pues mire como todo proceso trae cosas positiva y cosas negativas en primer lugar habrá un mejor comercio para la zona, lo que conllevara mejores relaciones comerciales y habrá empleos para los ciudadanos.

Pero también no que negar que por ser una zona costera se puede incrementar el narcotráfico lo que indica que hay que apostarle a la zona en mayor seguridad.

- 5 Ahora me podría hablar de algunos efectos ambientales que se van a realizar a partir del funcionamiento del puerto.

Como bien le digo en estos momento se esta trabajando por proteger la áreas naturales que aún nos quedan como algunas especies marinas de lo que se requiere mayor cuidado y como usted lo dice si hay efectos ambientales ya que se trabaja con maquinaria especial para el funcionamiento del puerto y esto genera residuos que la población la adquiere por el aire, pero también hay que mencionar que se esta trabajando el limpiar la zona del golfo de Fonseca.

- 6 Ahora desde su punto de vista considera que la economía de zona oriental va a tener auge a partir de la implementación del puerto.

Como le digo abran nuevas fuentes de trabajo y la gente se esta especializando en estas áreas con el estudio en el megatec que corresponden al turismo y a las administraciones portuarias.

7 Que tipo de impacto generara en la zona oriental la implementación de este puerto.

Como le digo el impacto si hablamos de desarrollo pues es positivo porque habrán relaciones mercantiles que van en función de superar el nivel de exportaciones que se tienen hasta hoy que incluso se ha superado que el año pasado.

ANEXO 6.4: ENCUESTA

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
 FACULTAD MULTIDISCIPLINARIA DE ORIENTE
 DEPARTAMENTO DE CIENCIAS Y HUMANIDADES
 SECCIÓN DE CIENCIAS SOCIALES

GUIA DE ENCUESTA: DIRIGIDA A LA POBLACION DE LA CIUDAD DE LA UNION.

PRIMERA PARTE

Tema: “La construcción del puerto La Unión: Efectos Económicos, Sociales y Ambientales en la Zona Oriental de El Salvador: 2001-2010”

Objetivo: Conocer la opinión de la población sobre la construcción del puerto La Unión y sus efectos económicos, sociales y ambientales en la ciudad de la unión.

Profesión u oficio..... Nivel de Escolaridad..... Sexo..... Edad.....

SEGUNDA PARTE

INDICACION: MARQUE CON UNA X LA RESPUESTA CORRECTA.

<p>1. construcción y funcionamiento del puerto La Unión, ¿será beneficioso para la población? Si----- No----- Talves----- No sabe -----</p> <p>2. Si la respuesta anterior es si, cuáles de los beneficios que se señalan a continuación serán más evidentes. Mayores empleos----- mejora en el comercio----- mayores ingresos-----</p> <p>3. Si la respuesta numero uno es no marque las razones negativas que a continuación se señalan: contaminación del aire----- contaminación marítima-----contaminación del suelo ----- prostitución-----insalubridad-----depredación de los recursos naturales-----otros-----</p> <p>4. Los sectores que se beneficiaran de la construcción y funcionamiento del puerto la unión son: empresarios----- comerciantes-----vendedores-----pescadores----- pobladores-----otros-----</p> <p>5. Con el funcionamiento del puerto la unión habrá un proceso de transculturización Si-----No-----Talves-----No sabe-----</p> <p>6. Con el funcionamiento del puerto la unión habrá un proceso de desplazamiento de las empresas trasnacionales sobre las nacionales. Si-----No-----Talves-----No sabe-----</p>	<p>1. Con la construcción y desarrollo del puerto la unión habrá un proceso de recomposición urbana de la ciudad: Si----- No-----Talves-----No sabe-----</p> <p>2. El funcionamiento y desarrollo del puerto la unión obligara a realizar cambios en el proceso educativo de la población unionense Si----- No----- Talves----- No sabe-----</p> <p>3. La construcción y ejecución del puerto la unión creara oportunidades de trabajo mayoritariamente para: extranjeros----- --nacionales-----</p> <p>4. Con el funcionamiento del puerto la unión habrá un proceso de migración hacia la ciudad de la unión: Si-----No-----Talves-----No sabe-----</p> <p>5. ¿Cuál cree usted que será la mayor ventaja o mayor desventaja con la construcción y funcionamiento del puerto la unión? ----- ----- ----- -----</p>
---	--

ANEXO # 6.5
7.0 CRONOGRAMA DE ACTIVIDADES.

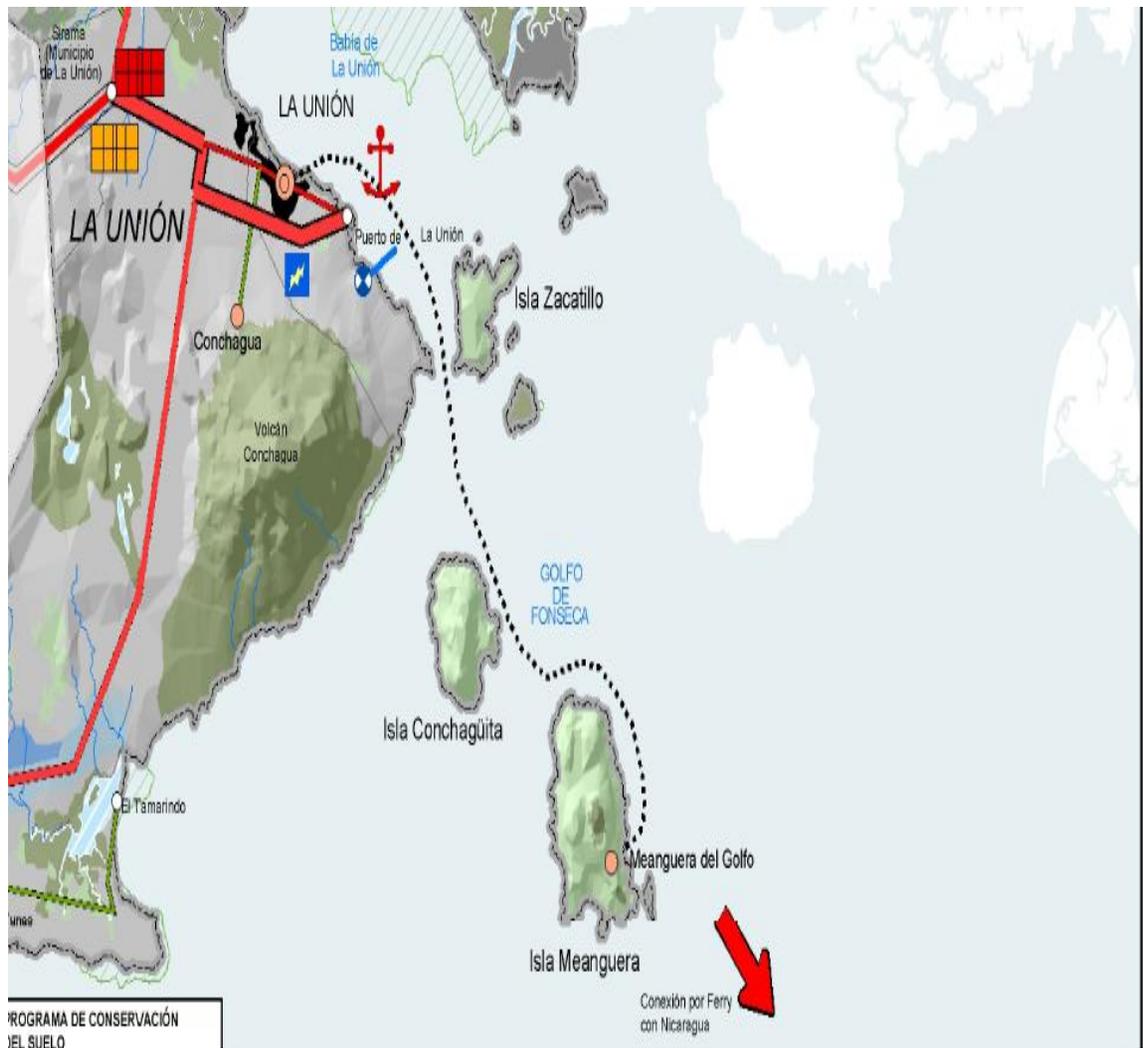
Nº	ACTIVIDADES	MARZO				ABRIL				MAYO				JUNIO				JULIO				AGOSTO				SEPTIEMBRE			
		1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4	1	2	3	4
1	Elección del tema		X																										
2	Formulación del plan de trabajo			X																									
3	Formulación del proyecto de investigación				X	X	X																						
4	Presentación del proyecto de investigación							X																					
5	Desarrollo de la investigación							X	X	X	X	X	X	X	X	X													
6	Presentación de avance de la investigación.													X	X	X													
7	Trabajo de campo							X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X										
8	Aplicación de los instrumentos de la investigación.									X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X	X				
9	Presentación del Informe final																							X	X				
10	Defensa del trabajo de investigación																										X	X	

ANEXO No 6.6: UBICACIÓN GEOGRAFICA DEL PUERTO DE LA UNION E IMÁGENES DE LA RECONFIGURACIÓN URBANA DE LA CIUDAD PUERTO.

Mapa Politico del Departamento de la Unión.



RUTA PORTUARIA DE LA CIUDAD DE LA UNIÓN:



MAQUETA DEL PUERTO DE LA UNIÓN:



FUENTE: ubicado en la dirección electrónica siguiente:
www.skyscrapercity.com/showthread.php?t...

**SITUACIÓN ACTUAL DEL PUERTO LA UNIÓN, EL SALVADOR,
CENTROAMÉRICA.**



La Unión, El Salvador

La Unión, El Salvador.

La Unión es un municipio en el departamento de La Unión de El Salvador.

Es la capital del Departamento de su mismo nombre. Es la ciudad más grande en el departamento, con una población de casi 26,739 habitantes. El 16 de enero de 2005, el gobierno de El Salvador inició la construcción de un nuevo puerto, con el fin de sustituir el anterior, éste podrá mantener más del doble de la carga en poder del actual principal puerto de El Salvador Acajutla.

El nuevo puerto será terminado en el segundo semestre de 2008 Este mecanismo ayudará a aumentar el crecimiento en esta parte del país. La mitad del crecimiento se encuentra en la capital del país San Salvador, pero una gran cantidad de comercio también es transferido a la proximidad de San Miguel, siendo también la ciudad más grande.

MAPA DE LA UNIÓN



© MapZones

BANDERA DE LA UNIÓN



MONUMENTO A LA MADRE



FISCALÍA GENERAL LA UNIÓN



HOTEL LAINEZ



GASOLINERA PUMA SALIDA A SAN MIGUEL



MINICENTRO COMERCIAL



ANTIGUO EDIFICIO DEL CONSULADO DE HONDURAS EN EL SALVADOR EN LA UNIÓN



HOSPITAL ISSS DE LA UNIÓN



NUEVO MERCADO MUNICIPAL DE LA UNIÓN



PARQUE DE LA UNIÓN



IGLESIA DE LA UNIÓN



RESTAURANTE POLLO CAMPERO



3A CALLE ORIENTE



1A AV NORTE Y 1A CALLE ORIENTE LA UNIÓN



PLAZA BAHÍA



OFICINA DE MIGRACIÓN



PLAZA DEL GOLFO



EDIFICIO MÉDICO DE ESPECIALIDADES



OFICINAS TELECOM



HOTEL COMFORT INN REAL LA UNIÓN



ZONA FRANCA, LA UNIÓN



CARRETERA EN LA UNIÓN



PUERTO LA UNIÓN "CUTUCO" EN CONSTRUCCIÓN

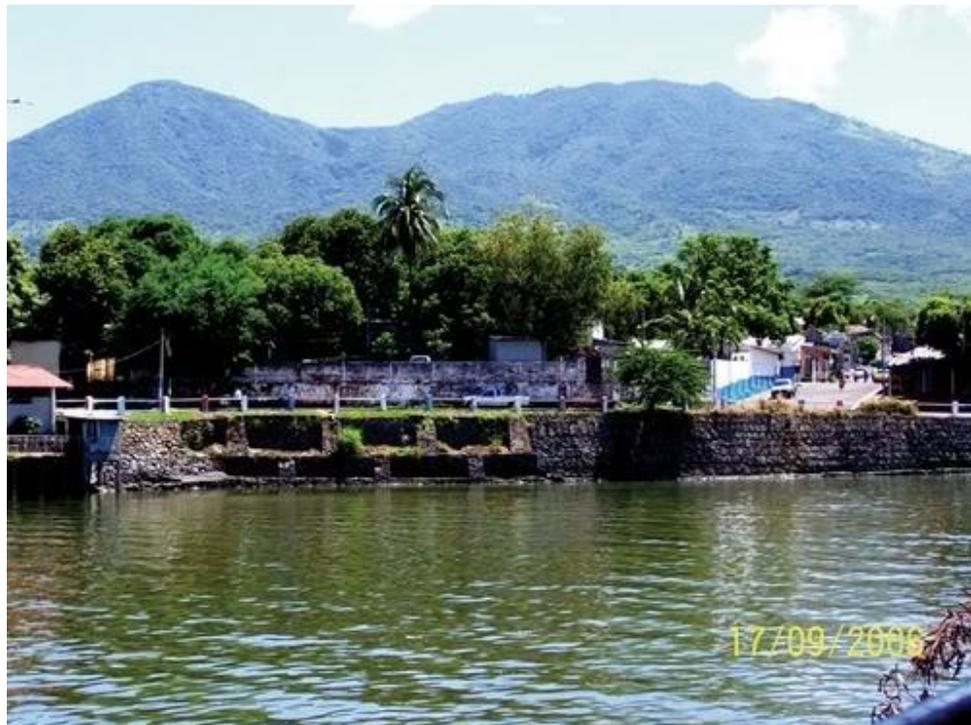








OTRAS FOTOS INTERESANTES DEL LUGAR







**FOTOS DE:
DR. MEJÍA CLAVEL
LUIS ANGEL UMAÑA
JMUCHNIK
ORLANDODEC91
RBEKMEL**