

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES



**PERSPECTIVAS DE DESARROLLO Y VIABILIDAD EN LA ZONA
COSTERO MARINA DE EL SALVADOR, CASO PUERTO LA UNIÓN,
PERÍODO 2013-2018**

**TRABAJO DE GRADO PARA OBTENER EL TÍTULO DE
LICENCIADA EN RELACIONES INTERNACIONALES**

**PRESENTADO POR:
GRECIA BETSABÉ BRIZUELA GUARDADO
KAREN LILIANA RAMÍREZ ESCALANTE
WENDY CAROLINA LÓPEZ AGUILUZ**

**DOCENTE ASESOR
LIC. MAURICIO ADALBERTO GUEVARA**

CIUDAD UNIVERSITARIA, SAN SALVADOR, FEBRERO 2020

TRIBUNAL CALIFICADOR

**LIC. EDUARDO CALLES MERINO
PRESIDENTE**

**LIC. CATHERINE LEONOR PEÑATE DE ESTRADA
SECRETARIA**

**LIC. MAURICIO ADALBERTO GUEVARA
VOCAL**

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

**MSC. ROGER ARMANDO ARIAS ALVARADO
RECTOR**

**DR. RAÚL ERNESTO AZCÚNAGA LÓPEZ
VICE-RECTOR ACADÉMICO**

**DR. JUAN ROSA QUINTANILLA QUINTANILLA
VICE-RECTOR ADMINISTRATIVO**

**MSC. FRANCISCO ANTONIO ALARCÓN SANDOVAL
SECRETARIO GENERAL**

**LIC. RAFAEL HUMBERTO PEÑA MARÍN
FISCAL GENERAL**

**FACULTAD DE JURISPRUDENCIA Y CIENCIAS SOCIALES
DRA. EVELYN BEATRIZ FARFÁN MATA
DECANA**

**DR. EDGARDO HERRERA MEDRANO PACHECO
VICE-DECANO**

**MSC. DIGNA REINA CONTRERAS DE CORNEJO
SECRETARIO**

**M.FE. NELSON ERNESTO RIVERA DÍAZ
DIRECTOR DE LA ESCUELA DE RELACIONES INTERNACIONALES**

**MSC. DIANA DEL CARMEN MERINO DE SORTO
DIRECTORA GENERAL DE PROCESOS DE GRADUACIÓN**

**LIC. ROBERTO ADOLFO ARÉVALO MENÉNDEZ
COORDINADOR DE PROCESOS DE GRADUACIÓN DE LA ESCUELA
DE RELACIONES INTERNACIONALES**

Índice

RESUMEN	i
LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS	ii
INTRODUCCIÓN.....	v
CAPÍTULO I.	1
INCIDENCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y LAS PRINCIPALES CAUSAS DEL BAJO CRECIMIENTO ECONÓMICO EN LA ZONA COSTERO MARINA	1
Introducción	1
1.1 La inversión pública-privada en los últimos cinco años	2
1.1.2 Causas del bajo crecimiento económico en la zona costero marina	11
1.2 Importancia de la Cooperación Internacional para el desarrollo humano, comercial y sostenible	15
1.2.1 El crecimiento económico de la zona costera en los últimos años .	17
1.2.2 El turismo como incentivo comercial en las zonas costeras.....	24
Conclusión capitular	26
CAPÍTULO II.	28
PRINCIPALES APORTES DEL GOBIERNO DE SÁNCHEZ CERÉN EN EL DESARROLLO HUMANO DE LA ZONA ORIENTAL	28
Introducción	28
2.1 Desarrollo humano y sostenible en la zona oriental	30
2.1.2 La educación como uno de los principales factores importantes del Desarrollo Humano sostenible	44
2.2 Proyectos de inversión, educación e infraestructura	47
Conclusion capitular.....	74
CAPÍTULO III.	76
IMPLEMENTACIÓN DEL FOMILENIO II EN LA ZONA COSTERO MARINA PARA POTENCIAR SU CRECIMIENTO ECONÓMICO Y DESARROLLO TERRITORIAL EN EL PUERTO LA UNIÓN	76

Introducción	76
3.1 El crecimiento económico en la zona costero marina.....	78
3.1.1 La estrategia de desarrollo de la zona costero marina	84
3.2 Implementación de los proyectos de Fomilenio II.....	86
3.3 Caso Puerto la Unión.....	104
Conclusión capitular	111
Análisis de perspectivas y viabilidad en la zona costero marina	112
Perspectivas de desarrollo con la implementación de Fomilenio II	114
Viabilidad de la reactivación del Puerto La Unión.....	115
CONCLUSIONES GENERALES	117
RECOMENDACIONES GENERALES	119
BIBLIOGRAFÍA.	120
ANEXOS.....	131

RESUMEN

Las zonas costeras marinas, tienen un valor económico, ambiental y cultural insuperable, por la cantidad de recursos que brindan al ser humano, por lo cual pueden significar un cambio en la calidad de vida de las personas, si esos recursos son aprovechados al máximo.

En el país, la zona costera no ha sido un sector de prioridades en la agenda nacional, provocando que esta población tenga un alto índice de pobreza, de marginalidad, de contaminación. La infraestructura ha estado en muy malas condiciones durante muchos años, afectando el comercio y sobre todo el turismo; los índices de acceso a la escolaridad son alarmantes e incluso la cantidad de jóvenes que terminan sus estudios de bachillerato son pocos, los índices de desarrollo humano son bajos y se han mantenido así durante un largo periodo de tiempo junto con el desempleo y la desigualdad social, estos son solo algunos de los problemas de la población que habita esta zona.

Sin embargo, desde el recién terminado gobierno se llevaron a cabo una serie de análisis y medidas a través de proyectos y programas con el fin de activar la economía de la zona, incentivar el turismo, disminuir la pobreza y elevar los índices de desarrollo humanos del sector. La cooperación privada ha sido un factor clave para llevar a cabo dichos objetivos. Cabe mencionar que uno de los programas más importantes, está enfocado en gran parte a este sector con la implementación del FOMILENIO, el cual aún se está ejecutando en algunos sectores.

A pesar de dichos esfuerzos, los resultados de los proyectos y programas no fueron los esperados, ha habido cambios y se ha incentivado la economía, el turismo y el esfuerzo por erradicar los problemas ambientales, pero no han sido suficientes ni determinantes para generar un cambio sustancial y que la población perciba una mejora en sus condiciones de vida.

LISTA DE SIGLAS Y ACRÓNIMOS

ADEL - Agencia de Desarrollo Local

AECID - Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo

ANDA - Administración Nacional de Acueductos y Alcantarillados

APP: Asociaciones Público Privadas

BCIE: Banco Centroamericano de Integración Económica

BCR: Banco Central de Reserva

BID: Banco Interamericano de Desarrollo

BM: Banco Mundial

CCNPESCA: Comité Consultivo Científico Nacional de Pesca y Acuicultura

CENDEPESCA - Centro de Desarrollo de la Pesca y Acuicultura

CEPA - Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma

CND: Comisión Nacional de Desarrollo

CONAMYPE - Comisión Nacional de la Micro y Pequeña Empresa

CONAPESCA - Consejo Nacional de Pesca y Acuicultura

CONED - Consejo Nacional de Educación

CONVEMAR - Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

DGA - Dirección General de Aduanas

DIGESTYC - Dirección General de Estadística y Censos

EAE - Evaluación Ambiental Estratégica

EHPM - Encuestas de hogares de propósitos múltiples

FAO - La Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura

FENADESAL - Ferrocarriles Nacionales de El Salvador

FHI - Family Health International

FIAES - Fondo de Inversión Ambiental El Salvador

FOMILENIO - Fondo del Milenio

IDH - Índice de Desarrollo Humano

IFC - Corporación Internacional de Finanzas

INFOD - Instituto Nacional de Formación Docente

ISCOS - Instituto Sindical para la Cooperación y el Desarrollo de Italia

JICA - Agencia Japonesa de Cooperación Internacional

MARN - Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales

MCC - Millennium Challenge Corporation

MPYME - Micro, Pequeña y Mediana Empresas

MITUR - Ministerio de Turismo

MOP - Ministerio de Obras Públicas

ODA - Ayuda Oficial al Desarrollo

ONU - Organización de Naciones Unidas

OSPESCA - Organización del Sector Pesquero y Acuícola del Istmo
Centroamericano

PNUD - Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo

PROESA - Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador

PTAR - Planta de Tratamiento de Aguas Residuales

SETEPLAN - Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia

UCA - Universidad Centroamericana

ZCM - Zona costero marina

INTRODUCCIÓN

Las zonas costeras son parte fundamental para el desarrollo económico, social y humano de un país, incrementar el turismo, empleo y el comercio, es de vital importancia para activar las economías y mejorar la calidad de vida de las personas de esas zonas; además representan un gran flujo por lo que también manifiesta la realización de muchas actividades para el desarrollo, como: pesca, transporte, comercio y otros usos para el área industrial. Además, cuentan con una ilimitada cantidad de recursos naturales, lo que representa un gran potencial de explotación y uso de estos, lo que a su vez genera empleos y desarrollo comercial de los habitantes.

El Salvador es uno de los pocos países que cuentan con una amplia zona que son 200 millas náuticas o marinas convirtiéndose así, en un área de suma importancia para el desarrollo del país, sin embargo, durante los últimos años el crecimiento y desarrollo en toda la franja costera del país ha sido poca y muy lenta afectando directamente el crecimiento de sus habitantes en áreas como: comercio, educación, salud, medio ambiente, infraestructura, etc. Los municipios de la zona costero marina, son menos desarrollados económicamente, el 56% de los hogares vive en condiciones de pobreza extrema,¹ ya que basa su economía en los recursos de la costa, ya que ofrecen enormes oportunidades de diversificación, a lo largo de todo el Litoral se realizan actividades agrícolas e industriales que generan divisas y empleo, sin embargo, los habitantes son vulnerables a los efectos de los fenómenos naturales, que los hacen obtener pérdidas económicas y que los ponen en riesgo.

¹ Programa de las Naciones Unidas para El Desarrollo 2020, *Informe 262: Indicadores municipales sobre desarrollo humano y OMD* (El Salvador: PNUD junio 2015)

Esta franja costera se ha convertido en prioridad en la agenda nacional debido a que conforma una gran parte del territorio nacional con un aproximado de 7.186 km² 34% del total; y 321km de costa, con un área marina de: 100,000 km² - 200 millas en mar territorial.²

Debido a la gran cantidad de recursos para explotar en la zona costero marina en el país, por ejemplo: el Área Natural Protegida Los Cóbano, el Área Natural de Barra de Santiago, Área de Conservación de Bahía de Jiquilisco y la Bahía de La Unión, se han implementado diversos proyectos y estrategias para intentar solventar la problemática que representa el bajo crecimiento económico, ya que se reconocen las potencialidades y riquezas de la franja costera, con énfasis en los principales activos económicos y su valor ambiental.

Existen proyectos que a pesar de lo atractivo y beneficioso que puedan resultar con el manejo adecuado, han sido abandonados, como es el caso del Puerto de la Unión, este ha sido un proyecto que pretendía activar e impulsar la economía en la zona oriental para contribuir al progreso y desarrollo de la zona.

La construcción del Puerto de La Unión se dio bajo un contexto en el cual se convertiría en el polo de desarrollo para la zona oriental del país y principalmente de la ciudad de La Unión, actualmente se encuentra en un posible proceso de concesión y manejando carga muy por debajo de lo esperado, a varios años de finalizada la obra, no ha operado como se esperaba, las embarcaciones de gran magnitud han tenido problemas para atracar en dicho puerto por lo que carece de actividad comercial, reduciendo a un mínimo la tasa de empleo y desarrollo económico de la zona oriental, esto

² Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2020: *La zona costero marina de El Salvador* (El Salvador: MARN, 2007)

hace que no genere los ingresos que se estimaban desde su planteamiento y por lo cual no ha tenido un gran impacto en la ciudad de La Unión.

De los principales aspectos de la zona costera es que muchos de sus componentes son recursos de propiedad pública, por consiguiente, muchas de las actividades que la población realiza en ella, se llevan a cabo en zonas de uso libre al público, este aspecto ha permitido que los recursos sean utilizados como de acceso libre sujetos a la sobre explotación y al deterioro.

Adicional al Puerto de La Unión, la zona costero marina, está tomando un enorme auge con la implementación del FOMILENIO II, el cual tiene el objetivo estratégico de promover la inversión privada y coadyuvar al crecimiento de forma sostenible.

La zona costero marina fue calificada para recibir parte los fondos del proyecto denominado FOMILENIO II, estos fondos se están utilizando para ejecutar proyectos orientados al desarrollo turístico y humano de los municipios que son parte de la franja costero marina, sin embargo, hay zonas a las que no se les ha brindado la prioridad necesaria, como es la zona oriental del país que abarca desde Usulután, San Miguel, Morazán hasta La Unión; zonas que poseen espacios naturales privilegiados y su ubicación estratégica plantea un gran potencial de desarrollo, no solamente para las poblaciones aledañas sino para todo el país.

A partir de ello, se plantea como objetivo general examinar las perspectivas, iniciativas, programas, estrategias y proyectos de la inversión pública – privada, así como la incidencia del gobierno del Sánchez Cerén para el potencializar el crecimiento económico y el desarrollo humano de la zona.

El método a utilizar en la investigación es el hipotético-deductivo. En tal proceso se proponen hipótesis que se espera comprobar como inferencias del conjunto de datos empíricos sobre el fenómeno en estudio.³

El método hipotético-deductivo tiene varios pasos esenciales: observación del fenómeno a estudiar, creación de una hipótesis para explicar dicho fenómeno, deducción de consecuencias o proposiciones más elementales que la propia hipótesis, y verificación o comprobación de la verdad de los enunciados deducidos comparándolos con la experiencia.

Este método obliga al científico a combinar la reflexión racional o momento racional (la formación de hipótesis y la deducción) con la observación de la realidad o momento empírico (la observación y la verificación).⁴

Como hipótesis general se ha propuesto que las perspectivas de inversión público - privada ante la implementación de los proyectos de Fomilenio II y el proyecto Franja Pacífico, no activarán el crecimiento económico en la zona costero marina en su totalidad.

Para la recopilación y recolección de datos y fuentes de información se revisarán diferentes fuentes bibliográficas como: Tesis electrónicas o en físico, libros electrónicos o en físico, escritos por Internet, periódicos virtuales y/o en físico, en relación con el fenómeno de estudio, documentos institucionales, documentos oficiales, Planes de Gobierno, Proyectos insignia del Plan Cuscatlán.

Para una mejor comprensión del tema y a manera de explicar el fenómeno se emplea como respaldo teórico el enfoque sistémico aplicado a las Relaciones Internacionales, específicamente la Teoría de la Interdependencia Compleja

³ Sypal 2019, curso metodológico: *Investigación y metodología predictiva* (Venezuela: Centro Internacional de Estudios Avanzados, enero 2015)

⁴ Ibidem.

de Robert Keohane y Joseph Nye, dicha teoría inmersa en un nuevo paradigma, el cual explica la importancia de los actores no gubernamentales en las relaciones de los Estados.

Keohane y Nye promovieron una teoría que reconociera la complejidad de las relaciones transnacionales rebasando la Teoría Realista al considerar al Estado como ente único y racional que trabaja principalmente por la Seguridad Nacional. El concepto de interdependencia de manera simple significa dependencia mutua, donde existen diversas esferas y canales que permiten la vinculación de Estados de distinta manera.⁵

Mientras que en política mundial, interdependencia se refiere a situaciones caracterizadas por efectos recíprocos entre países o actores de diferentes países. El mundo se ha vuelto interdependiente en economía, política, comunicaciones, contando ahora con un mundo con fronteras menos marcadas, teniendo mayor acceso a nuevas y mejores posibilidades de vida⁶.

Para efectos de la investigación se desarrollan tres capítulos con sus respectivos apartados, cada uno diseñado para comprobar mediante se vayan desarrollando, si las hipótesis son válidas o no y de esa forma, dar respuesta a las preguntas que se formularon y derivan del problema identificado dentro de la temática.

El primer capítulo hace un análisis a partir de la contextualización de los antecedentes que muestren la incidencia de la inversión público – privada en la zona costero marina de El Salvador y cómo este tipo de inversiones ha impactado la zona a través de los proyectos ejecutados en ella, además, procura esbozar las principales causas del bajo crecimiento económico en la

⁵ Nye, Robert, O. Keohane, Joseph S, 2019: *Independencia y Poder* (España, madrigal,1989)
⁶Íbidem.

zona partiendo de la cooperación internacional que se recibe para el aumento del desarrollo humano, el crecimiento económico y comercial.

Uno de los principales puntos es conocer los tipos inversión para analizar cuáles han sido los factores que han obstaculizado los objetivos de los proyectos implementados en la zona y por qué no se ha logrado el desarrollo esperado con cada uno de ellos. A fin de comprobar la hipótesis planteada, en la que se indica que los diferentes tipos de inversión, ya sea pública o privada, no activará el crecimiento de la zona costero marina en su totalidad.

En el segundo capítulo, se destaca el desarrollo humano y los métodos implementados para la búsqueda del desarrollo humano en el país, las administraciones gubernamentales y municipales en el gobierno del ex presidente Sánchez Cerén, implementaron estrategias, programas y proyectos encaminados al desarrollo humano.

En estos términos, el país impulsó el Plan Maestro de Desarrollo de la Región Oriental ya actualizado y con una mejor estructura, el cual consideró para la realización un enfoque integral, multidimensional y de sustentabilidad, basado en la potencialidad de los recursos con que cuenta el oriente del país y las oportunidades que se presentan en la región, considerando la visión y proyección que tiene la ciudadanía sobre su propio territorio.

Para explicar cómo la zona costero marina ha ido experimentando cambios en el tiempo, es necesario identificar los principales elementos que han posibilitado que la zona presente un retraso en los indicadores de desarrollo y mostrar las condiciones actuales en las que se encuentra, además de las potencialidades ya mencionadas en el capítulo uno con el propósito de comprobar la hipótesis que indica que los aportes por parte del gobierno de Sánchez Cerén han tenido una incidencia poca o casi nula en cuanto al desarrollo y crecimiento en las áreas de educación, infraestructura y comercio.

Como parte vital de la investigación, en el tercer capítulo, se desarrollan la implementación de FOMILENIO II en cuanto al caso del Puerto La Unión y además la implementación de los proyectos clave: Clima de Inversiones, Capital humano e Infraestructura Logística en la zona costera, con el objetivo de comprobar la hipótesis que indica que dichos proyectos no garantizan el desarrollo y crecimiento económico en la zona costero marina.

CAPÍTULO I.

INCIDENCIA DE LA INVERSIÓN PÚBLICO-PRIVADA Y LAS PRINCIPALES CAUSAS DEL BAJO CRECIMIENTO ECONÓMICO EN LA ZONA COSTERO MARINA

Introducción

La zona costero marina se caracteriza por una intensa actividad humana y por una gran riqueza ecológica, dada la importancia que tienen los recursos marinos costeros para el desarrollo económico y social, es necesario potenciar e impulsar la zona costera para el desarrollo de sus habitantes. A raíz de los amplios recursos para explotar la zona costero marina (ZCM), se han implementado diversos proyectos y estrategias para solventar la problemática que representa el bajo crecimiento económico, ya que se reconocen las potencialidades y riquezas de la franja costera, con énfasis en los principales activos económicos y su valor ambiental.

En el país, la población que habita la zona, basa su economía en los recursos de la costa, pues ofrecen enormes oportunidades de diversificación, a lo largo de todo el litoral se realizan actividades agrícolas e industriales que generan divisas y empleo, sin embargo, los habitantes están expuestos a la susceptibilidad ante el efecto de los fenómenos naturales, que los hacen obtener pérdidas económicas y que los ponen en riesgo.

El presente capítulo pretende hacer un análisis a partir de la contextualización de los antecedentes que muestren la incidencia de la inversión público privada en la zona costero marina de El Salvador y cómo este tipo de inversiones ha impactado la zona a través de los proyectos ejecutados en ella, además, procura esbozar las principales causas del bajo crecimiento económico en la

zona partiendo de la cooperación internacional para el aumento del desarrollo humano, el crecimiento económico y comercial.

1.1 La inversión pública-privada en los últimos cinco años

La inversión pública y privada son de suma importancia, estas pueden estar interrelacionadas una con la otra, es decir se puede necesitar de ambas para llevar acabo planes de desarrollo o estrategias viables para formular y ejecutar proyectos en un sector determinado como lo es la zona costera marina. Los proyectos constituyen un pilar central para facilitar y maximizar los efectos de las intervenciones y las estrategias de desarrollo, incrementando la productividad de la economía⁷.

La inversión pública está enmarcada dentro de un plan de desarrollo presentado por el gobierno y poder legislativo de cada país, en donde se distribuye el presupuesto nacional por regiones, departamentos, municipios y entidades, justificando los principales rubros de destinación de los recursos; es decir, se diferencia del gasto público en cuanto al destino del dinero, el cual se espera genere beneficios sociales como la construcción de carreteras, construcción de escuelas y otro tipo de espacios públicos que contribuyan al desarrollo de la población.

Para que todos estos proyectos se logren es muy importante la forma en que se administran los recursos, la buena gestión en el tema de inversión pública es decisiva para lograr el desarrollo económico, dado que el gobierno debe promoverla para beneficiar a la población que atiende, representada en obras,

⁷ IDB, Invest, 2019: *Evolución de la participación privada en infraestructura en Colombia* (Colombia: BID, junio 25 2018)

² Luis Alfredo Montano H, 2019: *Inversión pública y privada bajo el estudio de la Econometría* (Universidad Dr. Jose Matías Delgado, Facultad de Economía, 2007, 222 pp)

infraestructura, servicios y desarrollo de proyectos productivos.⁸

Por el contrario, la inversión privada, se define como la inversión de capital en donde el inversionista no es el gobierno, sino que es una persona natural o jurídica, totalmente desvinculada al gobierno y este puede ser tanto nacional como extranjero².

La zona costera marina del país representa un sector y una parte de territorio muy importante y significativo, pues esta también abarca no solo el suelo y sub suelo, sino también las millas marítimas que le es permitido explotar de acuerdo a la CONVEMAR, Convención de las Naciones Unidas sobre el Derecho del Mar.

La franja costero marina está definida al Norte por los límites de las sub cuencas hidrográficas, las cuales drenan en el territorio a través de las bocanas, esteros, bahías o el golfo; al Occidente por la zona fronteriza con Guatemala y el cauce del Río Paz; al Oriente por la zona fronteriza con Honduras y Nicaragua (Río Goascorán y Golfo de Fonseca) y al Sur por el Océano Pacífico.

La Franja Costero Marina comprende un área de 8,345 km² de territorio y una longitud de línea de costa de 321 km, dicha franja presenta un ancho variable definido a partir de las cuencas hidrográficas que la conforman, en ella se identifican diversidad de paisajes y ecosistemas, tales como planicies y cadenas costeras, manglares, esteros, bahías, humedales, arrecifes y acantilados, terrenos bajos inundables por eventos pluviales, y flujo de las

⁸ *Ibídem* (Luis Alfredo Montano H, 2019: *Inversión pública y privada bajo el estudio de la Econometría* (Universidad Dr. José Matías Delgado, Facultad de Economía, 2007, 222 pp)

mareas.⁹ Además, incluye el área que comprende al mar abierto, desde cero a cien metros de profundidad y en donde se distribuyen las especies de organismos del fondo marino.

La división administrativa involucra un total de 128 municipios, de los cuales 29, se relacionan directamente con el borde costero, mientras que la mayoría de municipios se ubican en zonas de transición y una minoría en zonas montañosas, su población estima un aproximado de 2,500,000 habitantes, representando un 43% de la población total del país.¹⁰

La posición estratégica del territorio y su relación con el mar facilita la conexión regional y la convierte en canalizadora de flujos significativos de personas, bienes y mercancías. Todas estas características definen su riqueza ambiental y la importancia que tiene para las relaciones económicas, sociales y culturales que se desarrollan en ella.¹¹

⁹ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *Entrega diagnóstico de la zonificación ambiental y usos de suelo de la franja costera marina* (El Salvador: MARN, junio 2015)

¹⁰ *Ibídem*

¹¹ *Ibídem*

Figura 1: Franja costero marina



Fuente: MARN¹²

¹² Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina un territorio de oportunidades* (El Salvador: MARN, 2012, 14-11 pp)

La incidencia de inversión público - privada en la zona costero marina ha sido un tema aislado durante muchos años en las políticas de desarrollo económico y social del país, pese al gran potencial que posee, una cantidad infinita de recursos que no son explotados al máximo, esto no permite que su población viva en condiciones óptimas, y genera que las condiciones de los habitantes sean de extrema pobreza, provocando bajos niveles de desarrollo y escaso crecimiento económico.

Ante esta situación los gobiernos han llevado a cabo proyectos y planes para erradicar dichos problemas sobre todo la exclusión de la zona, una de las estrategias que se puede mencionar es la “Estrategia de desarrollo integral y sostenible de la franja costero marina en los años 2012- 2014”¹³, implementada por el gobierno de los ex presidentes Mauricio Funes y Salvador Sánchez Cerén, cimentando las bases para impulsar la economía de los locales.

En junio de 2011, se realizó un análisis que reconoció las potencialidades y riquezas de la zona costera, que incluye los principales activos económicos y altos valores ambientales. Así como, la organización ciudadana en la zona, de manera que la adecuada gestión de los recursos ambientales puede generar oportunidades de inversión muy productiva, sostenible y estratégica¹⁴.

Entre las actividades que se consideran importantes para el desarrollo económico y social de la zona, están el turismo, la agricultura, la pesca, la acuicultura, la industria y se destaca la importancia de los transportes

¹³ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina un territorio de oportunidades* (El Salvador: MARN, 2012, 13-10 pp)

¹⁴ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm* (El Salvador: MARN, 2018)

marítimos de los puertos de Acajutla, La Libertad y La Unión debido a su incidencia en los núcleos urbanos, los cuales gozan de múltiples incentivos comerciales e industriales que benefician directamente la economía de las familias alrededor¹⁵.

Aunque se destacó la importancia de lo antes mencionado, el análisis también identificó uno de los grandes obstáculos para el desarrollo de la población y es la desigualdad que existe en la zona, el bajo nivel de desarrollo de los tejidos socioeconómicos, los escasos aportes a la productividad, el desempleo, los elevados niveles de marginalidad, la pobreza, las grandes desigualdades salariales entre mujeres y hombres en los diversos rubros, analfabetismo y además los elevados niveles de vulnerabilidad ambiental por la escasez de agua potable en algunas zonas, siendo estas consideradas como las principales causas del bajo crecimiento económico.

Este análisis, permitió construir, la Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la Franja Costero Marina 2012-2014. Dicha estrategia se basa en seis objetivos:

- 1- Dinamizar y mejorar la producción y productividad de los territorios en función de sus potencialidades.
- 2- Mejorar las condiciones de vida de la población y sus oportunidades de inserción laboral y productiva.
- 3- Disminuir las brechas de desigualdad entre mujeres y hombres.
- 4- Lograr la sostenibilidad de los ecosistemas marinos y de los medios de vida locales.

¹⁵ *Ibíd*em (Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm* (El Salvador: MARN, 2018)

- 5- Desarrollar las potencialidades logísticas y su integración con los principales flujos y sistemas nacionales e internacionales de intercambio económico.
- 6- Propiciar la gobernabilidad local a través del fortalecimiento de capacidades del gobierno del territorio y la participación ciudadana efectiva.

Además, dicha estrategia comprende cuatro ejes estratégicos:

- a) la inversión productiva.
- b) el mejoramiento de la calidad de vida de la población con equidad e igualdad.
- c) el desarrollo efectivo de los grandes sistemas de infraestructura y logísticos.
- d) el desarrollo y articulación de los núcleos urbanos costeros¹⁶.

La estrategia fue creada para llevar a cabo una intervención integral, coordinada y amplia en la franja costero marina; y para su ejecución era fundamental lograr el fortalecimiento institucional y la organización de los diferentes niveles del Gobierno. Además, fue necesario el trabajo conjunto con alcaldías, sector privado y organizaciones, así como la gestión de fondos de la cooperación internacional, préstamos y recursos del presupuesto.

Como resultado de dicho análisis el Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) presentó una serie de recomendaciones que se deben de tomar en cuenta para lograr la sostenibilidad económica, ambiental y social de la estrategia.

¹⁶ Ibídem (Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm (El Salvador: MARN, 2018)

Esas recomendaciones se han organizado alrededor de los siguientes diez temas:

- 1- Reducción de riesgos: Tomando en cuenta que la franja costera es muy vulnerable a múltiples amenazas (climáticas, sísmicas y geológicas) y que el desarrollo en la zona implicará construcción de infraestructura, se recomienda la implementación de programas de reducción de riesgos
- 2- Saneamiento ambiental: incluir el saneamiento y manejo de aguas residuales, nuevas inversiones en alcantarillado, mejoramiento de rastros municipales, manejo de desechos sólidos y vigilancia de la contaminación.
- 3- Gestión integrada del recurso hídrico: debido a la contaminación de los acuíferos costeros y sobreexplotación se requiere fortalecer y mejorar la gestión del recurso hídrico.
- 4- Ordenamiento del cultivo de caña de azúcar: restringir el uso de madurantes y otros agroquímicos de acuerdo a normas sociales y ambientales aceptadas internacionalmente.
- 5- Agroforestería y desarrollo agropecuario sostenible: erradicar la quema, expandir los bancos de semilla criolla y uso de variedades resistentes a la variabilidad climática, ampliar la cobertura permanente del suelo con árboles, arbustos y residuos de cultivos.
- 6- Pesca sostenible y restauración de manglares y humedales: invertir en la modernización de las embarcaciones, artes de pesca y la infraestructura de desembarque.
- 7- Turismo sostenible de base amplia: promover un desarrollo turístico de base amplia que promueva la inclusión, propiciando la diversificación económica y la integración de actividades productivas locales, así como el

ordenamiento de actividad turística y asegurando una inversión adecuada en saneamiento ambiental para potenciar la actividad.

- 8- Ordenamiento ambiental del territorio: formular un plan especial de ordenamiento territorial de la franja costera que defina claramente las zonas de desarrollo permitido, restringido y prohibido.
- 9- Fortalecimiento institucional y sistema de gestión ambiental y social: impulsar un programa de capacitación y asistencia técnica para todas las instituciones nacionales y locales con alguna responsabilidad en cualquier etapa del ciclo de vida de los proyectos para la franja costera, y desarrollar de manera coordinada un Sistema de Gestión Ambiental y Social.
- 10- Financiamiento: esfuerzo especial para movilizar financiamiento más allá de lo actualmente disponible¹⁷.

Si bien se llevó a cabo un análisis que generó índices de las situaciones en las que se encuentra la zona costera y se llevó a cabo un plan de estrategia para explotar y aprovechar al máximo los recursos naturales que esta zona ofrece y que sea de una forma sostenible en el tiempo, asegurando la vida de las futuras generaciones y de los ecosistemas, no ha sido suficiente los problemas de infraestructura, de educación, de comercio, entre otros, aún siguen siendo de los principales motivos por los que la zona no tiene el potencial competitivo en los mercados, así como el bajo desarrollo económico y la calidad de vida de su población no es la que se esperaría de un zona llena de recursos naturales y una ubicación estratégica comercial.

¹⁷ Ibídem (Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm (El Salvador: MARN, 2018)

1.1.2 Causas del bajo crecimiento económico en la zona costero marina

El crecimiento económico del país afronta grandes retos y debilidades, el clima de inversiones por parte del gobierno o de entidades privadas requiere de préstamos, grandes inversiones financieras, ahorro y apoyo logístico para impulsar las actividades necesarias, sin embargo, la incertidumbre del cambio climático que la hace zona vulnerable, las políticas gubernamentales erradas, la delincuencia, la mano de obra no calificada, la no aprobación de créditos para actividades productivas, no permiten desarrollar y aprovechar las potencialidades de la zona en su totalidad, y a pesar de la prioridad brindada a estos sectores interesados en invertir, no logran beneficiar a todas las comunidades de la zona¹⁸.

Es necesario mencionar que cuando se habla de inversión, no corresponde solamente a inversión física o de infraestructura, sino también inversión en capital humano como la educación, capacitación, implementación de talleres y formación laboral. La baja inversión en la formación de capital humano es una barrera al desarrollo económico. Desde otro enfoque, es necesario tomar en consideración que la capacitación de mano de obra es de igual importancia que la inversión en infraestructura, para el desarrollo humano de los habitantes de la zona costero marina lo que implicaría un mayor beneficio en sus economías¹⁹.

Las zonas costeras son cada vez más importantes para la población humana en todo el mundo como en El Salvador, sin embargo, las actividades humanas

¹⁸ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm* (El Salvador: MARN, 2018)

¹⁹ *Ibíd*em

provocan directa o indirectamente muchas de las tensiones que afectan a la sostenibilidad en las zonas costeras, como pérdidas de hábitat y funciones ecológicas e hidrológicas, aumento de la contaminación, presencia de cantidades mayores de nutrientes en el medio marino costero o cerca de él, aumento más rápido del nivel del mar e intercepción e interrupción del flujo de agua y sedimentos²⁰.

A pesar de la ubicación y las altas potencialidades de la zona, la carencia de capacitación de mano de obra en la población es uno de los principales obstáculos para seguir atrayendo inversión extranjera, la falta de garantía de encontrar el capital humano competente y sostenible necesario para la adecuada operación de las empresas, es un punto que influye directa y negativamente en la atracción de inversionistas.

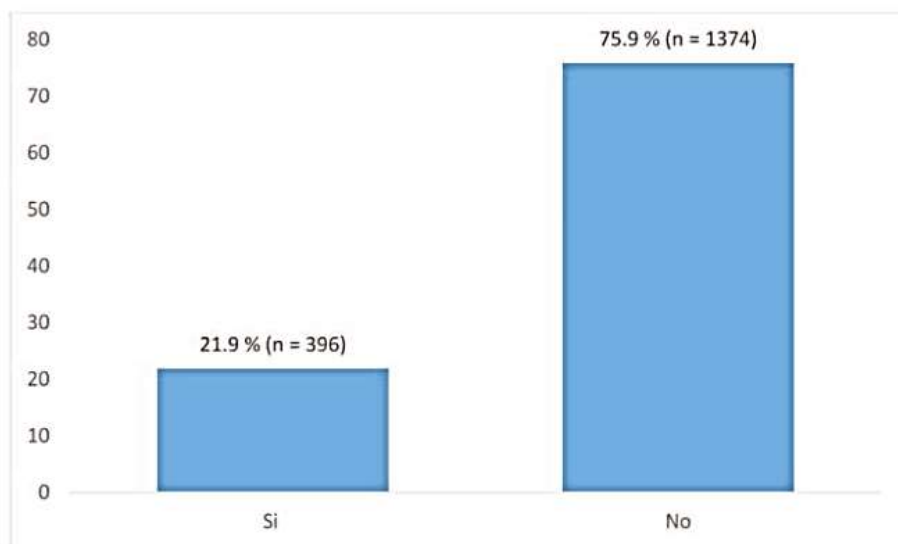
Otro factor importante en el crecimiento económico de la zona costero marina son los micro-empresarios, que buscan formalizar sus pequeños y micro negocios, para extenderlos, ampliarlos etc. para ello es necesario obtener un ingreso directo como créditos, con este tipo de inversión obtienen beneficios como: mejor posicionamiento en el mercado, crecimiento empresarial, vinculación a mercados, competitividad.

La aprobación de préstamos para negocios a las familias en la zona costera es del 21,9%, correspondientes a 396 familias. El 80 % de las familias encuestadas no han sido beneficiadas con un crédito. Durante los años 2015 a 2017 no han recibido ningún préstamo del sistema financiero, cifra alarmante que indica que siete de cada diez negocios de la zona no están invirtiendo para

²⁰ José Rubén Lara 2019: *La Biodiversidad* (México: Nat Mex, Ecosistemas, 2008)

mejorar su servicio o sus instalaciones. Al no tener conocimientos precisos de las finanzas, como regularmente ocurre en los pequeños negocios, a los empresarios se les dificulta identificar sus necesidades de crédito, razón que influye en la decisión de no solicitarlo. Por el contrario, se distingue que solo 2 de cada 10 personas solicitaron un crédito para mejorar sus negocios y se lo concedieron²¹.

Gráfica 1: Aprobación de préstamos para negocios en la zona costero marina



Fuente: Estudio multicéntrico de diversas universidades²²

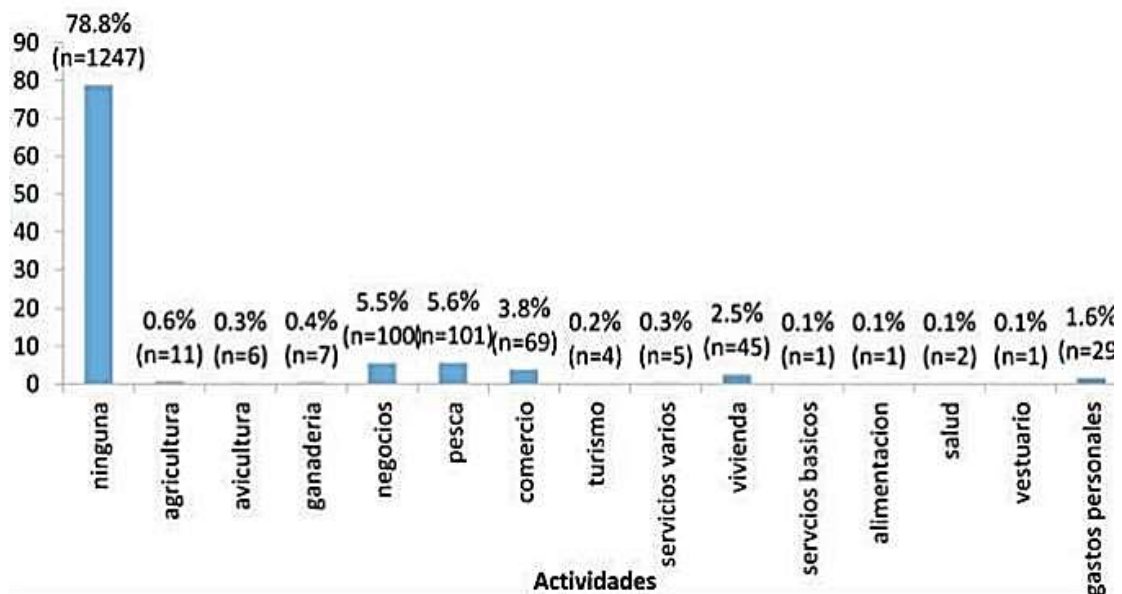
En cuanto a las actividades productivas financiadas, los resultados evidencian que las familias prefieren las actividades de pesca, que son propias de la zona, y ser dueñas de su negocio, seguidas del comercio. También podemos inferir que las familias que tienen alguna actividad productiva para mejorar su nivel

²¹ Universidad Gerardo Barrios 2019: *El estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial de las familias en el área costera* (El Salvador: Estudio Multicéntrico, Fase II, 2018)

²² *Ibídem* (José Rubén Lara 2019: *La Biodiversidad* (México: Nat Mex, Ecosistemas, 2008)

socioeconómico solo son el 21,2 %; el resto, es decir, el 78,8 % no realiza ninguna actividad productiva, y no necesitan financiar ninguna actividad productiva.

Gráfica 2: Actividades productivas financiadas en la zona costera



Fuente: Estudio multicéntrico de diversas universidades²³

Se refleja una coherencia entre la no aprobación de créditos para actividades productivas. En un porcentaje mayor al 75 % no le han otorgado algún crédito en los últimos tres años; se deduce que solo el 22 % de la población en estudio está en la disposición de financiar sus proyectos mediante posibles alternativas. Por eso, es necesario acompañar y asesorar a las familias, para la administración de los préstamos. De modo que los altos intereses brindados

²³ *Ibídem* (José Rubén Lara 2019: *La Biodiversidad* (México: Nat Mex, Ecosistemas, 2008)

en los préstamos, afectan el crecimiento económico en la zona, por la imposibilidad de pago²⁴.

Finalmente, el sector privado desempeña un papel importante en el desarrollo económico y comercial del sector, poniendo en marcha y ejecutando proyectos en las zonas para explotar los recursos al máximo. Es necesario mejorar la coordinación entre los flujos de origen público y privado a fin de asegurar que haya recursos disponibles y que los proyectos sean sostenibles en el tiempo y el éxito de estos. El sector privado puede ser defensor para lograr un cambio no solo de un pequeño grupo de personas sino también de un gran sector o zona como lo es la zona costero marina, claro siempre en coordinación con los gobiernos locales.

1.2 Importancia de la Cooperación Internacional para el desarrollo humano, comercial y sostenible

En el país, la economía está atravesando un período de grandes transformaciones que exigen nuevas y diversas políticas para desarrollar la zona costero marina, éstas pueden ser comerciales, económicas, de turismo, de desarrollo humano y sostenible.

Los efectos ambientales, el crecimiento económico, las corrientes comerciales y financieras cada vez más globalizadas, el aumento de los flujos migratorios y el alto grado de desigualdad que se observa, han hecho que las estrategias de política y los paradigmas económicos tradicionales se hayan vuelto inadecuados en muchos aspectos; es por eso que se han puesto en marcha estrategias y proyectos que hagan un cambio y realcen la zona para que se vuelva competitiva a nivel de país y regional, atrayente para inversionistas

²⁴ *Ibíd*em (José Rubén Lara 2019: *La Biodiversidad* (México: Nat Mex, Ecosistemas, 2008)

nacionales y extranjeros. Es necesario mencionar que las economías experimentan el desarrollo en transición, es decir, son aquellas en que los ingresos aumentan, pero en las que no necesariamente se alcanza una mejora de la calidad de vida en todas sus dimensiones. Es necesario un enfoque multidimensional para adoptar políticas eficaces con las que se pueda hacer frente a distintos problemas estructurales, tanto nuevos como persistentes.

La cooperación internacional ha sido una herramienta clave para resolver debilidades y necesidades en las poblaciones de los países menos desarrollados que más lo necesitan, tal es el caso de este país de renta media, el cual recibe diversos tipos de cooperación internacional para diferentes áreas como franja costera, la cual tiene un gran auge debido a los recursos y riquezas a explotar en ella.

La cooperación para el desarrollo comprende el conjunto de actuaciones, realizadas por actores públicos y privados, entre países de diferente nivel de renta con el propósito de promover el progreso económico y social de los países del Sur de modo que sea más equilibrado en relación con el Norte y resulte sostenible²⁵.

Se entiende por Cooperación Internacional, la relación que se establece entre dos o más países y organismos multilaterales con el objetivo de alcanzar metas de desarrollo en común, el principal objetivo de la cooperación es la mejora de las condiciones de vida de los habitantes de los países en desarrollo, desde una óptica basada en la promoción del desarrollo humano.

El desarrollo humano es definido por Amartya Sen como libertad, un proceso de expansión de las libertades reales de que disfrutan los individuos. El

²⁵ Gómez Galán, M., Sanahuja 2019: *El Sistema Internacional de cooperación al desarrollo: Una aproximación a sus actores e instrumentos* (España, Madrid: CIDEAL, 1999, 17-18 pp)

desarrollo exige la eliminación de las principales fuentes de privación de la libertad: la pobreza y la tiranía, la escasez de oportunidades económicas y las privaciones sociales sistémicas, el abandono en que pueden encontrarse los servicios públicos y la intolerancia o el exceso de intervención de los Estados represivos²⁶.

Según el PNUD, el desarrollo humano es el desempeño de los países a partir de dimensiones como salud, la posibilidad de tener una vida larga y saludable, ingresos, que serían las oportunidades económicas para satisfacer necesidades de la población. Desde este punto, se entiende que la cooperación está ligada a lograr un nivel de vida donde se visualice un nivel de calidad de vida digna, esto se entiende no solo como alcanzar un desarrollo económico donde las familias puedan tener capacidad adquisitiva de insumos básicos, sino obtener una vida desarrollada en su máximo potencial, productiva y feliz. Por lo tanto, este tipo de desarrollo implica ampliar las oportunidades, para que exista lo fundamental, es necesario desarrollar las capacidades humanas.

1.2.1 El crecimiento económico de la zona costera en los últimos años

La zona costera marina se ha transformado en un área de suma importancia debido a lo determinante que puede ser en el desarrollo económico de un país, ya que es una de las zonas menos desarrolladas debido a la baja competitividad del sector empresarial y la poca o mala condición de la infraestructura. El 56% de los hogares vive en condiciones de pobreza, sin

²⁶ Amartya Sen 2019: *Desarrollo y Libertad* (Argentina, Buenos Aires: Planeta, 2000, 435 pp)

embargo, cuentan con los recursos que pueden ser aprovechados al máximo y contribuir a mejorar la economía de los sectores de la zona²⁷.

Los retos del desarrollo se relacionan menos con las transferencias financieras y más con el desarrollo de las capacidades institucionales, financieras, sociales y tecnológicas necesarias para modernizar y diversificar la economía, posiblemente mediante modalidades de cooperación más innovadoras y eficaces en relación con los costos. La Agenda 2030 para el Desarrollo Sostenible es el intento más reciente para definir el marco de desarrollo humano. Para ampliar el conjunto de instrumentos y mecanismos para el desarrollo social y económico es necesario poner en marcha un proceso en el que participen diferentes actores y socios, incluido el sector privado, los bancos de desarrollo, los gobiernos locales, las fundaciones y la sociedad civil.

La cooperación internacional para el desarrollo humano basada en el fortalecimiento de la capacidad, el intercambio de conocimientos y las transferencias de tecnología puede ser útil para aumentar la eficacia y la eficiencia de los proyectos implementados en la zona costero marina. El fortalecimiento de la capacidad puede mejorar la administración tributaria y el capital humano de los funcionarios de los servicios brindados.

Diversos proyectos han sido finalizados para el beneficio de la población que habita en las zonas costeras, sin embargo, los conflictos son con frecuencia resultado de la competencia en torno a la asignación de los recursos costeros, comprendido el espacio. Los conflictos característicos guardan relación con el acceso a la costa, la incompatibilidad entre usos sectoriales que no pueden

²⁷ Banco Interamericano de Desarrollo, 2019: *Zonas costeras de El Salvador aumentará competitividad con apoyo del BID* (El Salvador: BID, 2014)

coexistir a la vez, la propiedad privada que impide el uso o acceso público a recursos costeros, metas de desarrollo sostenible a largo plazo que impiden conseguir beneficios económicos a corto plazo, y la construcción de obras de infraestructura para proteger las costas.

Conseguir gestionar las zonas costeras de forma sostenible plantea retos particularmente difíciles, porque las presiones derivadas del aumento de la población humana, de las múltiples presiones de actividades de desarrollo, de la contaminación a partir de fuentes terrestres, y de la explotación no sostenible de los recursos naturales son particularmente fuertes en muchas partes del mundo. Muchas zonas costeras están atrayendo actividades de desarrollo más rápidamente que las zonas de las metrópolis y esto se está traduciendo en una presión y gestión de los recursos ya que es necesaria la recuperación de tierras para viviendas, así como para la industria, actividades de desarrollo portuario y para el turismo, la concentración cada vez mayor de contaminantes y el agotamiento de los recursos naturales.

Además de ello, es de vital importancia mencionar que el uso sostenible de los recursos costeros puede verse gravemente afectado por la perturbación artificial y natural de los procesos costeros, incluidos impactos acumulativos provocados por proyectos de desarrollo de gran envergadura; alteraciones graduales como el cambio climático y el aumento del nivel del mar; fenómenos naturales como tormentas y desastres repentinos causados por el hombre, como grandes niveles de contaminación, ya sea por parte de la acumulación de basura o bien el inadecuado trato de las aguas residuales de las comunidades que no tienen el debido acceso a estos beneficios. Los factores originados en la acción humana y los naturales se combinan a menudo, e

incrementan el impacto sobre las funciones y los procesos naturales en las zonas costeras²⁸.

Las principales potencialidades de la zona costera son:

- Ubicación estratégica en C.A.
- Cuenta con el 77.5% de la superficie natural protegida
- Mayor arrecife coralino del Pacífico Mesoamericano.
- Logística: Puertos La Unión y Acajutla, Aeropuerto de Comalapa, Carretera Litoral
- El mar como patrimonio productivo
- Turismo de playa y surf, conexión con volcanes
- Elevada organización ciudadana y articulación intermunicipal²⁹.

Cabe mencionar que unos de los sectores más importantes en la economía de las zonas costeras es el sector pesquero ya que tiene un alto potencial pues en el país se tiene una extensa franja marítima sin mencionar las millas en alta mar, condición que no todos los países latinoamericanos tienen, en un país pequeño con 21,000 km²; las costas cubren una cantidad importante de su territorio lo que se considera que se está operando muy por debajo de su potencial pleno, pero ese potencial no podrá alcanzarse sino se revierte la explotación de los recursos y se mejoran las condiciones para llevar a cabo actividades controladas, y si no se detiene la depredación de las grandes empresas.

²⁸ Ramsar 2019: *Manual 12: Manejo de las zonas costeras* (Convención Irán: Tratado, 2015, 52 pp)

²⁹ *Ibíd*em

Precisamente, una de las razones por las cuales se mantiene un potencial importante para la pesca es debido a la existencia de extensiones significativas de manglares en la Bahía de La Unión y la Bahía de Jiquilisco, que junto con el sistema de arrecife de Los Cóbano forman la mayor parte de la producción pesquera del pacífico centroamericano.

Los manglares son ecosistemas claves para la pesca y son criaderos principales de camarones marinos; además de hábitat claves para conchas, cangrejos y peces importantes para los medios de vida local, incidiendo significativamente en la cadena trófica de especies comerciales y no comerciales, y, por lo tanto, en la pesca industrial y artesanal³⁰.

La pesca y la acuicultura se ha convertido en uno de los pilares económicos más importantes para de las familias de los sectores de las costas, es por ello que hace algunos años se crearon leyes como, la Ley General de Ordenación y Promoción de Pesca y Acuicultura, que derogó en todas sus partes la Ley General de las Actividades Pesqueras que estuvo vigente desde septiembre de 1981.

El objeto de esta ley es regular la ordenación y promoción de la pesca y acuicultura asegurando la conservación y desarrollo sostenible de los recursos hidrobiológicos. El Consejo Nacional de Pesca y Acuicultura – CONAPESCA constituido el año 2000 y el Comité Consultivo Científico Nacional de Pesca y Acuicultura, CCCNPESCA; crea el Registro General de Pesca y Acuicultura para regular el ejercicio de las actividades en estos rubros. También existe la Administración y Ordenación Pesquera y Acuícola.

³⁰ Jesús Manuel Díaz Gaxiola 2019: *Una revisión sobre los manglares y sus características* (México: Universidad Autónoma Indígena de México, 2011, 52 pp)

La división de Administración y Ordenación Pesquera y Acuícola de la Dirección General de Desarrollo de la Pesca y Acuicultura, tiene como objetivo principal planificar, orientar y dirigir el cumplimiento de la normativa nacional, regional e internacional relacionada con las actividades pesqueras y acuícolas del país; a fin de administrar, ordenar y fomentar el aprovechamiento responsable y sostenible de los recursos³¹.

Los recursos pesqueros marinos de mayor interés comercial se encuentran sobreexplotados y por ello la importancia de las políticas del Estado que ayuden a promover su protección a través de medidas para regular el acceso y controlar estas actividades. Para lograr este tipo de conciencia y el uso sostenible de estos recursos, es necesario la tecnificación y capacitación de las personas que laboran en esta área, para lograr un nivel de competitividad en el mercado y a su vez haciendo un uso consciente de dichos recursos.

En los últimos años por parte de los gobiernos locales, y entidades ejecutoras se han llevado a cabo algunos proyectos de los cuales se puede mencionar algunos:

El proyecto “Desarrollo del asociativismo de las comunidades ribereñas del Embalse Cerrón Grande y de su economía vinculada al sector pesquero”, fue ejecutado entre el 2011 y 2015 por un monto total de \$ 2,515,238 dólares; el cual fue financiado por el Instituto Sindical para la Cooperación y el Desarrollo (ISCOS) de Italia, y la Agencia de Desarrollo Local (ADEL), Chalatenango³².

A través de una coordinación interinstitucional sostenida entre organizaciones de la sociedad civil, autoridades locales, instituciones de gobierno y sector

³¹ FAO 2019: *Informe sobre la ordenación pesquera de la Republica de El Salvador* (El Salvador: FAO, 2005, 5 pp)

³² Ministerio de Medio Ambiente El Salvador 2019: *Sector pesquero del Humedal Cerrón Grande y su fortalecimiento en la actividad acuícola* (El Salvador: MARN 2015, 12 pp)

empresarial, fueron desarrolladas estrategias de formación técnica y empresarial, mejora y construcción de infraestructura, dotación de equipo y establecimiento de canales de comercialización para el sector pesquero local.

Otro proyecto importante fue desarrollado en el 2014, por el Banco Interamericano de Desarrollo el cual aprobó un préstamo por \$40 millones de dólares para mejorar la competitividad de 30 municipios ubicados en la franja costera y marítima. Los recursos se destinaron a desarrollar infraestructura productiva, apoyar a las Micro, Pequeña y Mediana Empresas (MIPYME) y fortalecer la gestión ambiental de los recursos naturales.

El proyecto, en coordinación con el Ministerio de Economía y Consejo Nacional de la Micro y Pequeña Empresa ayudó a mejorar la oferta de bienes y servicios de las pequeñas y medianas empresas mediante asistencia técnica, capacitación, y uso de las Tecnologías de Información y Comunicaciones. También se brindó cofinanciamientos no reembolsables a aquellas microempresas con mayor potencial de crecimiento que trabajan en sectores de mayor demanda como las cadenas de pesca y acuicultura, el turismo y la agroindustria³³.

En este sentido se puede concluir que el sector pesquero es de las principales actividades económicas de las familias de las zonas y es parte fundamental a la hora de activar el comercio, por lo que es de suma importancia llevar a cabo proyectos que fortalezcan este tipo de actividades para que sean aprovechadas al máximo y sobre todo que su explotación sea sostenible en el tiempo asegurando la supervivencia de los mantos acuíferos y las especies, evitado la sobre explotación y la contaminación.

³³ *Ibíd*em (Ministerio de Medio Ambiente El Salvador 2019: *Sector pesquero del Humedal Cerrón Grande y su fortalecimiento en la actividad acuícola* (El Salvador: MARN 2015, 12 pp)

1.2.2 El turismo como incentivo comercial en las zonas costeras

Otro sector muy importante que contribuye al comercio e incentiva la economía del país es el turismo, gran parte de las familias costeras sobreviven de sus negocios locales como restaurantes, tiendas de artículos y ventas de uso personal o artículos para nadar. Sin embargo, este tipo de actividades comerciales no son suficientes para alcanzar un alto nivel de vida de las familias, debido a que son comercios pequeños sin la capacidad de competir ante empresas extranjeras o cadenas de restaurantes que se establecen y operan en las zonas. Por ello la importancia de fomentar el incremento de la capacidad competitiva de estos sectores y lograr un aumento en el flujo de turistas nacionales e internacionales ha sido de vital importancia por lo cual, ejecutar proyectos que permitan alcanzar estos objetivos es la una de las herramientas más importantes y claves.

Como se puede observar, el turismo es una actividad económica que genera impactos directos en las economías de las familias es por ello que vale la pena incluirlo como herramienta clave para el desarrollo del comercio local, pero no solo el comercio también se pueden mencionar otros beneficios que derivador del sector turismo y es la generación de empleos, debido a que a mayor número de turistas mayor demanda de bienes y servicios.

Las áreas turísticas de la ZCM tienen alto potencial que ofrecer en el sector turismo, debido a que cuenta no solo con unas de las mejores playas de la región, tomando en cuenta el Golfo de Fonseca que es un atractivo turístico, sino también tiene rutas volcánicas y parques recreativos en toda el área.

En los últimos años, los gobiernos han hecho esfuerzos por apoyar e incentivar el turismo³⁴. Se han llevado a cabo diferentes proyectos que han tenido cierto grado de incidencia, en las zonas costeras, aún no lo suficiente, pero son esfuerzos en conjunto que han significado un cambio de rumbo en los incentivos provocados por este rubro.

Desde la creación de una Política Nacional de Estado, que fue elaborada por el Ministerio de Turismo con la participación de la Corporación Salvadoreña de Turismo, el Instituto Salvadoreño de Turismo, la Cámara Salvadoreña de Turismo, las gremiales de turismo en el año 2013, y tiene como objetivos:

- Posicionar al turismo como prioridad nacional en función de su potencial para coadyuvar a resolver los grandes retos del país.
- Articular y orientar a los actores que participan en el desarrollo del turismo para mejorar la eficiencia y efectividad de los esfuerzos y recursos que se invierten en la actividad³⁵.

Tomando en cuenta lo mencionado anteriormente, el turismo es una actividad muy importante ya sea convertida en un bien o en un servicio, por lo que tiene un impacto muy significativo en la economía de las familias de la zona. Por ello, los esfuerzos de los gobiernos y entidades privadas deben ser más significativas, pues el turismo ha incrementado de forma lenta debido a la falta de infraestructuras, de una adecuada red vial entre otros, pese a ello, sí se ha logrado un incremento de turismo y el impacto en la economía de las familias puede ser positivo, pero esto no ha sido sostenible en el tiempo, pues la afluencia de turistas también ha provocado un deterioro y una mayor

³⁴ MITUR 2019: *Guía de Planificación Turística: Un instrumento para el desarrollo local* (El Salvador, Ministerio de turismo, 2016, 12 pp)

³⁵ MITUR 2019: *Ética Nacional de Turismo* (El Salvador, Ministerio de Turismo, 2013, 11 pp)

contaminación en las playas, es por ello necesario realizar esfuerzos en conjuntos con proyectos que no solo beneficien las economías de la zona sino la estabilidad de los recursos naturales.

Conclusión capitular

Los diferentes gobiernos nacionales y el sector privado han llevado a cabo muchos proyectos y esfuerzos, para activar la economía de la zona costera del país, pero estos no han sido suficientes para lograr erradicar los problemas que hacen que gran parte de las familias de estas zonas sigan viviendo en condiciones de pobreza extrema.

Una de las razones que se identificó y que puede ser decisivo en la calidad de vida de la población, es el número tan reducido de personas que logran acceder a créditos para mejorar o abrir un negocio, la gran mayoría de personas que se dedican a este sector comercio son personas con ventas informales y escasas lo que hace menos posible tener estabilidad económica. Otro aspecto a destacar es que se ha dado poca importancia al sector pesquero y cabe resaltar que esta actividad es de las principales fuentes de ingreso de estas familias, pero la gran mayoría lo hacen de una forma muy primitiva, no se están aprovechando los beneficios y los recursos sin límites que pueden brindar las costas del país, tecnificar a los pobladores y dotarlos con las herramientas necesarias y adecuadas elevaría y convertiría este trabajo en algo más eficiente.

De igual forma el turismo es una actividad que no se está aprovechando a su máximo potencial como se debería, los gobiernos son los garantes de crear las mejores condiciones para atraer el turismo y pese a que se han realizado algunos esfuerzos, no han sido suficientes, aún falta mucho por hacer en las áreas de infraestructura como redes viales o los diferentes muelles, así como garantizar la seguridad de las zonas. La importancia de brindar más apoyo en

las zonas implicaría un desarrollo económico para el sector y también para el país.

En el segundo capítulo se detallan los datos estadísticos que permiten apreciar el índice de desarrollo humano y los niveles de pobreza que tienen incidencia en la zona costero marina.

CAPÍTULO II.

PRINCIPALES APORTES DEL GOBIERNO DE SÁNCHEZ CERÉN EN EL DESARROLLO HUMANO DE LA ZONA ORIENTAL

Introducción

A partir de la década de los noventa, se introduce un nuevo enfoque del desarrollo por parte del PNUD (Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo) inspirado por la necesidad de un nuevo paradigma; se incorpora al ser humano como prioridad, siendo éste el punto central y final en el proceso. No se dejó de reconocer la importancia del crecimiento económico, pero es considerado sólo como un medio para lograr el desarrollo humano.

Para el año 1997 se crea la Comisión Nacional de Desarrollo (CND), con el objetivo de impulsar la construcción de una Estrategia Nacional de Desarrollo o Plan de Nación en el país, con la característica que tal construcción debía ser concertada, es decir de carácter consultivo y propositivo, promoviendo un enfoque territorial basado en geografía y recursos, población y organización político-administrativa; estableciendo tres ejes principales para la elaboración de las estrategias y Plan de Nación: Desarrollo regional y descentralización, Ampliación de la base empresarial e Integración Centroamericana³⁶.

Para la búsqueda del desarrollo humano, la administración gubernamental del ex presidente Sánchez Cerén, implementó estrategias, programas y proyectos encaminados al desarrollo humano. En estos términos, se impulsó el Plan Maestro de Desarrollo de la Región Oriental actualizado y con una mejor

³⁶ UCA 2019: *Perspectiva del desarrollo territorial en la zona costera en El Salvador* (El Salvador: Universidad Centroamericana Dr. José Simeón Cañas, Tesis, 2014, 150 pp)

estructura, el cual consideró para su realización un enfoque integral, multidimensional y de sustentabilidad, basado en la potencialidad de los recursos con que cuenta el oriente del país y las oportunidades que se presentan en la región, considerando la visión y proyección que tiene la ciudadanía sobre su propio territorio.

Se destaca que los métodos de impulsar el desarrollo son diversos, por lo que es necesario contextualizar los proyectos de inversión; para el caso de este capítulo, los principales aspectos a resaltar son los programas, proyectos, estrategias y la organización necesaria del territorio, puesto que de esa manera se facilita la formulación e implementación de proyectos, por ejemplo, los de infraestructura que ofrezcan beneficios perceptibles a los habitantes.

Para explicar cómo la zona costero marina ha ido experimentando cambios en el tiempo, es necesario priorizar como objetivo el identificar los principales elementos que han posibilitado que la zona presente un retraso en los indicadores de desarrollo y mostrar las condiciones actuales en las que se encuentra, además de sus potencialidades, con el propósito de comprobar la hipótesis que indica que los aportes por parte del gobierno de Sánchez Cerén han tenido poca incidencia o casi nula, en cuanto al desarrollo y crecimiento en las áreas de educación, infraestructura y comercio.

2.1 Desarrollo humano y sostenible en la zona oriental

El Desarrollo Humano sostenible es un nivel de vida que todos los países anhelan alcanzar, un nivel de vida pleno y satisfactorio para sus habitantes, sin embargo, es un objetivo que no todos los países logran, pues es un trabajo que requiere de cambios drásticos y esfuerzos en conjunto, pues no es solo el crecimiento económico sino varios aspectos que se integran entre sí como: inversión social, que supone una mejora en la calidad de vida, la educación, que a su vez implica un acceso a un empleo digno, donde pueda elevar sus estándares de calidad de vida.

El concepto de desarrollo humano sostenible es un concepto que a lo largo del tiempo ha ido evolucionando. Los teóricos clásicos definían el desarrollo como una actividad meramente económica, la teoría neoclásica del crecimiento considera que el aumento cuantitativo de las variables macroeconómicas y del PIB (Producto Interno Bruto), son las condiciones necesarias para lograr una elevada condición de vida de la población, dejando el desarrollo como el resultado de la mano invisible del mercado³⁷.

Pero otros teóricos como Manfred Max Neff, hacen una crítica de la teoría clásica, y señalan que el desarrollo no solo puede ser algo ligado al crecimiento económico y sugieren que este concepto está ligado a la calidad de vida de las personas y a la disponibilidad de elementos no solo materiales, sino también aspectos sociológicos, esto lo plantea en la matriz de necesidades Max, dándole un giro más completo pero también complejo al concepto y sobre cómo se debería de entender y lograr un desarrollo en las poblaciones y en

³⁷ Jaime Alberto Acevedo 2019: *Equidad y Desarrollo* (Universidad de la Salle: Redalyc, 2007, 55 pp)

los países de renta media y los sectores más vulnerables como lo es El Salvador³⁸.

Con el paso del tiempo surge otro concepto un poco mas complejo que explicaría desde otra perspectiva el desarrollo. El Desarrollo Humano (DH), fundamentado en el Enfoque de las Capacidades de Amartya Sen y Martha Nussbaumv, se establece como una de las alternativas para superar y explicar la situación del mal desarrollo en muchos países y sobre todo en los países de renta media.

El enfoque de capacidades surgió de la crítica realizada al enfoque utilitarista, centrado en el progreso y la riqueza material, dando lugar al denominado paradigma del desarrollo humano (Fukuda-Parr, 2003), impulsado por el PNUD.

Sin embargo, cabe destacar que tanto el enfoque de las capacidades como el desarrollo humano han evolucionado a partir de diversas aportaciones y sería un error identificar al uno con el otro.

El enfoque va mucho más allá de la propuesta inicial de Sen y el DH va mucho más allá de los trabajos realizados por el PNUD. El bienestar humano, que en la economía del bienestar convencional está directamente ligado a la utilidad, en los planteamientos de Sen estará referido a las capacidades de las personas. Para Sen el bienestar humano está en la libertad de bienestar, los requerimientos de información accesibles para que el enfoque funcione son los logros de bienestar, es decir, los funcionamientos³⁹.

³⁸ Ibídem (Jaime Alberto Acevedo 2019: *Equidad y Desarrollo* (Universidad de la Salle: Redalyc, 2007, 55 pp)

³⁹ Andrés Fernando Herrera 2019: *Desarrollo Humano Sostenible: Una revisión Conceptual* (Bilbao: Universidad del País Vasco, Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional, Hegoa, 30 pp)

También se puede observar que a partir de estas aportaciones el PNUD ha presentado informes sobre el Índice de Desarrollo de los países con la intención de valorar la multidimensionalidad del desarrollo y para contraponerlo al ingreso o renta per cápita, que era la medida más importante del desarrollo cuando se valoraba solo el crecimiento económico⁴⁰.

Existe otro aspecto muy importante que ha tomado auge en las cumbres y en reuniones de la comunidad internacional y es el desgaste del medio ambiente, debido a que no es útil que el ser humano se realice como persona y alcance sus logros y metas sino tiene un medio ambiente que le proporcione y garantice la supervivencia.

Los problemas ambientales globales, como la contaminación de los océanos, la destrucción de la capa de ozono, la deforestación, la escasez de agua potable, el cambio climático, entre otros empiezan a hacer evidente una incompatibilidad de la relación entre el sistema económico y el sistema ecológico, puesto que se estaban violando la armonía ecológica, afectando así el bienestar humano.

El país se caracteriza por su reducido territorio y por su alta demografía que demanda crecientemente recursos naturales, alimentos, energía y agua potable; también, cuenta con un espacio territorial de 21,000km² y una población con tasa de crecimiento positivo que sobrepasa los 6 millones de habitantes.

⁴⁰ Ibídem (Andrés Fernando Herrera 2019: *Desarrollo Humano Sostenible: Una revisión Conceptual* (Bilbao: Universidad del País Vasco, Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional, Hegoa, 30 pp)

Esta situación representa un enorme desafío, es una zona de alta fragilidad ambiental, urbanísticamente con un territorio desordenado y con más del 90% de los ríos muy contaminados⁴¹.

La acelerada urbanización de las cuencas hidrográficas costeras deteriora la calidad de las aguas, lo que, a su vez, afecta la viabilidad económica de actividades como el turismo y la acuicultura costera.

Estos cambios inducidos dan lugar a conflictos en cuanto al uso de los recursos marinos costeros, la especulación por la tierra y a impactos intersectoriales negativos. Cada vez más, las instituciones que manejan los recursos naturales en la región se están esforzando para desarrollar mecanismos que permitan prevenir o resolver los conflictos intersectoriales en la zona marina costera⁴².

Después de lo cual, para la zona oriental, se retomó el Plan Maestro que presenta los tres objetivos vinculados a tres sectores prioritarios: económico, social y ambiental, que corresponden a los problemas principales detectados; y además planteaba las tres estrategias básicas:

- Manejo y desarrollo de los recursos hídricos y del suelo (más enfoque en el Río Grande)
- Fortalecimiento de la estructura espacial
- Desarrollo humano e institucional enfocando al gobierno local y las organizaciones ciudadanas:

1) Fortalecer la estructura económica regional mejorando la productividad agrícola para lograr la competitividad regional, planteando el

⁴¹ Marco Antonio Hernández 2019: El factor riesgo en la franja costero marina de El Salvador como efecto hidrográfico de las geoformas y relieve territorial (El Salvador: Dirección General de Protección Civil, Ministerio de Gobernación y Desarrollo Territorial, junio 2017, 83 pp)

⁴² José Joaquín Rodríguez y Néstor José Windevoxhel 2019: *Análisis regional de la situación de la zona marina costera centroamericana* (Washington DC, BID, 1998, 108 pp)

establecimiento de industrias competitivas y promoviendo vínculos de servicio con funciones urbanas más fuertes

- 2) Aliviar la pobreza y reducir el desempleo a través del desarrollo humano e institucional, que permita la utilización de oportunidades emergentes asociadas con la revitalización del puerto de La Unión
- 3) Restaurar y mejorar la calidad de los recursos para apoyar a las industrias autóctonas, reducir la vulnerabilidad a los desastres naturales y mejorar el esparcimiento para la población local y visitantes.

- **Índice de desarrollo humano (IDH)**

Es una herramienta que se ha utilizado para la medición de la calidad de vida no solo basado en aspectos económicos sino también sociales y mide tres dimensiones esenciales:

La posibilidad de una vida larga y saludable, el acceso al conocimiento y el logro de un estándar de vida decente. Estas dimensiones se recogen en cuatro sub indicadores que son la esperanza de vida, la escolaridad promedio, la escolaridad esperada al iniciar la escuela y el ingreso nacional bruto per cápita ajustado por la paridad del poder adquisitivo.

Según el informe del IDH del 2014, la posición de El Salvador en el ranking mundial fue 115 de 187 países con un índice de 0.662; en cuanto al IDH en los municipios de la Región Oriental varían desde el municipio con mayor IDH en región que le corresponde a Nueva Guadalupe (0.761) hasta el municipio con menor índice de 0.563 que le corresponde al municipio de Lislique, tal como se muestra en el siguiente gráfico⁴³.

⁴³ José Joaquín Rodríguez y Néstor José Windevoxhel 2019: *Análisis regional de la situación de la zona marina costera centroamericana* (Washington DC, BID, 1998, 108 pp)

Tabla 1: Índice de Desarrollo Humano para los municipios de la Región Oriental



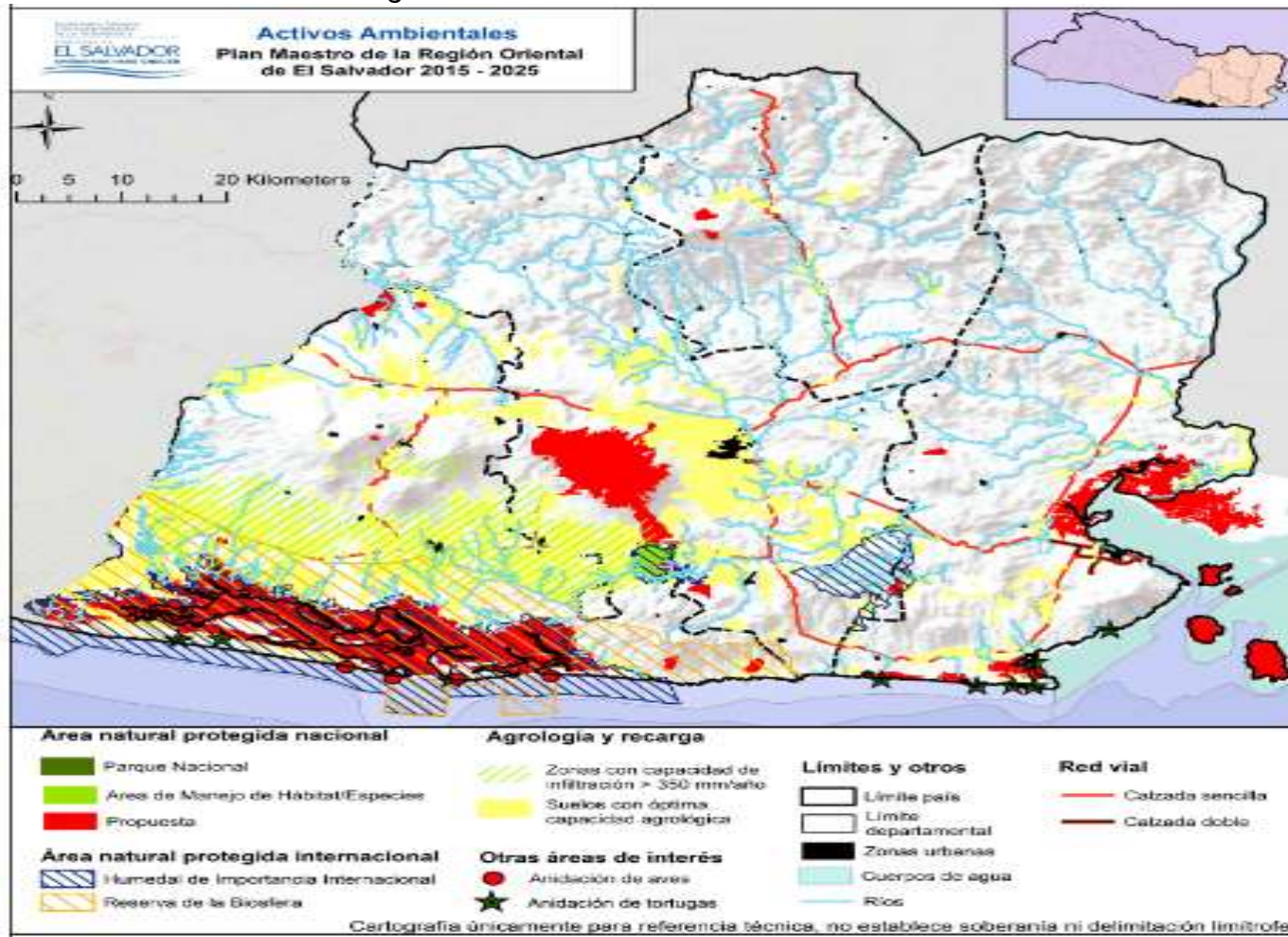
Fuente: Informe de PNUD

Al ver en detalle el departamento de Usulután, indica que su IDH es de 0.698, mayor al nacional con 0.662 y el 70% de sus municipios están sobre la media nacional.

En los casos de San Miguel, La Unión y Morazán, los IDH promedio correspondientes para estos departamentos son 0.713, 0.675 y 0.642 respectivamente. Como se muestra en la tabla anterior, el 45% de los municipios de San Miguel están sobre la media nacional en La Unión es el 50% y en Morazán el 20% de sus municipios están sobre el IDH nacional de 0.662.

Es notable además que la mayoría de los municipios que están bajo el IDH nacional pertenecen a Morazán: 21 de 48 municipios de la Región Oriental.

Figura 2: Activos ambientales zona oriental



Fuente: Plan Maestro de la Región Oriental

La Región Oriental se caracteriza por su alto nivel de riqueza natural y de biodiversidad tal como se muestra en el mapa de Activos Ambientales presentado arriba y siendo los más notables:

- Tres humedales de importancia internacional: Laguna de Olomega, Laguna el Jocotal y Bahía de Jiquilisco (Sitios RAMSAR)*
- Área de manejo de hábitat/especies, en la Laguna de Olomega.
- Zona de reserva de Biosfera entorno a la Bahía de Jiquilisco.
- Alta concentración hídrica en la zona norte de la región oriental, incluyendo el Río Grande.
- Tres propuestas de áreas naturales: la Bahía de Jiquilisco, la Laguna el Jocotal e islas del Golfo de Fonseca.
- Nueve sitios de anidación de tortugas ubicados en la Bahía de Jiquilisco y en el sur de La Unión, incluyendo el Golfo de Fonseca.

Se le denomina Sitio Ramsar a un humedal que es considerado de importancia internacional debido a su riqueza biológica y a que sirve de refugio de un número significativo de aves acuáticas migratorias estacionales. Los sitios Ramsar nacen con la Convención Ramsar, que es la única convención ambiental mundial que trata un ecosistema en particular: los humedales⁴⁴.

Bahía de Jiquilisco

La Bahía de Jiquilisco en el municipio de Jiquilisco forma parte del sistema de paisaje “Llanura costera central”. El 31 de octubre del 2005 se declaró como «sitio Ramsar, en el marco del Convenio Internacional sobre Humedales,

⁴⁴ Promotursv 2019: *Sitios Ramsar de El Salvador* (El Salvador: Ramsar, 2012, 4 pp)

*RAMSAR: Es un convenio intergubernamental que proporciona el marco para la acción nacional y la cooperación internacional en beneficio de la conservación y el uso racional de los humedales en el mundo.

debido a su singularidad y fragilidad, por cuanto es el hábitat de la mayoría de aves marino-costeras del país. Es el único lugar de anidación para algunas de ellas, así como el lugar de destino o paso (alimentación, cambio de plumaje y descanso) de ochenta y siete aves migratorias de relevancia internacional.

Este sitio es el hábitat de una gran diversidad de especies terrestres vinculadas a los cuerpos acuáticos y áreas costeras⁴⁵.

Laguna de Olomega

Esta laguna es el mayor cuerpo de agua dulce natural de la Gran Depresión Central. Este gran cuerpo de agua y los humedales que la rodean se sitúan en una llanura que limita al sur con los acantilados de la cordillera de Jucuarán y al noroeste con el río Grande de San Miguel. La laguna de Olomega ubicada entre los departamentos de San Miguel y La Unión, fue declarada Humedal de Importancia Internacional el 2 de febrero de 2010 por la Convención Ramsar, siendo el tercer humedal Ramsar en el país, y el número 1899 en la lista de la Convención.

El núcleo de este humedal está compuesto por un espejo de agua de superficie variable con una profundidad media de 2.9 metros, y en cuyo interior aparecen las islas de Olomega y Olomeguita, junto con algunos pequeños islotes ubicados en el sector sudoriental de la laguna.

En algunos meses de la época lluviosa, la laguna de Olomega recibe el agua del río Grande de San Miguel, la cual alimenta y drena la laguna. Además, en el interior de la laguna se crean grandes bancos flotantes de la planta invasora Jacinto de Agua, lo cual contribuye a la eutrofización de la laguna y dificultan el transporte acuático en la misma.

⁴⁵ *Ibíd*em (Promotursv 2019: *Sitios Ramsar de El Salvador* (El Salvador: Ramsar, 2012, 4 pp)

Los principales núcleos humanos se sitúan sobre las orillas de la ribera sur y al oriente de la laguna.

La laguna de Olomega sirve como área de alimentación y descanso de importantes concentraciones de aves acuáticas migratorias, entre las que se destacan hasta ocho especies de patos de la familia Anatidae. Al norte, y especialmente al noreste de la laguna, aparece una extensión considerable de pantanos herbáceos conectados más al norte con un parche de bosque estacionalmente saturado de alto interés biológico, conocido como La Chiricana⁴⁶.

Laguna el Jocotal

La laguna El Jocotal fue el primer humedal con reconocimiento internacional para El Salvador, y el número 970 en la Convención Ramsar. La laguna El Jocotal fue declarada Humedal de Importancia Internacional por la Convención Ramsar el 22 de enero de 1999.

Este humedal Ramsar se ha ampliado en su parte norte, incluyendo las lavas del Volcán de San Miguel, que están asociadas con la infiltración de agua a la laguna. En su parte media se encuentra la Laguna El Jocotal y al sur se han agregado lagunas estacionales y permanentes, así como un tramo del río Grande de San Miguel. Al Este y al Oeste se encuentran pastizales y cultivos de caña de azúcar. También incluye al Volcán Chaparrastique, conformado por la zona de contacto de las coladas de lava, matorrales, y vegetación primaria hasta 400 m de altura.

Dentro de este sitio Ramsar se ha incluido la Laguna San Juan, con una extensión de 200 ha y ubicada a 12 km del área principal del humedal Ramsar.

⁴⁶ MARN 2019: *Laguna de Olomega* (El Salvador: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2016, 2 pp)

Este sitio Ramsar es un complejo de humedales de agua dulce asociados a la llanura de inundación del río Grande de San Miguel y a la Laguna El Jocotal. Por esta razón, todo el humedal experimenta marcados cambios en el nivel del agua, dependiendo de la época lluviosa o seca, así como de los incrementos en el nivel del río Grande de San Miguel.

La Laguna El Jocotal se expande y contrae invadiendo así los pantanos herbáceos, pastizales inundables y carrizales que la rodean. Entre la laguna El Jocotal y el río Grande de San Miguel aparece un bosque estacionalmente saturado, único en el país por contener varios cientos de hectáreas dominadas casi exclusivamente por árboles de Pimiento⁴⁷.

En la Región Oriental se cuenta con importantes áreas de territorio que son para la protección ambiental y alrededor del 60% del territorio es apto para actividades de agropecuarias extensivas, un 20% del territorio es apto para las actividades agroforestería y forestería y un 15% es apto para actividades de tipo agropecuario intensivas y semi-intensivas⁴⁸.

Los cultivos de mayor extensión en la Región Oriental son los granos básicos, la producción de café, caña, cacao y pequeños bosques maderables en la parte alta de Morazán.

Por otro lado, en cuanto a la actividad económica y productiva de la Región Oriental, en ella se encuentra el 16.12% del total de empresas en el país. Según datos de DIGESTYC (Dirección General de Estadística y Censos) directorio Económico 2011-2012, la mayor concentración de empresas está en el sector comercio con un 60.1% siendo Usulután y Morazán en los cuales se

⁴⁷ Ibídem (Promotursv 2019: *Sitios Ramsar de El Salvador* (El Salvador: Ramsar, 2012, 4 pp)

⁴⁸ Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

encuentra la mayor cantidad de concentración (61.6% y San Miguel con la menor concentración de 56.1%).

La segunda mayor concentración en el sector servicios con un 27.9% liderado por San Miguel (29.9%) y con menos concentración en Usulután (24.2%) y la tercera mayor concentración está en industria con el 11.1% encabezado por Usulután (13.6%) y con menos contribución por La Unión (8.6%)⁴⁹.

Por consiguiente, las actividades económicas en su mayoría se dan en la ciudad de cada departamento, dejando a un lado áreas que pueden ser de mayor beneficio para la población de la zona costero marina de oriente. Según datos de la situación de pobreza de salvadoreños en el año 2012, el 56 % de la población que reside en la costa salvadoreña se encontraba en la pobreza (Secretaría Técnica y de Planificación de la Presidencia SETEPLAN, 2013)⁵⁰.

En consecuencia, se generan bajos salarios, comparados con otras actividades laborales, por esa razón se encuentra que los miembros de las familias están poco tecnificados y su nivel educativo es muy bajo (menor a 10 años de estudio). Un pescador de agua dulce y de zona costera presenta un salario promedio mensual de \$98.75 a \$190.47 dólares⁵¹.

Diferentes estudios enmarcados en el mercado laboral de esta ponen en evidencia que el nivel educativo de las personas es bajo, y por lo tanto los salarios no son superiores al salario mínimo⁵².

⁴⁹ Ibídem (Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

⁵⁰ Universidad Tecnológica et al...2019: *El estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial de las familias en el área costera de El Salvador* (El Salvador: Fase II, Estudio Multicéntrico 2018, 160 pp)

⁵¹ FAO 2019: *Implementación práctica del enfoque ecosistémico a la pesca y la acuicultura del camarón en los países del sistema de integración centroamericana* (Organización de las Naciones Unidas para la Alimentación y la Agricultura, 2014, 2 pp)

⁵² Ibídem (Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

Tabla 2: Remuneraciones percibidas por los miembros de las familias que se dedican a actividades de caza y pesca

CIUO	Ocupación	Salario Promedio	Salario Máximo	Salario Modal
6151	Criador de especies acuáticas	\$ 130.00	\$ 370.00	\$ 180.00
6152	Pescador de agua dulce y en aguas costeras	\$ 98.75	\$ 900.00	\$ 160.00
6153	Pescador de alta mar	\$ 153.33	\$ 600.00	\$ 130.00
7411	Pescador y afines	\$ 190.47	\$ 360.00	\$ 200.00
8271	Operador de máquinas para elaborar carne, pescado y mariscos	\$ 127.36	\$ 700.00	\$ 186.00
8340	Marinero de cubierta y afines	\$ 143.14	\$ 340.00	\$ 340.00
9213	Peón de la pesca, la caza y la trampa	\$ 139.98	\$ 300.00	\$ 120.00

Fuente: Informe de mercado laboral para actividades de gestión de recursos costero - marino basados en la EHPM del 2011 -FAO

Finalmente se puede concluir que, el desarrollo no solo implica factores económicos y adquisición de bienes materiales; sería un grave error tomar solamente desde esa perspectiva pues esto no garantiza una vida digna, larga y saludable así como tampoco garantiza un nivel de conocimiento o escolaridad que es de suma importancia, ya que eleva las expectativas de incorporarse al campo laboral y obtener un empleo digno y mejor remunerado, que permita estabilidad económica, y una calidad de vida; por otra parte la conservación del medio ambiente por consiguiente la conservación de la fauna, flora y entorno depende la supervivencia del ser humano, así; el desarrollo humano sostenible es una relación estrecha entre los factores anteriormente mencionados.

2.1.2 La educación como uno de los principales factores importantes del Desarrollo Humano sostenible

La educación, es una de las herramientas más importantes para el desarrollo económico y social de un país, según el Banco Mundial la educación es un derecho humano, uno de los instrumentos más eficaces para reducir la pobreza, mejorar la salud, y lograr la igualdad de género, la paz y la estabilidad.

La educación es una capacidad esencial, cuando la persona es analfabeta su habilidad para entender sus derechos es limitada, la educación básica contribuye a reducir la privación básica, la falta de educación tiende a hacer persistir el problema para las personas que están en los sectores sociales más bajos, cuyos derechos no son respetados porque ellos no tienen la habilidad de leer, observar y demandar, ni saben cómo hacerlo. Así, la diferencia educacional se relaciona con la diferencia de clases. Los analfabetos no tienen voz en política para hacer sus demandas. Al mismo tiempo, la educación permite al individuo socializar e intercambiar ideas y obtener un empleo, por ello ayuda a aumentar la libertad y disminuir la inseguridad.⁵³

Durante el periodo del ex mandatario Sánchez Cerén se ampliaron los programas sociales que se venían desarrollando ya desde el primer gobierno de izquierda, es decir, programas para erradicar el analfabetismo y aumentar el número de niños y jóvenes activos en las escuelas e instituciones de educación media.

En el país los índices elevados de violencia e inseguridad, aunado otros factores han provocado deserción escolar, sin embargo, los esfuerzos de los

⁵³ Maria Marta Formichela 2019: *El concepto de desarrollo de Sen y su vinculación con la Educación* (Rev, Sistema de Informacion científica, Economia y Sociedad, America Latina, 2006, 17-32 pp)

diferentes gobiernos nacionales por minimizar esta situación son muchos, por lo que, a través de diferentes proyectos y programas, el Ministerio de Educación MINED ha llevado a cabo los siguientes:

- **Plan El Salvador Educado por el derecho a una educación de calidad.**

Se empezó la implementación en 2016, creado por el Consejo Nacional de Educación (CONED), propone un total de 104 acciones para atender de forma prioritaria 6 desafíos que enfrenta el país en materia educativa y sobre todo en sectores más vulnerables es decir la zona oriente del país, este proyecto tiene como principales ejes la seguridad en las escuelas, docencia, primera infancia, escolaridad universal, educación superior e infraestructura⁵⁴.

Dicho proyecto luego de 2 años de ser implementada se obtuvieron algunos desafíos como:

- Desafío uno, Escuela libre de violencia y eje central de la prevención, el CONED destaca que 149,837 integrantes de 349 centros educativos fortalecieron sus habilidades para la convivencia.
- Desafío dos, que se refiere a docentes de calidad, se destaca la creación del Instituto Nacional de Formación Docente (INFOD). Además, la certificación de 932 docentes en distintas especialidades curriculares.

En una sociedad con un tejido social débil y complicado, la escuela sigue siendo un espacio de oportunidades, y un lugar de apoyo para miles de estudiantes que viven en lugares amenazados por muchas adversidades. La escuela es una oportunidad y el motor de transformación de miles de jóvenes que son actores y protagonistas del país; la educación demanda atención,

⁵⁴ MINED 2019: *presidente Sánchez Cerén: Entrega del plan educado* (El Salvador: Ministerio de educación, 2016, 70 pp)

comenzando por los docentes, ya que, para poder brindar educación de calidad, sobre todo a jóvenes excluidos y que carecen de recursos, se necesita ayuda para poder formar y cambiar perspectivas de los jóvenes que puedan ser capaces de tener una vida mejor, en la zona costero marina.

- Tercer desafío, la atención al desarrollo integral de la primera infancia. El informe destaca el aumento en la cobertura de educación inicial de 1.4% en 2014 a 5.1% en el 2017.
- Cuarto desafío, se destacó la capacitación de 60 mil jóvenes formados en cultura emprendedora, así como que se han declarado 27 municipios libres de analfabetismo.
- Quinto desafío, se destaca el pacto multisectorial para la construcción de la Política nacional de Educación Superior; la creación de la Universidad en Línea- educación a distancia en la Universidad Nacional.
- Sexto desafío, se destaca la inversión de \$27.8 millones para la rehabilitación y construcción de 498 centros educativos⁵⁵.

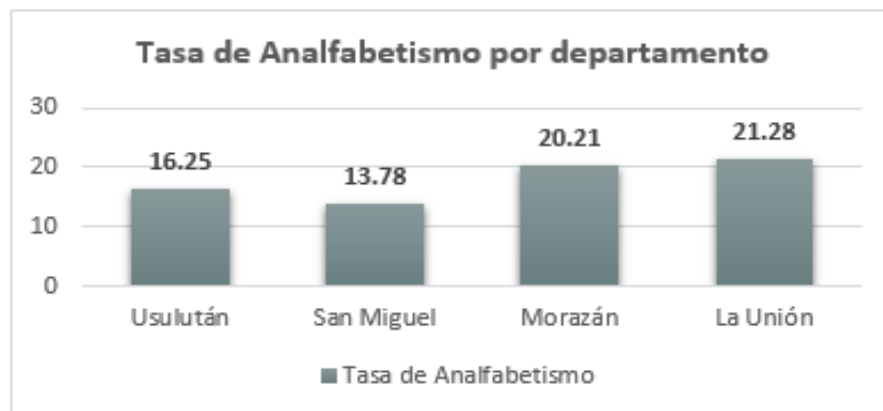
- **Escolaridad**

Según los datos obtenidos de la DIGESTYC (EHPM 2014) la tasa de escolaridad promedio de la población mayor de 6 años de los cuatro departamentos de la Región Oriental es menor al promedio nacional (6.71%), la tasa más baja le corresponde al departamento de La Unión con 4.84%, seguidos en orden ascendiente Morazán (4.93%), Usulután (5.92%) y San Miguel (6.46%)⁵⁶.

⁵⁵ Ibídem (MINED 2019: *presidente Sánchez Cerén: Entrega del plan educado* (El Salvador: Ministerio de educación, 2016, 70 pp)

⁵⁶ Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

Gráfica 3: Tasa de analfabetismo por departamento



Fuente: DIGESTYC ⁵⁷

Se concluye que con los datos presentados, se muestra claramente las dificultades y limitaciones existentes en cuanto al factor educación en la zona oriental y los esfuerzos que esboza el gobierno a través de la implementación de proyectos, que incluyen entre sus componentes el mejoramiento de la infraestructura educativa en la zona costera y el aumento de la calidad de la educación.

2.2 Proyectos de inversión, educación e infraestructura

La franja costero marina como se ha recalado anteriormente contiene una diversidad de recursos y ecosistemas de gran potencial para generar bienestar social y ambiental.

El Área Natural Protegida Los Cóbano tiene arrecifes de coral de vital relevancia como hábitat y fuente de alimento para peces, crustáceos y moluscos; y es uno de los más grandes arrecifes en el Océano Pacífico desde

⁵⁷ Ibídem (Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

México hasta Costa Rica, aunque no se escapa de problemáticas ambientales como la degradación y contaminación.

Los ecosistemas acuáticos sustentan una importante actividad pesquera, aunque El Salvador cuenta con una zona económica exclusiva correspondiente a las 200 millas marinas (370 km) desde la línea de costa, que representa cinco veces la superficie territorial del país, la pesca marítima sobreexplota las primeras tres millas marinas, mientras no se aprovecha todo el potencial pesquero en el resto de esa amplia zona exclusiva lo cual está disminuyendo la pesca de algunas especies, afectando con ello su disponibilidad en cantidad y calidad⁵⁸.

La sobre explotación que se da en las primeras tres millas marinas está haciendo disminuir la pesca de algunas especies como: mero, pargo, robalo, corvina, tiburón, camarones, moluscos y crustáceos, afectando con ello su disponibilidad en cantidad y calidad. Otras prácticas negativas son la captura de especies juveniles que no poseen la talla comercial, el uso de mallas y redes prohibidas, pesca con explosivos, venenos y arrastre que afectan a otras especies y sus hábitats de reproducción⁵⁹.

Otro aspecto crítico es el escaso reconocimiento de la importancia que tiene el ecosistema de manglar para sustentar la pesca marina. Los manglares son sitios de alimentación, refugio, reproducción y cría de muchas especies de crustáceos, moluscos y peces; son los criaderos principales de camarones marinos, cuyas larvas migran del mar abierto al ecosistema de manglar que le provee sustancias ricas en nutrientes y protección frente a los depredadores;

⁵⁸ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La estrategia nacional de biodiversidad* (El Salvador: MARN, 2013, 24 pp)

⁵⁹ *Ibíd*em (Gobierno de El Salvador 2019: Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

además son hábitat claves para conchas, cangrejos y peces importantes para los medios de vida local y para peces y camarones de agua dulce que migran a estos bosques en las primeras etapas larvales⁶⁰.

Los manglares liberan nutrientes hacia el mar (hasta los 100 metros de profundidad) que sustentan la productividad primaria de la zona marina, incidiendo significativamente en la cadena trófica de especies comerciales y no comerciales, y repercuten, tanto en pesca industrial, como en la pesca artesanal. Precisamente, son las extensiones significativas de manglar en la Bahía de La Unión, la Bahía de Jiquilisco y el sistema arrecifal de Los Cóbano que en gran medida sustentan la mayor parte de producción pesquera de El Salvador, Guatemala y Nicaragua⁶¹.

⁶⁰ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La estrategia nacional de biodiversidad* (El Salvador: MARN, 2013, 24 pp)

⁶¹ *Ibídem* (Gobierno de El Salvador 2019: *Plan maestro de Desarrollo para la Región Oriental de El Salvador* (JICA, STPP, 2015-2025, 105 pp)

Tabla 3: Zonas frágiles de la zona costero – marina del país

Sitio / Descripción	Valores únicos / Importancia
Ecosistemas Costero-Marinos del Golfo de Fonseca: una línea de costa de 56 km desde la bocana del río Goascorán que delimita la frontera con Honduras hasta Punta Amapala (El Tamarindo) y la Bahía de La Unión.	Posee bosques dulces, importantes manglares y acantilados con vegetación endémica y representa el único lugar del país con una transición playa rocosa-bosque dulce, y un complejo de islas que se ubican sobre un fondo marino rocoso en una costa acantilada con playas de bolsón. Extraordinaria riqueza de especies, algunas de ellas únicas en el país. Se registran delfines, almejas, ostiones, pulpos, mejillones, cangrejo apretador, entre otros.
Área de Conservación Bahía de Jiquilisco Es parte de la Reserva de la Biosfera Jiquilisco Xirihualtique. Declarado Sitio RAMSAR el 31 de Octubre de 2005, y presenta una extensión de 63,500 hectáreas	Representa la mayor extensión de agua salobre y bosque salado de El Salvador, siendo un ecosistema único en la región del pacífico centroamericano. Se encuentran los únicos pastos marinos a nivel nacional y están distribuidos en el Golfo La Perra, Golfito, San Juan del Gozo y El Icaco. Estos pastos sirven de forraje a peces, moluscos (caracoles), crustáceos y principalmente a poblaciones de la tortuga prieta y carey. La Bahía de Jiquilisco es el primer sitio de importancia del Pacífico Oriental con 70% de las anidaciones de tortuga carey. También
	aquí anidan otras especies de tortugas marinas: Golfina, Baule, Prieta o Negra. En un islote frente a la isla de San Sebastián conocido como El Bajón se ha identificado la única colonia para Centroamérica del rayador americano (<i>Rynchops niger</i>) y las poblaciones más numerosas en El Salvador de Gaviota (<i>Sterna antillarum</i>) y Chorlito (<i>Charadrius wilsonia</i>), Ostrero (<i>Haematopus palliatus</i>). Además, se encuentran especies amenazadas, incluido el mono araña, única especie silvestre de primates en el país.
Bosques Salados de Garita Palmera-Barra de Santiago. Localizado entre el río Paz y el río Grande Sonsonate, su principal playa es Barra de Santiago, cuyo canal principal tiene un ancho promedio 400m y 5km de longitud.	Es un espacio muy importante para la conservación de especies amenazadas del país. Entre las especies que se pueden apreciar están: Pez Machorra (<i>Lepisosteus (Atractosteus) tropicus</i>); la mayor población de El Salvador de Caimán de anteojos concentrada en un solo sitio (<i>Caiman crocodylus</i>), Cocodrilo Americano (<i>Crocodylus acutus</i>); Lora Nuca Amarilla (<i>Amazona auropalliata</i>); Nutria (<i>Lontra longicaudus</i>) e importantes sitios/playas de anidación de Tortugas Marinas.
Sistema Arrecifal Los Cóbanos. Con una extensión de 21,312 hectáreas, representa la mayor parte es superficie marina protegida.	Presenta la mayor biodiversidad costero-marina de El Salvador con más de 1,500 especies. Debido a la riqueza de arrecifes, se ha desarrollado una flora marina única, hasta el momento se registran 81 especies de Macroalgas y 248 especies de Microalgas. Se han reportado la presencia de Tiburón Ballena (<i>Rhinocodon typus</i>) y avistamiento de Ballenas jorobadas (<i>Megaptera novaengliae</i>) en los meses de diciembre a marzo.

Fuente: Quinto Informe Nacional para el Convenio de la Diversidad Biológica⁶²

⁶² FISDL 2019: *Proyecto de desarrollo económico resiliente marco de gestión ambiental y social del proyecto* (El Salvador: Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local, febrero 2019, 156 pp)

En el gobierno de Sánchez Cerén se ejecutaron diversos proyectos para contrarrestar y salvaguardar la fauna y flora que habita en la franja costera marina. Las actividades realizadas desde el proyecto “Incorporación de la gestión de la biodiversidad en las actividades de la pesca y turismo llevadas a cabo en los ecosistemas costeros marinos en El Salvador” incidieron en las políticas y reglamentos de los sectores pesca y turismo, apoyan formas de producción compatibles con la sostenibilidad de los recursos y la conservación de la biodiversidad. También se están fortaleciendo las capacidades de los productores, quienes cada vez más están motivados a operar con los principios de conservación de la biodiversidad. A esto debe agregarse que las instituciones nacionales y locales estarán apoyando eficazmente la conservación de los recursos en la gestión de la zona costera y marina⁶³.

La biodiversidad de fauna y flora representa un activo de primer orden para sustentar diversos tipos de actividades turísticas, que pueden contribuir a una mayor valorización social de la importancia de nuestra biodiversidad e incentivar prácticas favorables a su conservación.

En contraposición, no siempre la actividad turística resulta amigable con la biodiversidad. Por el contrario, hay una abundancia de casos que muestran como la actividad turística ha sido un factor importante de su degradación, sobre todo cuando se incentivan inversiones turísticas con enfoques poco integrales y perspectivas de corto plazo, sin tomar, en cuenta sus impactos en los ecosistemas, que son la propia fuente de sustentación de la actividad turística. Esto resulta especialmente crítico en la zona costera donde se encuentran ecosistemas frágiles como manglares, dunas y vegetación de playa. En esa zona, es crítico ordenar el desarrollo turístico, para evitar que la

⁶³ Ibídem (FISDL 2019: *Proyecto de desarrollo económico resiliente marco de gestión ambiental y social del proyecto* (El Salvador: Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local, febrero 2019, 156 pp)

infraestructura turística como las marinas, la construcción hotelera y los proyectos turísticos urbanísticos terminen destruyendo los activos ambientales de los territorios en los que se inserta, sobreexplota los recursos locales, provoca conflictos, genera contaminación y altera negativamente el paisaje, socavando los atractivos que lo sustentan.

El proyecto se ejecutó con el apoyo del Fondo Global para el Medio Ambiente a través del Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo (PNUD) en El Salvador se desarrolló en 18 municipios de la franja costera del país y de manera piloto en el Área Natural Protegida Los Cóbano, con un monto total de US\$ 2,354.545 dólares. Con este proyecto se logró la creación de la Ley General para el Orden y la Promoción de la Pesca y la Acuicultura y sus regulaciones han sido actualizadas, incluyendo normativas para pesquerías sostenibles⁶⁴.

- **Estrategia para el Desarrollo Integral de la Franja Costero-Marina 2012- 2014**

La Franja Costero Marina es un territorio con amplias oportunidades y grandes retos para el desarrollo y crecimiento económico del país.

En el periodo de gobierno que comprendió desde 2009-2014 se formuló la Estrategia para el Desarrollo Integral de la Franja Costero-Marina, la cual permitió identificar que en la zona de estudio se encontraran importantes activos estratégicos del país: logísticos, productivos, turísticos y medio ambientales, obteniendo una hoja de ruta con el propósito de fortalecer los

⁶⁴ PNUD 2019: *Incorporación de la gestión de la biodiversidad en actividades de Pesca y Turismo en los Ecosistemas Costeros-Marinos* (El Salvador: Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, 2015, 75 pp)

tejidos socio-productivos en la zona costero marina y mejorar las condiciones de vida de su población.

Se han identificado y priorizado cinco territorios dentro de la costa: Acajutla, Barra de Santiago, Zona de La Libertad, Comalapa-San Luis Talpa, Bahía de Jiquilisco-Puerto El Triunfo y La Unión-Golfo de Fonseca. Las actividades productivas, la extracción y procesamiento de productos del mar pueden derivarse en múltiples beneficios económicos, en toda la franja está inmersa de activos naturales como langosta, camarón, peces⁶⁵.

Los principales cooperantes son los organismos multilaterales (préstamos) y los gobiernos de EE.UU. y España (donaciones). Más del 90% de los préstamos correspondió a los 3 organismos multilaterales con presencia en el país (BID, BM y BCIE) con préstamos de \$3 mil, 167 millones de dólares. En cuanto a donaciones, los aportes de EE.UU. y España representan el 85% del total.

⁶⁵ MARN 2019: *Franja costero marina un territorio de Oportunidades* (El Salvador: Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales, 2012, 78 pp)

Tabla 4: Organismos cooperantes

Inversión Social	Apoyo a las finanzas publicas	Transporte	Medio ambiente y desastres de origen natural	Años
Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	Banco Interamericano de Desarrollo (BID)	2009 - 2014
Banco Mundial (BM)	Banco Mundial (BM)	Agencia Española de Cooperación Internacional para el Desarrollo (AECID)	Banco Mundial (BM)	2009 - 2014
Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	-	Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE)	Agencia Japonesa de Cooperación Internacional (JICA)	2009 - 2014

Fuente: Elaboración Propia con datos basados en el Informe de Rendición de Cuentas 2014

En cuanto a la presencia por sectores, la mayoría se concentró en inversión social (BID, BM, BCIE), apoyo a las finanzas públicas (BID, BM), transporte (BCIE, BID, AECID) y medio ambiente/desastres naturales (BID, BM, JICA). Excluyendo al BID, el promedio de sectores en que participó cada cooperante fue de 2.3, siendo la cifra un poco más alta para los multilaterales (4 para el BM y 5 para BCIE). El BID estuvo presente en 13 de los 14 sectores posibles⁶⁶.

Por otra parte, el país se encuentra en un contexto de reducción de los flujos de Ayuda Oficial al Desarrollo, que ya está entre las más bajas de Centroamérica. La Ayuda Oficial al Desarrollo (ODA, por sus siglas en inglés) se redujo de US\$284 millones en 2009 a US\$232 millones en 2012⁶⁷.

El BID apoyó la estrategia de desarrollo de la franja costera marina que incluía inversiones específicas en esa zona; las donaciones de EE.UU. como parte del FOMILENIO sirvieron de ancla para la coordinación entre las operaciones de los distintos cooperantes. El primer compacto de \$461 millones de dólares, aprobado en 2007 focalizó sus recursos en conectividad en el eje norte del país donde los índices de pobreza son más altos. Muchas de las operaciones del BID particularmente en transporte, se ubicaron en la misma zona.⁶⁸

El segundo compacto de FOMILENIO es el eje de financiamiento de la estrategia del Gobierno de El Salvador aprobada en 2013 para el desarrollo integral de la franja marino-costera⁶⁹.

⁶⁶ FEDISAL 2019: *Memoria de Labores El Salvador 2013* (El Salvador, Fundación para la educación Integral Salvadoreña, 2013, 55 pp)

⁶⁷ *Ibidem*

⁶⁸ *Ibidem*

⁶⁹ BID 2019: *Evaluación del Programa País El Salvador 2009-2014* (Washington DC: Banco Interamericano de Desarrollo, 2015, 14-13 pp)

- **Programa de Desarrollo Turístico de la Franja Costero Marino**

La Organización Mundial del Turismo define el turismo como un fenómeno social y económico relacionado con el movimiento de las personas a lugares que se encuentran fuera de su lugar de residencia habitual por motivos personales, de negocios y profesionales. El turismo tiene efectos en la economía específicamente en la creación de empleos, en el entorno rural y en las zonas edificadas, en la población local de los lugares visitados y en los visitantes propiamente dichos. Concretamente el turismo aparece en las metas de los Objetivos de Desarrollo 8, 12 y 14, que están respectivamente relacionados con el desarrollo económico inclusivo y sostenible, el consumo y la producción sostenible y el uso sostenible de los océanos y los recursos marinos⁷⁰.

El Programa de Desarrollo Turístico de la Franja Costero-Marina lo ejecuta el Ministerio de Turismo (MITUR) con fondos provenientes de un préstamo por 25 millones de dólares otorgado por el Banco Interamericano de Desarrollo (BID), contando con el apoyo técnico y operativo de la Corporación Salvadoreña de Turismo (CORSATUR) y el Instituto Salvadoreño de Turismo (ISTU). Igualmente se han establecido convenios de cooperación con el MARN y ANDA para facilitar su implementación.

⁷⁰ Instituto de Turismo Responsable 2019: *Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, cumpliendo las resoluciones de la Cumbre Mundial de Turismo Sostenible* (El Salvador: junio 2017, 105 pp)

Figura 3: Mapa del Departamento de La Libertad



Fuente: Mapas del Mundo ⁷¹

El objetivo es incrementar el ingreso y el empleo turístico, los fondos del préstamo están siendo invertidos en proyectos dentro de los once municipios que conforman el área de influencia del Programa: Chiltiupán, Comasagua, Jayaque, La Libertad y Tamanique ubicados en el departamento de La Libertad; Alegría, Berlín, Jiquilisco, Puerto El Triunfo, San Dionisio y Usulután en el departamento de Usulután.

⁷¹ Mundo Mapas 2019: *Mapa geográfico La Libertad* (El Salvador: Mapas, agosto 2019, 3 pp)

Figura 4: Mapa de Usulután



Fuente: Mapas del Mundo⁷²

Los recursos y atractivos turísticos de estos municipios les merecieron ser propuestos para estar dentro de la zona de intervención del Programa, a través del cual se espera beneficiar a 268,126 personas; 3,053 empleados formales y directos en el área turística y 876 empresas dedicadas al turismo. Las inversiones del Programa están divididas en cuatro componentes para cubrir

⁷²Mundo Mapas 2019: *Mapa geográfico La Libertad* (El Salvador: Mapas, agosto 2019, 2-3 pp)

las áreas de puesta en valor de atractivos turísticos (46%), emprendimiento local (8%), gobernanza turística (13%) y gestión ambiental (26%)⁷³.

La ejecución consolidada del programa en el período junio 2016 a mayo 2017; fue a través del Ministerio de Turismo (MITUR), contó con asignaciones presupuestarias devengada de US\$5, 878,046.77. Durante este período del programa se ha tenido una ejecución \$662,802.18 dólares⁷⁴

Tabla 5: Ejecución presupuestaria consolidada (Turismo 2017)

COMPARATIVO DE EJECUCION PRESUPUESTARIA CONSOLIDADA - PROGRAMA FRANJA COSTERO MARINA

RUBRO	DESCRIPCIÓN	1 DE JUNIO 2016 AL 31 DE MAYO 2017			1 DE JUNIO 2015 AL 31 DE MAYO 2016		
		PRESUPUESTO	EJECUTADO	%	PRESUPUESTO	EJECUTADO	%
54	Adquisición de Bienes y Servicios	\$ 3.329.099,36	\$ 537.048,07	16,1%	\$ 391.080,25	\$ 138.804,96	35,5%
55	Gastos Financieros y Otros	\$ 18.176,02	\$ 6.204,22	34,1%	\$ 7.894,00	\$ 1.109,84	14,1%
61	Inversión en Activos Fijos	\$ 2.380.771,39	\$ 119.549,89	5,0%	\$ 510.346,94	\$ 107.223,01	21,0%
62	Transferencias de Capital	\$ 150.000,00	\$ -	0,0%	\$ -	\$ -	
TOTAL		\$ 5.878.046,77	\$ 662.802,18	11,3%	\$ 909.321,19	\$ 247.137,81	27,2%

Fuente: MITUR

⁷³ MITUR 2019: *Informe de Labores El Salvador Junio-mayo 2017* (El Salvador: Ministerio de Turismo, 2016 - 2017, 130 pp)

⁷⁴ *Ibídem* (MITUR 2019: *Informe de Labores El Salvador Junio-mayo 2017* (El Salvador: Ministerio de Turismo, 2016 - 2017, 130 pp)

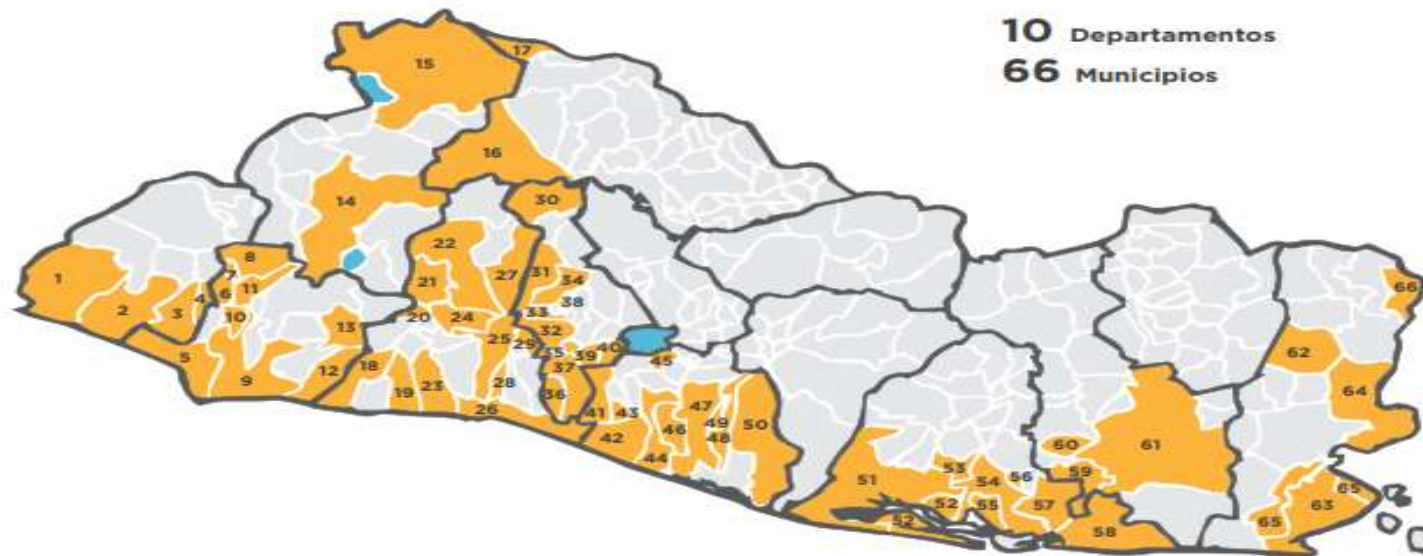
Entre los principales proyectos que el Programa llevó a cabo con los fondos han sido la construcción de la Plaza Marinera en el Puerto de La Libertad y la construcción del parque de aventuras Walter Thilo Deininger.

En relación al proyecto de la Franja Costero Marina, la “Construcción de Obras de Protección contra inundaciones por desbordamiento de los ríos Amayo y Chanseñora, en el Parque Walter Thilo Deininger”, el proyecto fue adjudicado a la empresa INVERSIONES SINAI S.A. DE C.V. por la suma de: \$316,131.35 financiado con fondos de préstamos externos BID-2966/OC-ES, hasta el cierre del mes de mayo el proyecto contaba con un avance del 22%⁷⁵.

⁷⁵ MITUR 2019: *Informe de Labores El Salvador junio 2018* (El Salvador: Ministerio de Turismo, 2018, 125 pp)

Figura 5: Municipios de Intervención de Fomilenio II

Municipios de intervención de FOMILENIO II



Fuente: FOMILENIO II⁷⁶

⁷⁶ FOMILENIO II 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador junio 2018* (El Salvador: FOMILENIO II, 2018, 112 pp)

Fomilenio II

El 15 de diciembre de 2011, la Junta Directiva de la Corporación Reto del Milenio (Millennium Challenge Corporation – MCC) escogió al país para un nuevo convenio (compact) de cooperación. Mientras que el primer convenio (FOMILENIO I) se enfocó en la zona norte, FOMILENIO II en la franja costera. Como parte integral del proceso de formulación de FOMILENIO II y para darle cumplimiento a la Ley del Medio Ambiente, se decidió arrancar tempranamente una Evaluación Ambiental Estratégica para asegurar la incorporación estratégica de las consideraciones ambientales y de reducción de riesgos que resultan tan críticas en la franja costero marina.

Tabla 6: Municipios de Intervención de Fomilenio II ⁷⁰

Ahuachapán

1. San Francisco Menéndez
2. Jujutla
3. Guaymango
4. San Pedro Puxtla

Sonsonate

5. Acajutla
6. Santa Catarina Masahuat
7. Salcoatitán
8. Juayúa
9. Sonsonate
10. San Antonio del Monte
11. Nahuizalco
12. Santa Isabel Ishuatán
13. San Julián

Santa Ana

14. Santa Ana
15. Metapán

Chalatenango

16. Nueva Concepción
17. Citalá

La Libertad

18. Teotepeque
19. Chiltiupán
20. Sacacoyo
21. Ciudad Arce

22. San Juan Opico

23. Tamanique
24. Colón
25. Santa Tecla
26. La Libertad
27. Quezaltepeque
28. Zaragoza
29. Antiguo Cuscatlán

San Salvador

30. El Paisnal
31. Nejapa
32. San Salvador
33. Mejicanos
34. Apopa
35. San Marcos
36. Rosario de Mora
37. Panchimalco
38. Ayutuxtepeque
39. Santo Tomás
40. Santiago Texacuangos

La Paz

41. Olocuilta
42. San Luis Talpa
43. San Juan Talpa
44. San Pedro Masahuat
45. San Miguel Tepezontes
46. El Rosario
47. Santiago Nonualco

48. San Juan Nonualco
49. San Rafael Obrajuelo
50. Zacatecoluca

Usulután

51. Jiquilisco
52. Puerto El Triunfo
53. Ozatlán
54. Usulután
55. San Dionisio
56. Ereaguayquín
57. Concepción Batres
58. Jucuarán

San Miguel

59. El Tránsito
60. San Jorge
61. San Miguel

La Unión

62. Santa Rosa de Lima
63. Conchagua
64. Pasaquina
65. La Unión
66. Concepción de Oriente



Fuente: Fomilenio II

Este proyecto tiene como meta mejorar la calidad de la educación y alinearla mejor con las habilidades exigidas por los empleadores en el comercio internacional de bienes y servicios para incrementar la productividad de la mano de obra de las trabajadoras y los trabajadores salvadoreños del futuro.

- **Capital Humano comprende dos grandes actividades**

- La actividad de calidad de la educación

Fortalecerá y ampliará la implementación del modelo de escuela inclusiva de tiempo pleno, se favorecerá el aumento de la jornada escolar desde 25 a 40 horas por semana, en un estimado de 45 núcleos (alrededor de 400 escuelas agrupadas con 175 000 estudiantes) y se concentrarán los recursos entre séptimo grado y bachillerato. La mejora curricular se centrará en inglés, matemáticas, ciencias y tecnologías de la información. La actividad incluirá capacitación para más de 3000 docentes, mejora de la infraestructura escolar y provisión de materiales educativos y equipo⁷⁷.

- La actividad de reforma del sistema de educación y capacitación técnica vocacional (TVET).

A través de esta actividad, se busca la capacitación de la fuerza laboral a las demandas del mercado. Para ello se tomarán acciones como el desarrollo de planes de estudio basado en competencias de formación técnica profesional, con la participación y responsabilidades asumidas por el sector privado. Además, se establecerá un marco y normas para la acreditación de las organizaciones de capacitación de formación técnica profesional y certificación de docentes y el alumnado.

⁷⁷ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

La actividad también fortalecerá la capacidad del sistema de formación profesional para identificar las tendencias del mercado de trabajo y sentar las bases para suplir esa demanda.

Los sectores en donde se ha identificado necesidad en la mano de obra son:

- Aeronáutica
- Textil y confección
- Calzado
- Dispositivos médicos
- Servicios empresariales a distancia / Call Centers BPOs
- Infraestructura y logística
- Agroindustria
- Turismo

Para el año 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se contrató a las instituciones Fundación Salvador del Mundo (FUSALMO), Asociación de la Escuela Americana, Plan Internacional, La Educación con Participación de la Comunidad (EDUCO) Organización No Gubernamental, Family Health International (FHI), Universidad Centroamericana (UCA), Organización de Naciones Unidas (ONU MUJERES) y empresa Sofis Sociedad de Responsabilidad Limitada, a través de las cuales se implementan todas las líneas de intervención de la Actividad de Calidad de la educación y han hecho llegar a las escuelas en los territorios las acciones del proyecto, diseñadas a partir de la caracterización que se realizara al inicio del convenio.
- Se han beneficiado a 12,077 estudiantes con los talleres de la jornada extendida.

- Se implementó la nueva oferta de bachilleratos técnicos en servi empresas y agro negocios en 14 centros educativos. Se finalizaron los diseños de 43 centros escolares a intervenir con infraestructura, respondiendo a las necesidades educativas y de especialización técnica. De estos 43, ya han iniciado las obras de construcción de los primeros 12 centros escolares localizados en los municipios de: Guaymango, Jujutla, Juayúa, Santa Isabel Ishuatán, La Libertad, Chiltiupán, Teotepeque, San Julián, San Antonio del Monte, Salcoatitán, Santa Catarina Masahuat y San Pedro Puxtla.
- Se legalizaron 20 títulos de propiedad, sumando ya 149 centros escolares beneficiados⁷⁸.
- **Proyecto de Clima de Inversiones**

FOMILENIO II busca incrementar la inversión privada al mejorar el clima para hacer negocios en el país optimizando los procesos regulatorios y la capacidad institucional, y proveyendo servicios públicos claves con el establecimiento de un vínculo con el sector privado.

Este proyecto tiene un monto asignado de \$92.4 millones de dólares y tendrá dos actividades principales:

- Mejora regulatoria

Priorizará y promoverá reformas al clima de hacer negocios. Para ello, se instalará una institución que hará una revisión de los procesos, leyes y

⁷⁸ *Ibíd*em (FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

regulaciones existentes y recomendará la eliminación, reformulación o simplificación de estos a la luz de criterios técnicos.

Las reformas se enfocarán en las regulaciones y procesos críticos para la competitividad de El Salvador en los mercados internacionales y puede incluir facilitación del comercio, paso de fronteras y procedimientos de aduanas, permisos medioambientales y apoyo para mejorar la transparencia y la armonización de regulaciones municipales y nacionales.

➤ Desarrollo de Asocios

Esta actividad está diseñada para permitir al Gobierno asociarse con el sector privado de maneras innovadoras a fin de proveer bienes y servicios públicos claves, así como crear las condiciones para incentivar la inversión privada en el sector de bienes y servicios comercializados internacionalmente.

Millenium Challenge Corporation (MCC) apoyará con el financiamiento de estudios y la construcción de capacidades para el desarrollo de dos socios público-privados (APP) clave.

Por otro lado, se diseñó una herramienta para identificar inversiones potenciales que generen empleo y desarrollo a través de un fondo denominado Apuesta por Inversión ES, que permitirá detonar proyectos de inversión privada mediante la provisión de bienes y servicios públicos o semipúblicos necesarios para su implementación.

Apuesta por Inversión ES proveerá un proceso transparente, abierto, justo y competitivo para identificar inversiones; y se regirá por un manual de operaciones que establecerá los criterios de elegibilidad, requisitos para tasas económicas de retorno, condiciones sociales y ambientales, y demás requisitos que las inversiones privadas deben cumplir para ser sujetas al apoyo del fondo.

El diseño e implementación de Apuesta por Inversiones incorporará consideraciones sociales y de género, entre ellas que las mujeres y los grupos vulnerables tienen igual acceso y oportunidad durante las fases de convocatoria, solicitud y selección.

Actualmente, hay 13 potenciales proyectos de inversión privada que están siendo evaluados de acuerdo con criterios técnicos que contribuirán a apoyar proyectos que sean sostenibles en el tiempo y generen empleo y desarrollo. Las propuestas actuales pertenecen a los rubros de servicios internacionales, turismo y energías alternativas, entre otros.

Para el año 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

- Se firmaron acuerdos de inversión para desarrollar proyectos de inversión pública en: “Asistencia técnica y capacitación a Asociación de Productores Agropecuarios de Nueva Concepción (APANC de R.L.), el día 4 de diciembre de 2017 en Nueva Concepción, Chalatenango; “Sistema de tratamiento de aguas residuales de la zona turística playa El Zonte, del municipio de Chiltiupán”, el día 6 de marzo de 2018; y “Sistema de tratamiento de aguas residuales de la zona urbana e industrial del municipio de Nejapa” firmado el día 12 de abril de 2018.
- Se finalizó el primer proyecto del fondo Apuesta por InversionES (API): APANC, con el cual se ha capacitado a 110 personas.
- Se finalizó el diseño para la provisión de agua potable y saneamiento para comunidad San Carlos en septiembre 2018.
- Se ha certificado a 254 personas como técnicos capacitados con el proyecto de AEROMAN

- Contratación del diseño, construcción y supervisión de la Planta de Tratamiento de Aguas Residuales (PTAR) de Nejapa y El Zonte en octubre de 2018.
- Contratación de la ejecución para la provisión de agua potable y saneamiento para comunidad San Carlos el primer trimestre de 2019.
- Firma del acuerdo de inversión para el proyecto de facilitación de comercio con énfasis en la modernización de Anguiatú en noviembre 2018 y contratación del diseño, construcción, supervisión y equipamiento en marzo 2019.
- Firma de acuerdo de inversión del proyecto de Bypass entre CA1 y CA8 en diciembre 2018 y contratación del diseño en febrero 2019.
- Contratación de la construcción para la provisión de agua potable en la *Tabla 7: Presupuesto asignado al proyecto: Clima de Inversión*

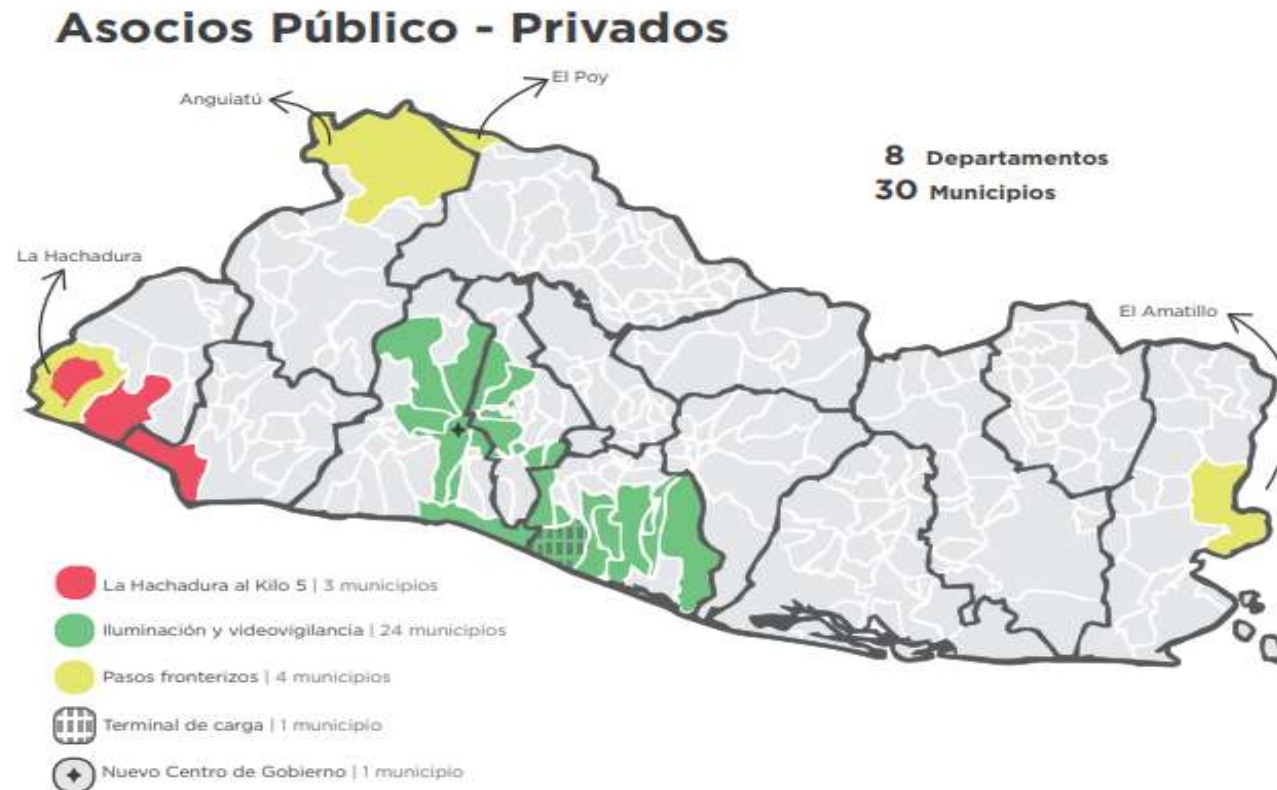
zona de Playa El Zonte y El Palmar en septiembre 2019⁷⁹

Presupuesto asignado al Proyecto Clima de Inversión : US\$92.4 millones		
Actividad	Compromiso	Desembolso
Actividad 1: Desarrollo de Asocios	\$6,918,182.83	\$4,076,223.04
Fondo API	\$4,142,818.96	\$1,968,420.39
Asocios público-privados (APP)	\$2,775,363.87	\$2,107,802.65
Actividad 2: Mejora Regulatoria	\$2,652,067.21	\$2,139,282.24
TOTAL	\$9,570,250.04	\$6,215,515.28

Fuente: FOMILENIO II

⁷⁹ FOMILENIO II 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador junio 2018* (El Salvador: FOMILENIO II, 2018, 112 pp)

Figura 6: Asocios Público y Privados



Fuente: Fomilenio II⁸⁰

⁸⁰ Ibídem (FOMILENIO II 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador junio 2018* (El Salvador: FOMILENIO II, 2018, 112 pp)

- **Proyecto de Infraestructura Logística**

Con el trabajo que se realizará en este proyecto, por un monto de \$125.3 millones de dólares, se busca reducir los costos de logística y transporte para incrementar la inversión y la productividad del comercio de los bienes y servicios.

El proyecto intenta aliviar los embotellamientos en secciones críticas de los corredores logísticos entre el paso principal con Honduras en El Amatillo, los puertos de La Unión Centroamericana y Acajutla y el aeropuerto internacional a través de dos actividades principales:

- Ampliación de la carretera del litoral

Procura aliviar el congestionamiento en la carretera litoral (CA-2) en La Paz, uno de los dos corredores logísticos más importantes en el país que conecta los mayores activos, incluidos dos puertos marítimos (La Unión y Acajutla) y el Aeropuerto Internacional de El Salvador “Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez”. La actividad financiará la construcción para la apertura, mejora o rehabilitación de tres tramos de la CA-2: el tramo de 7.22 kilómetros de Comalapa a La Herradura, el segmento de 16.98 kilómetros de La Herradura a Zacatecoluca y el segmento de 2.97 kilómetros de la intersección de La Libertad a la intersección de la carretera al aeropuerto de Comalapa⁸¹.

- Infraestructura de paso fronterizo

La actividad de infraestructura de paso fronterizo intenta aliviar la congestión del tráfico de carga y pasajeros en el paso fronterizo hacia Honduras: a) rehabilitando y mejorando una carretera hasta de 5.74 kilómetros de Agua

⁸¹ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014, 5 pp)

Salada a la frontera El Amatillo; y b) mejorando y modernizando las instalaciones del paso fronterizo en el lado salvadoreño del puente La Amistad⁸².

➤ Medioambiente y género

Los temas de medioambiente y género son prioridad en el marco de FOMILENIO II. En el convenio ha quedado establecido que el Gobierno debe garantizar que todos los proyectos y actividades que lleven el respaldo de los fondos de la MCC deben cumplir con los lineamientos ambientales de la Corporación. Esto incluye las normas de desempeño medioambiental y social de la Corporación Internacional de Finanzas (IFC), así como con todas las leyes y reglamentos, licencias y permisos nacionales. Para tal fin, FOMILENIO II contará con una Dirección de Desempeño Ambiental y Social que dará cumplimiento a lo establecido en el convenio en materia ambiental y social.

➤ Empoderamiento de la población

El empoderamiento de los participantes y la transparencia del proyecto son dos principios que se mantendrán y buscan crear un vínculo estrecho entre la comunidad y los implementadores.

En el convenio se establece que el Gobierno debe asegurar que las consultas con la sociedad civil y las comunidades locales continúen previas y durante la implementación, con atención particular a los impactos ambientales y sociales de las inversiones en la zona costera⁸³.

Para el año 2018 se obtuvieron los siguientes resultados:

⁸² FOMILENIO II 2019: *Construcción de Infraestructura en cruces Fronterizos* (El Salvador: Gobierno de El Salvador 2014, 15 pp)

⁸³ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014, 5 pp)

- Se entregaron títulos de propiedad, viviendas y negocios con todos los servicios básicos a 42 familias.
- Iniciaron las obras de construcción en enero de 2018, teniendo, a finales del mes de septiembre, un avance del 9.5%. Se capacitó en albañilería a 70 mujeres y jóvenes, favoreciendo su contratación en la construcción de la ampliación de la carretera.
- Se sensibilizó a 242 empleados de la empresa contratada para la construcción de la carretera sobre los riesgos de trata de personas y de acoso sexual, buscando reducir dichos riesgos en el proyecto.
- Se firmó, a través del MOP, un acuerdo con FIAES para implementar cinco proyectos de compensación ambiental por la tala de árboles en la zona de influencia del proyecto.
- Se contrató personal técnico para modernizar la Ventanilla Única de Comercio Exterior.
- Se formularon los términos de referencia para la contratación de los sistemas especiales: Sistema Integral de Gestión de Riesgos y Sistema Aduanero Automatizado de la DGA (SIDUNEA WORLD)
- Contratación de empresas constructora y supervisora, para el diseño y la construcción del Cruce Fronterizo El Amatillo, en el último trimestre de 2018⁸⁴.
- Elaboración de diseño e inicio de implementación de la modernización del recinto fronterizo de El Amatillo.

⁸⁴ *Ibíd*em (FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014, 5 pp)

- Contratación de empresas constructora y supervisora para la construcción del tramo vial El Amatillo en el primer trimestre de 2019
Inicio de la construcción del tramo vial de El Amatillo⁸⁵.

Tabla 8: Presupuesto asignado al Proyecto de Infraestructura Logística⁷⁵

Presupuesto asignado al Proyecto de Infraestructura Logística: US\$125.3 millones		
Actividad	Compromiso	Desembolso
Carretera de El Litoral	\$69,427,577.55	\$11,128,128.41
Facilitación del comercio por el paso fronterizo El Amatillo	\$1,289,082.23	\$862,863.23
TOTAL	\$70,716,659.78	\$11,990,991.64

Fuente: Fomilenio II

La búsqueda de modernización en el gobierno del ex presidente Sánchez Cerén ha sido clave en la implementación de proyectos con el fin de alcanzar el desarrollo humano y sostenible, y es importante subrayar la creciente importancia de las ciudades, en este caso la zona oriental debido a factores económicos, que han fortalecido el rol económico de las ciudades y municipios, así como ha ayudado a estrechar los vínculos entre las ciudades y los territorios rurales, que hoy más que nunca dependen del desarrollo de las ciudades aledañas.

Como conclusión se obtiene que con la implementación de los proyectos, programas, y las diferentes estrategias ejecutadas por el gobierno de Sánchez Cerén, se ha logrado un impacto en materia de infraestructura, comercio,

⁸⁵ (FOMILENIO II 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador junio 2018* (El Salvador: FOMILENIO II, 2018, 112 pp)

educación y protección del medio ambiente, sin embargo, para lograr desarrollo humano sostenible, no es suficiente la construcción de infraestructura, ya que estos proyectos y programas no han garantizado y logrado un desarrollo humano sostenible de la franja costero marina puesto que si hay creación de empleos pero no suficientes, ya que son mal remunerados.

Conclusion capitular

A lo largo del capítulo, se destaca que los proyectos y programas a impulsar el desarrollo son diversos, por lo que es necesario contextualizar los proyectos de inversión, puesto que el desarrollo no solo implica factores económicos y adquisición de bienes materiales; esto sería un grave error pues esto no garantiza una vida digna, larga y saludable así como tampoco garantiza un nivel de conocimiento o escolaridad que es de suma importancia ya que eleva las expectativas de incorporarse al campo laboral y obtener un empleo digno, que permita esa estabilidad económica.

De la conservación del medio ambiente depende la supervivencia del ser humano, entonces el desarrollo humano sostenible es una relación estrecha entre estos factores.

Las dificultades y limitaciones existentes en lo relacionado con el desarrollo y el factor educación, aumentan los esfuerzos del gobierno a través de la implementación de estos proyectos, que incluyen entre sus componentes el mejoramiento de la infraestructura educativa en la zona costera y el aumento de la calidad de la educación, esperando obtener los resultados con la implementación de los mismos.

La educación ha ocupado un espacio trascendental sobre el desarrollo a lo largo del periodo; sin embargo, la educación se ha adaptado a las

circunstancias de la realidad, es decir, las medidas implementadas en materia educativa han obedecido a factores políticos y económicos, otorgándole un papel pasivo en la determinación del camino a tomar.

La búsqueda de modernización por el gobierno del ex presidente Sánchez Cerén ha sido clave en la implementación de proyectos, pero insuficiente para alcanzar el desarrollo humano y sostenible. Es importante subrayar la creciente importancia de las ciudades en el desarrollo, en este caso la zona oriental debido a factores económicos, que han fortalecido el rol económico de las ciudades y municipios, y ha ayudado a estrechar los vínculos entre las ciudades y los territorios rurales, que hoy más que nunca dependen del desarrollo de las ciudades aledañas.

CAPÍTULO III.

IMPLEMENTACIÓN DEL FOMILENIO II EN LA ZONA COSTERO MARINA PARA POTENCIAR SU CRECIMIENTO ECONÓMICO Y DESARROLLO TERRITORIAL EN EL PUERTO LA UNIÓN

Introducción

El Salvador es un país con salida al mar en la costa pacífica de América Central, limitando con Guatemala desde la desembocadura del río Paz (hasta el golfo de Fonseca, en la punta Amalapa), y luego se dirige hasta la desembocadura del río Goascorán en donde limita con Honduras.

Por Constitución de la República, la zona costera es administrada por el Estado, incluye playas y manglares. Esto implica, por un lado, que los pescadores no pueden acceder a estos lugares para pescar libremente debido a que se debe dar un manejo adecuado de las áreas marino costeras para garantizar medios de vida sustentables, y por otro, que el Estado no posee mecanismos suficientes para monitorear y darle seguimiento a estas áreas, donde puede ocurrir un mal manejo y una sobreexplotación de los recursos naturales.

La ejecución de los procesos en el Puerto La Unión, son administrados por la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), por ley es una institución de carácter autónomo que provee servicios de logística por medio de la administración de aeropuertos, puertos y ferrocarriles en el país. El desarrollo de la familia en la zona costera, en los últimos años, ha sido abordado desde diversas áreas, sin embargo, los estudios realizados sobre la población no se han centrado en las familias que residen en esta área geográfica.

Como se abordó en el capítulo anterior, en 2011, el país fue seleccionado por la Junta Directa de la Corporación Reto del Milenio, para un nuevo convenio

de cooperación. Mientras que el primer convenio (FOMILENIO I) se enfocó en la zona norte, el Gobierno de El Salvador ha decidido focalizar FOMILENIO II en la franja costera.

FOMILENIO II: es un proyecto de alcance nacional que integra y articula las fuerzas de todos los sectores, tanto públicos, privados y ciudadanía, con un solo objetivo: invertir recursos y esfuerzos en el crecimiento integral de niñas, niños y jóvenes, a través de la apertura del diálogo, inclusión y participación de los sectores político, económico y social. Además, aborda la expansión de carreteras y cruces fronterizos que ayuden al turismo y comercio atrayendo nuevos inversores y mejorar la vida de miles de salvadoreños que están a lo largo de la franja costero marina, y está en su cuarto año de ejecución e implementa los programas Capital Humano, Infraestructura Logística y Clima de Inversión.

Como parte de la investigación, en este capítulo, se abordan las perspectivas del gobierno del presidente Nayib Bukele en cuanto al caso del Puerto La Unión y además la implementación de sus proyectos. La hipótesis es que estos proyectos no garantizan el crecimiento económico y desarrollo en la zona costero marina.

3.1 El crecimiento económico en la zona costero marina

El Salvador se encuentra clasificado como un país de ingresos medianos bajos, de acuerdo con el método del Banco Mundial, registrando una tasa de pobreza de 32.7% en 2016, y con un crecimiento promedio bajo de 2% en los últimos años.

Según Javier Navarro (economista), por nivel socioeconómico se entiende la capacidad económica y social de un individuo, una familia o un país. Así, tenemos los tres escalones o niveles socioeconómicos ya conocidos: bajo, medio y alto. Sin embargo, desde un punto de vista sociológico, es necesario establecer con precisión unos niveles basados en criterios objetivos. Para precisarlos, se deben utilizar los criterios sociológicos, tales como nivel de estudios, tipo de hogar, porcentaje de gasto en alimentos, acceso al agua y otras variables que se pueden medir. Si estas variables se aplican a una familia, es posible precisar su nivel socioeconómico.

Debido a que el nivel de ingreso se relaciona con los hábitos o patrones de consumo, estos datos resultan muy útiles para realizar estudios de mercado y demoscópicos con un fin político, o para conocer una realidad financiera de determinada población. Según datos de la situación de pobreza de salvadoreños en el año 2012, el 56 % de la población que reside en la costa salvadoreña se encontraba en la pobreza (Secretaría Técnica y de Planificación- Seteplan, 2013).

Las zonas costero-marinas salvadoreñas son un territorio con altos índices de pobreza. Además, en la zona costera se hace evidente una brecha en cuanto a la población económicamente activa por sexo: solo un 28 % de las mujeres se encuentran ocupadas en actividades productivas, contra un 55 % de hombres; sin embargo, hay una fuerte tendencia (34 %) a encontrar hogares

sostenidos económicamente exclusivamente por una mujer. Los indicadores de marginalidad propuestos para evaluar la zona costera, por la Seteplan (2013), fueron mediante la proporción de hogares sin la accesibilidad a servicios básicos de agua, energía, servicios sanitarios y hacinamiento; proporción de población mayor de 15 años sin asistencia escolar; la varianza del promedio del ingreso económico en línea de pobreza con respecto al promedio de ingresos de la población total⁸⁶.

Los resultados evidenciaron una fuerte correlación entre la pertenencia de hogares en la zona rural con índices de marginalidad, por lo que se encontraron 15 municipios de la zona costero-marina con marginalidad severa; 23 con alta marginalidad; 18 con marginalidad moderada, y 19 con un nivel bajo⁸⁷.

La actividad laboral basada en la pesca artesanal también incide en un menor desarrollo de las familias para aprender otros oficios; porque esto no se constituye como una prioridad de desarrollo como en otros sectores primarios. Las prácticas de captura de camarones en estadios juveniles se deben sustituir por el control de la semilla hasta llegar a tallas superiores que aumenten la calidad del camarón y mejoren la segmentación del mercado. En Latinoamérica, hay esfuerzos por reducir la pesca incidental y el descarte de fauna que acompaña el arrastre, que no deja que se equilibren los ecosistemas.

El entramado de las competencias educativas y laborales, para la utilización del borde costero como un pilar socioeconómico que genere bienestar en la

⁸⁶ GOES 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador 2017-2018* (Gobierno de El Salvador 2018: El Salvador, 34 pp)

⁸⁷ (FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

zona costera, es un área importante de oportunidades, pero con altos índices de pobreza y escasas oportunidades, además del deficiente aprovechamiento del turismo, por lo que se hace necesario el estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial de las familias en el área costera de El Salvador.

En ese sentido, se valora no solo el saber y el saber hacer, sino más bien cómo estas se utilizan para responder a situaciones específicas de la vida diaria. El concepto de competencia surge de la necesidad de valorar no solo el conjunto de los conocimientos apropiados (saber) y las habilidades y destrezas (saber hacer) desarrolladas por una persona, sino también de apreciar su capacidad de emplearlas para responder a situaciones, resolver problemas y desenvolverse en el mundo. Por supuesto que el logro de habilidades que sirvan para incorporarse con éxito al ambiente laboral varían según las condiciones de cada zona del país o de las microrregiones.

Así, para la zona costera, diferentes estudios enmarcados en el mercado laboral de esta ponen en evidencia que el nivel educativo de las personas es bajo, y por lo tanto los salarios no son superiores al salario mínimo. La evidencia de la necesidad de emprender un programa de alfabetización masivo y de empoderamiento de las mujeres que puedan sostener económicamente a sus familias, así como los programas de emprendimiento que conlleven a préstamos bancarios flexibles, son necesarios para el desarrollo humano.

Las actividades de caza y pesca generalmente tienen remuneraciones bajas, pero logran llegar a una media de \$600.00 cuando el grado de escolaridad pasa de los 10 años y las mujeres se pueden dedicar a otras actividades administrativas dentro del mismo rubro. Los salarios mensuales modales reportados según el informe de mercado laboral para actividades de gestión

de recursos costero-marinos en la EHPM (2013) se encuentran por debajo de los \$350.00. Entre las causas que generan bajos salarios, comparados con otras actividades laborales, se encuentra que los miembros de las familias están poco tecnificados y su nivel educativo es muy bajo (menor a 10 años de estudio).

El salario mínimo para el 2017 ha sido incrementado en algunos sectores que incluyen muchas de las actividades económicas de la zona costera de El Salvador⁸⁸. Dado que se percibe que la agricultura, la pesca y el turismo son las que tienen mayor presencia en esta zona, es necesario precisar que las dos últimas no están definidas como tales en el incremento.

Dos de las apuestas estratégicas del gobierno de El Salvador mediante la SETEPLAN, para la zona costero marina salvadoreña, es convertir al país en productor de alimentos con excedentes para la exportación dentro de un marco de patrimonio productivo basado en el uso sustentable de los recursos naturales; y convertir al país en un centro logístico y de servicios regionales basado en la calidad de la fuerza de trabajo de los pobladores capacitada para enfrentarse a la industria moderna y tecnológica.

Esta apuesta estratégica requiere trabajar en las competencias laborales y productivas para poder acceder a mejores oportunidades laborales dentro y fuera de las actividades de caza y pesca. Estas competencias se definen como “la capacidad para desempeñar una función eficiente y/o eficaz en diferentes contextos, de acuerdo a los requerimientos de servicio y calidad del sector laboral y/o productivo”⁸⁹.

⁸⁸ BCR 2019: *Análisis de Impactos de aumento al salario mínimo en el 2017 El Salvador* (Banco Central de Reserva El Salvador, diciembre 2016, 14 pp)

⁸⁹ Universidad Tecnológica et al...2019: *El estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial de las familias en el área costera de El Salvador* (El Salvador: Fase II, Estudio Multicéntrico 2018, 160 pp)

En El Salvador, el acceso a la educación para el 2014 presentó una mejora en su cobertura, pero la educación de los trabajadores que dejaron de estudiar en los años anteriores y en la actualidad es limitada; y las perspectivas de lograr encontrar un empleo es difícil cuando la tasa de finalización de educación primaria (sexto grado) es de las más bajas en Latinoamérica.

Según la SETEPLAN la población de la zona costera tiene un alto índice de analfabetismo, calculado en un 20,5 % por encima de la media nacional, que se ubica en 15,9 %. Aunado a esto hay una brecha de género, pues la población masculina se sitúa en 17,2 % y la femenina, por encima, en 23,5 %. Menos de 2% de su población tiene un grado académico de educación superior terminado⁹⁰.

Con los datos presentados, se concluye en general que la población en la ZCM muestra una brecha entre su situación educativa y su condición de ocupación laboral, y en el caso de las mujeres se observa que están más dedicadas a atender las actividades del hogar después de sus jornadas laborales, lo que no permite el crecimiento económico en la zona costero marina.

⁹⁰ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

Figura 7: Mapa de nivel de analfabetismo en los municipios de la ZCM



Nota. Ilustración del analfabetismo en los municipios de la zona costera de El Salvador. Tomado de la Secretaria Técnica de la Presidencia (2013), “La franja costero marina, un territorio de oportunidades”. El Salvador.

Fuente: Secretaria Técnica de la Presidencia

3.1.1 La estrategia de desarrollo de la zona costero marina

Una de las novedades de los últimos años en términos de políticas sectoriales es el diseño e implementación de la Estrategia de Desarrollo Integral y Sostenible de la Franja Costero-Marina de El Salvador, que es el territorio donde se encuentran los principales activos estratégicos del país como es el caso de los activos logísticos (puertos y aeropuerto), los activos productivos (allí se concentra alrededor del 50 % de las tierras del país), los activos turísticos (playa y montaña), los activos del mar y los activos medioambientales⁹¹.

En la zona costero marina vive alrededor del 25% de la población que por el abandono histórico al que ha sido sometido dicho territorio, se encuentra en condiciones de alta vulnerabilidad, pobreza y exclusión.

La estrategia incluye una importante movilización de recursos públicos destinados a reconstruir la infraestructura física que requieren los sectores productivos para desarrollar sus proyectos de inversión. Entre los proyectos más importantes se encuentran la construcción y ampliación de la infraestructura vial, la construcción de muelles y de accesos al mar, la ampliación y modernización del Aeropuerto Internacional (Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez), la modernización del puerto de Acajutla y la concesión del Puerto de la Unión Centroamericana y el desarrollo de proyectos productivos agrícolas y pesqueros.

Un instrumento fundamental de dicha estrategia es la implementación de Fomilenio II, que incluye entre sus componentes el mejoramiento de la

⁹¹ Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales 2019: *La franja costero marina una estrategia de desarrollo de fcm* (El Salvador: MARN, 2014)

infraestructura educativa en la zona costera y el aumento de la calidad de la educación, la ampliación de un tramo de la carretera del litoral y la modernización de la aduana El Amatillo.

Además, contempla un fondo para apoyar proyectos de inversión privada que se desarrollen en la zona costera. Si bien de manera formal no existe una relación directa entre la apuesta por la zona costera marina y las ciudades medianas y pequeñas, la estrategia si considera el rol estratégico que pueden jugar las ciudades intermedias (como es el caso de la Ciudad de la Unión, o la Ciudad de la Libertad) en el desarrollo económico de la zona⁹².

Como conclusión de la estrategia implementada en la ZCM, es necesario comprender que la vida del ser humano está regida por un conjunto de experiencias que la definen en su actuar o en la toma de decisiones que le benefician y afectan directamente como es el caso del estudio y preparación profesional, las competencias de desarrollo que una persona obtenga serán de mucha importancia, ya que posteriormente se traducirán en oportunidades de mejorar la vida actual y de mejorar la calidad de vida de su familia, tal es el caso de las familias en la zona costera, quienes difícilmente logran obtener estas oportunidades en cuanto al bienestar común se refiere.

Para alcanzar esta meta, es importante que se preste atención a aquellas zonas sociales que necesitan espacios para la adquisición de competencias de desarrollo, ya que no solo bastará la relación con el entorno, sino también el esfuerzo estatal en la producción de actividades sociales en beneficio de la comunidad y con el objetivo de crear esos espacios de desarrollo.

⁹² INCIDE 2019: *Las políticas públicas, las ciudades medianas y pequeñas y los territorios rurales: El caso de El Salvador* (El Salvador: Instituto Centroamericano de Investigaciones para el Desarrollo y el Cambio Social, marzo 2016, 16 pp)

3.2 Implementación de los proyectos de Fomilenio II

- **Infraestructura logística**

El Proyecto de Infraestructura Logística favorece beneficios de conectividad y potencia el desarrollo de los municipios, también propicia los desplazamientos de personas, tanto para el trabajo directo a la hora de la construcción, como aquellas personas que ofertan bienes y servicios a la población que trabaja en la obra⁹³.

El Proyecto de Infraestructura Logística comprende de dos actividades:

Actividad 1: expansión de la Carretera Litoral, ubicada en el departamento de La Paz; y, Actividad 2: construcción de infraestructura en cruces fronterizos, ubicados en la frontera El Amatillo, estas actividades junto a otras acciones desarrolladas en el marco de FOMILENIO 11 buscan contribuir a la reducción de la pobreza a través del crecimiento económico en El Salvador.

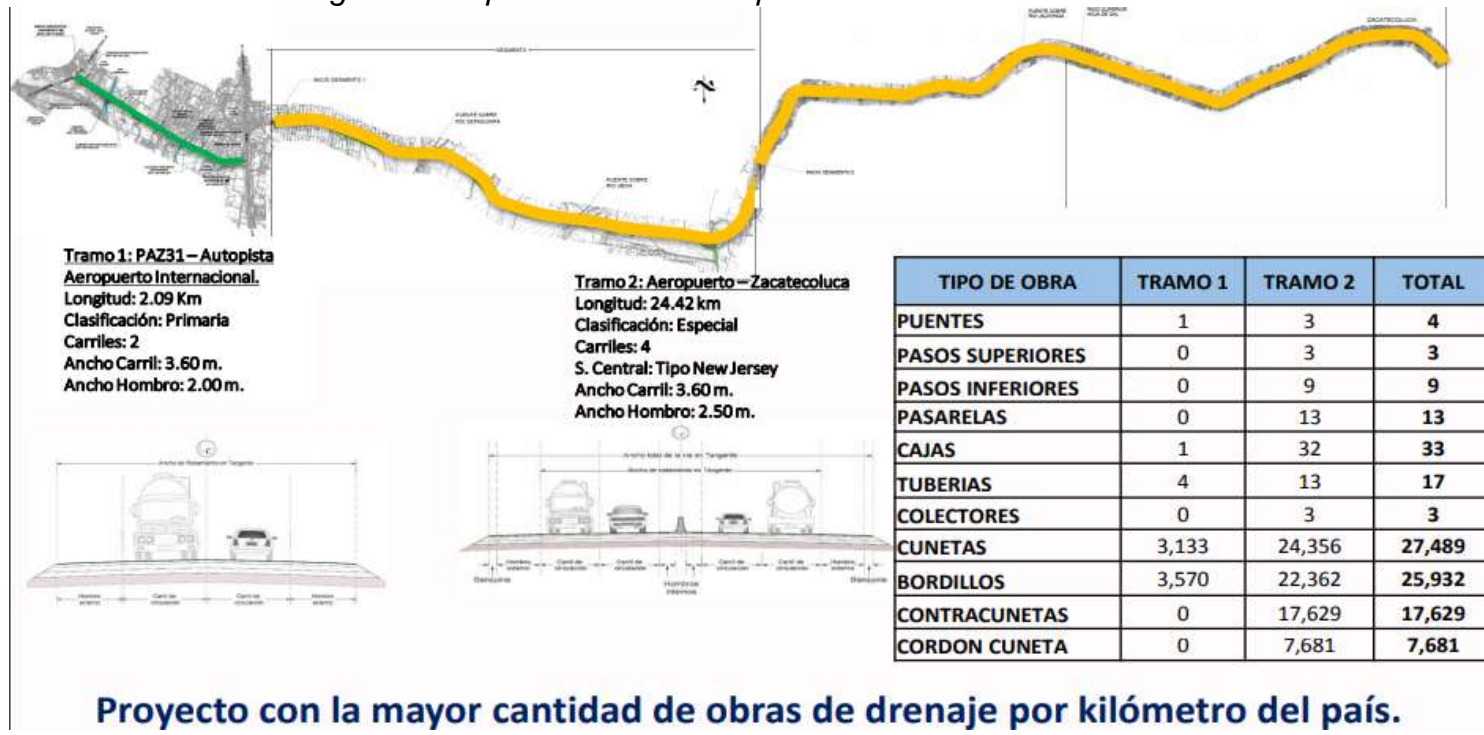
- **Expansión de la carretera del Litoral**

En esta actividad se financia dos tramos: 24.2 km entre el desvío de la carretera al Aeropuerto Internacional de El Salvador “Monseñor Oscar Arnulfo Romero y Galdámez” y Zacatecoluca, y 2.09 km desde la intersección del desvío al Puerto de La Libertad hasta la intersección de la carretera al Aeropuerto.

⁹³ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

La carretera del litoral (CA-2; es una ruta paralela a la zona costera del Océano Pacífico, que también permite transitar a lo largo del territorio nacional⁹⁴.

Figura 8: Ampliación litoral Aeropuerto-Zacatecoluca



⁹⁴ Mundo Mapas 2019: *Mapa geográfico de El Salvador y sus carreteras* (El Salvador: Mapas, Julio 2015, 2 pp)

La existencia de una red de carreteras adecuadas favorecería el desarrollo logístico con conexiones directas hacia puertos, aeropuertos y pasos fronterizos. Para la formulación de la propuesta enviada de infraestructura logística a la MCC (Millenium Challenge Corporation) se partió de un análisis económico para identificar cuánto de los costos de producción significa el transporte. Se obtuvo como resultado que el transporte de mercancías de exportación en carretera oscila entre el 7 y el 9 por ciento del costo de producción en bienes perecederos y se midió también el de los productos secos de exportación. La apuesta es disminuir ese porcentaje y también disminuir el tiempo, indicaron fuentes oficiales del equipo técnico formulador de la propuesta⁹⁵.

El estudio también identifica las vías donde circula la mayor cantidad de carga y de tráfico vehicular o que algunas carreteras han perdido su vida útil, o que la cantidad de circulación se ha duplicado, o que no fueron diseñadas para el volumen de carga actual, sino con un objetivo de conectividad, ya que en el país las carreteras se diseñan para una vida estimada de 25 años⁹⁶.

Para determinar las carreteras dentro de la propuesta, el gobierno del ex presidente Funes consideró algunos criterios básicos:

- Que contribuyan a consolidar un corredor logístico de transporte en la franja costero marina, porque la franja costera une los centros de producción con plazas de consumo interno y con los nodos de transferencia de comercio exterior, que son los puertos y aeropuertos

⁹⁵ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

⁹⁶ Universidad Gerardo Barrios 2019: *El estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial en el área costera* (El Salvador: Estudio Multicéntrico, Fase II, 2018)

y salidas hacia las fronteras. Además, carreteras que contribuyan a potenciar los activos logísticos estratégicos, en esta franja.

- Que contribuyan a desarrollar el potencial estratégico de la franja costero marina.
- Desarrollar zonas para que tengan las vías necesarias para exportar y que sean prioritarias para el desarrollo económico, que enlacen varias ciudades con centros de producción.
- Las carreteras que cuenten con el mayor tráfico vehicular, especialmente para carga de bienes transables.
- Carreteras que contribuyan al mayor ahorro de costos de operación⁹⁷.

⁹⁷ Ibídem (Universidad Gerardo Barrios 2019: *El estado de las competencias de desarrollo socioeconómico y psicosocial de las familias en el área costera* (El Salvador: Estudio Multicéntrico, Fase II, 2018)

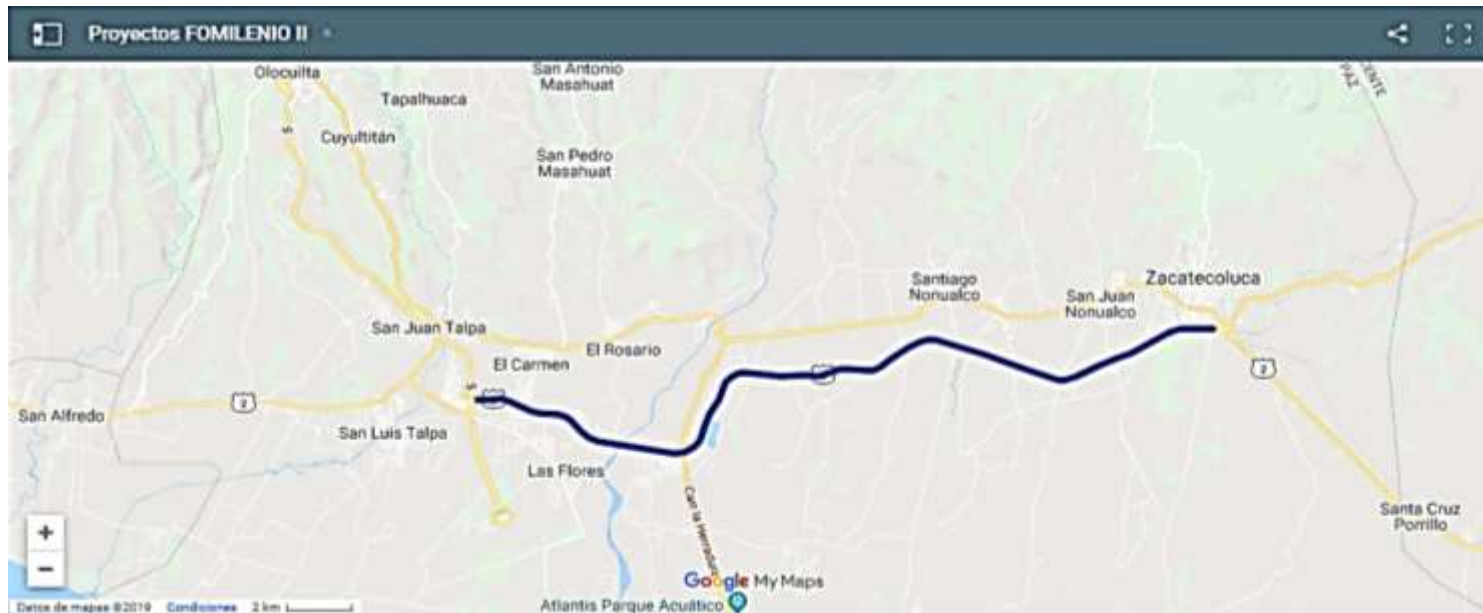
Figura 9: Mapa general de la carretera Litoral

El presente mapa indica el trayecto de la carretera litoral desde su inicio hasta su fin, de gran importancia para la ZCM debido al flujo de mercancía que se transporta en ella, la cual se ha visto favorecida con los trabajos de ampliación realizados.



Fuente: CASALCO

Figura 10: Tramo de ampliacion carretera Litoral



Fuente: Fomilenio II ⁹⁸

⁹⁸ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

Con la ampliación se procura aliviar el congestionamiento en la carretera litoral (“CA-2”) en La Paz, uno de los dos corredores logísticos más importantes en el país y que conecta los mayores activos logísticos del país, como son, los dos puertos marítimos (La Unión y Acajutla) y el aeropuerto Internacional de El Salvador.

La actividad de expansión de la carretera del Litoral financiará la construcción para la apertura, mejora o rehabilitación de dos tramos de la CA-2: el tramo de 7.22 kilómetros de Comalapa a La Herradura y el segmento de 16.98 kilómetros de La Herradura a Zacatecoluca.

Previo al comienzo de las obras de construcción para la ampliación de la carretera de El Litoral, y en concordancia con las normas sociales que cumple FOMILENIO II, se llevó a cabo un proceso de compensación y reasentamiento de las personas ubicadas en el tramo a intervenir. Este proceso significó un diálogo continuo con cada una de las personas que se verían beneficiadas, ya sea con un monto monetario a manera de compensación por el lucro cesante o con la construcción de una casa propia o negocio, buscando dejarles en iguales o mejores condiciones que en las que estaban antes de ejecutar el proyecto⁹⁹.

Las familias que han sido reasentadas residían en su mayoría, en viviendas de adobe y lámina, sin acceso a agua potable y con una construcción promedio de 12 metros cuadrados (m²). Las viviendas que se les otorgaron estarán sobre terrenos de 370 m² y tienen una construcción promedio de 36 m², con 2 o 3 habitaciones y con acceso a todos los servicios básicos¹⁰⁰.

⁹⁹ FOMILENIO II 2019: *Mas inversión menos pobreza, Expansión de la carretera del Litoral* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

¹⁰⁰ Gobierno de El Salvador 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Transparencia activa, 2014)

La ampliación de la carretera del Litoral en La Paz es un proyecto sin precedentes en la inversión vial del país en cuanto a diseño, pues incluye 53 obras de drenaje, entre cajas, tuberías y colectores; más de 43 km de cunetas para que las aguas drenen en forma adecuada; 4 puentes, incluyendo uno de más de 180 m de longitud sobre el Río Jiboa; 9 intercambiadores (retornos), ubicados estratégicamente para que los vehículos puedan retornar en forma segura; un separador central para evitar los choques frontales y 13 pasarelas, ubicadas estratégicamente en los centros educativos y poblaciones aledañas. A la fecha se ha entregado llaves de su nueva casa a 39 familias y a 3 negocios¹⁰¹.

Se destaca la importancia del ODS 5: La equidad de género y la inclusión social¹⁰², como referencia en donde se ha implementado una política de desarrollo de capacidades para la empleabilidad de mujeres y jóvenes con la empresa contratista, generando a la fecha un 15% de empleo de mujeres (siendo el promedio nacional, en obras de infraestructura, del 2%); muchas desempeñando puestos no tradicionales a su sexo. Asimismo, se ha empleado a un 27% de jóvenes procedentes de zonas aledañas al proyecto.¹⁰³

Cabe mencionar que los indicadores no indican el cumplimiento total del ODS, sin embargo, su vinculación e implementación en los proyectos ha servido para favorecer a estas mujeres y jóvenes procedentes de los ocho municipios del tramo de la carretera, se impartió, con apoyo de la Unidad de Género del Ministerio de Obras Públicas (MOP), un curso de albañilería que les dotaría de

¹⁰¹ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

¹⁰² ODS 2019: *Objetivos para la igualdad de Género* (Objetivos de Desarrollo Sostenible: El Salvador, 2013, 3 pp)

¹⁰³ GOES 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador 2017-2018* (Gobierno de El Salvador 2018: El Salvador, 34 pp)

las capacidades necesarias para aplicar a las oportunidades laborales que abriría el proyecto de construcción. En este curso se capacitaron 27 hombres y 43 mujeres.

Figura 11: Facilitación del comercio por el paso fronterizo El Amatillo y Anguiatú



Fuente: Fomilenio II

Los denominados puntos fronterizos son aliados estratégicos de la facilitación de comercio en el sentido que permiten la entrada, tránsito y salida de mercancías y personas, del territorio nacional. El incremento del flujo comercial, demanda puntos fronterizos más eficientes, ágiles y seguros con una visión interinstitucional en los mismos.

En El Salvador según datos del Banco Mundial, el cumplimiento fronterizo conlleva a un promedio de 66 horas (casi 3 días) por operación que se traduce en US\$256.00, adicionales en los costos de las mismas. Las interminables

colas en los puntos fronterizos son consecuencia de la lentitud en los procesos en frontera que conlleva a un incremento en los costos. Por tal razón FOMILENIO II como entidad autónoma ejecutora del financiamiento del Convenio, llevará a cabo una intervención integral para contribuir a la modernización del sistema fronterizo en El Salvador e implementar el Modelo de Gestión Coordinada en Fronteras (GCF) con énfasis en dos puntos fronterizos El Amatillo y Anguiatú¹⁰⁴ En la contribución se implementan los siguientes procesos en la frontera:

- **Sistematización de los puntos fronterizos**

- Fortalecimiento de ventanilla única de comercio exterior

La Estrategia Centroamericana de Facilitación del Comercio con énfasis en la Gestión Coordinada de Fronteras promueve que los países implementen una plataforma informática regional para la integración de información y procesos de la gestión aduanera, migratoria y de ventanillas únicas, en dicho contexto la gestión integral de riesgo es pieza fundamental para reducir las intervenciones físicas en general, mejorando la eficacia de los controles fronterizos basado en mejores sistemas de selectividad.¹⁰⁵

Para FOMILENIO II es importante la gestión de riesgo de forma integrada para todos los agentes fronterizos con énfasis en Anguiatú y El Amatillo, incluyendo las actividades relacionadas que deben implementarse en las instalaciones de la Dirección General de Aduanas. La tecnología incluirá el vínculo con

¹⁰⁴ BCR 2019: *Proyectos de Facilitación de comercio con el exterior* (Banco Central de Reserva El Salvador, enero 2017, 13 pp)

¹⁰⁵ BCR 2019: *Estrategia de facilitación del comercio y competitividad con énfasis en gestión coordinada en fronteras* (INFOCIEX: El Salvador, abril-junio 2018, 4 pp)

modernos sistemas para el control de tiempo de carga desde su origen hasta su punto de control y revisión final¹⁰⁶.

Con la implementación de ese proceso se facilita el sistema de control y revisión, además de mejorar la eficacia del mismo.

➤ Fortalecimiento de ventanilla única de comercio exterior

El país ha avanzado en la optimización y sistematización de los procesos de comercio exterior principalmente con los relacionados con las exportaciones y con menor representatividad en las importaciones, para las que todavía deben ejecutarse procedimientos en forma presencial o con limitada utilización de sistemas informáticos; por otro lado no existe un repositorio (gestor) documental que complemente a la sistematización de los procesos, con el fin de realizar una gestión eficiente que además de facilitar el comercio permita un control adecuado de las mercancías.

Para cumplir con el objetivo de reducción de tiempos de paso en la frontera de más de ocho horas a treinta minutos, FOMILENIO II contribuirá a la optimización y sistematización de los procesos de las diferentes instituciones representadas en CIEX El Salvador, que de conformidad con la Ley, deben emitir permisos, certificaciones, licencias o cualquier otro documento para importar o exportar, tales como: Ministerio de Hacienda, Ministerio de Economía, Ministerio de Agricultura y Ganadería, Ministerio de Salud, Dirección Nacional de Medicamentos y otras entidades¹⁰⁷.

¹⁰⁶ *Ibídem* (BCR 2019: *Proyectos de Facilitación de comercio con el exterior* (Banco Central de Reserva El Salvador, enero 2017, 13 pp)

¹⁰⁷ *Ibídem* (BCR 2019: *Estrategia de facilitación del comercio y competitividad con énfasis en gestión coordinada en fronteras* (INFOCIEX: El Salvador, abril-junio 2018, 4 pp)

La relevancia de dicho proyecto radica en que alrededor del 45% de los productos que se exportan y un 60% de los que se importan, requieren un permiso especial, tales como: alimentos, productos de origen animal o vegetal, medicamentos y otros productos controlados como es el caso de estupefacientes, sustancias químicas, etc. La automatización de la emisión de dichos permisos se traducirá en una mejora sustancial del proceso de importación, ya que a través de la plataforma electrónica del BCR-CIEX El Salvador, es posible gestionar todos los permisos necesarios de forma más rápida y más barata, sin necesidad de desplazarse a las oficinas, así como efectuar los pagos electrónicos por la obtención de los mismos.

Anualmente, en promedio se autorizan 210,000 permisos previos para importar, los cuales conllevaban tiempos de espera de alrededor de 45 minutos a una hora, además del desplazamiento de miembros de las diferentes empresas para movilizarse a las oficinas del CIEX El Salvador. La revisión de los procesos de comercio exterior y la consecuente incorporación de mejoras a los mismos, permite disminuir el tiempo para cumplir con los requisitos de importación y exportación de forma integrada, eliminando duplicidades que es de vital importancia para consolidar una plataforma de comercio nacional eficiente que evite la “automatización de la burocracia” y consolide la totalidad de la información y los procesos de gestión aduanera.

Con el Repositorio (Gestor) Documental se espera encaminar al país a un “comercio sin papeles”; se estima que cada operación de exportación e importación requiere 25 documentos de 5 páginas cada uno, conllevando a un proceso inseguro, burocrático y poco amigable con el medio ambiente.

La implementación del proyecto en mención es el resultado del trabajo coordinado entre: Banco Central de Reserva, Ministerio de Hacienda a través de la Dirección General de Impuestos Internos; así como los Ministerios de

Salud y Defensa Nacional, Dirección Nacional de Medicamentos con la cooperación y apoyo de FOMILENIO II¹⁰⁸.

➤ **Clima de inversiones**

Mejoramiento del clima de inversión privada: FOMILENIO explica que es el avance en la simplificación de regulaciones que obstaculizan o encarecen los costos de la gestión empresarial este se ha hecho con el propósito de facilitar la generación de empleo para la población. Este trabajo es para avanzar en los proyectos para el desarrollo del país y que impacten positivamente en la vida de miles de familias salvadoreñas y en el tejido económico de los territorios.

El proyecto Clima de Inversiones mejora las condiciones para invertir en el país y cuenta con un presupuesto de US\$92.4 millones para beneficiar a las más de 25,000 empresas que operan en El Salvador, que tendrán ahorros de costos fijos o variables como resultados de las reformas. Consta de dos actividades:

- Fondo de Apuesta por Inversión ES (API)

El Fondo de Apuesta por Inversión ES cuenta con dos manuales en los que se establecen las reglas de operación y los lineamientos básicos que se utilizarán para evaluar los proyectos interesados. Es una línea de apoyo no reembolsable diseñada para proveer bienes y servicios públicos, con la

¹⁰⁸ Ibídem (BCR 2019: *Estrategia de facilitación del comercio y competitividad con énfasis en gestión coordinada en fronteras* (INFOCIEX: El Salvador, abril-junio 2018, 4 pp)

finalidad de aumentar la competitividad de las inversiones privadas, al mismo tiempo que se generan beneficios sustanciales

Un proceso transparente, abierto, justo y competitivo para identificar inversiones privadas en bienes y servicios comercializados a nivel internacional, y financia los componentes públicos necesarios de los proyectos seleccionados para dar empuje a dichas inversiones.

Tabla 9: Proyectos ejecutados con fondos API¹⁰⁹

INVERSIÓN PÚBLICA Y PRIVADA			
PROYECTOS EJECUTADOS CON FONDOS API			
PROYECTO	INVERSIONISTA	SECTOR	FINALIZACIÓN
Asistencia técnica y capacitación a 110 asociados	APANC	Agroindustria	Oct. 2018
Capacitación de 917 técnicos.	AEROMAN	Aeronáutica	Sept. 2020
Planta de tratamiento de agua residuales Nejapa	Lactolac	Agroindustria	Mar.2020
Planta de tratamiento de agua residuales El Zonte	Alianza El Zonte	Turismo	Mar.2020
Sistema de riego El Paisnal y Nueva Concepción	Industrias La Cabaña e Industria Diana	Agroindustria	Jun.2020
Modernización integral de Anguiatú	Livsmart, Swisstex y Technoscreen	Alimentos, textil	Ago. 2020
Mejora de agua potable y saneamiento en San Carlos	ACOPASCA	Agroindustria	Feb.2020
Bypass Flor Amarilla-Ateos	Livsmart, Swisstex, DIANA, La Cabaña Indufoam, otras	Alimentos, bebidas, textil	Jul.2020
Agua potable El Zonte y El Palmar	Alianza El Zonte	Turismo	Abr.2020

FUENTE: FOMILENIO II

Fuente: FOMILENIO II

¹⁰⁹ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2018)

Mediante esta novedosa herramienta, empresarios privados solicitan a FOMILENIO II bienes y servicios públicos que, además de generar altos beneficios económicos y sociales a las comunidades, disminuyen algunos de sus costos e incrementan su competitividad. A cambio de ello, los empresarios adquieren el compromiso de impulsar proyectos nuevos de inversión o de ampliación en su capacidad productiva. Bajo esta lógica, se han recibido aplicaciones para proyectos muy diversos.¹¹⁰

También se ha certificado a 254 personas como técnicos en aeronáutica y se está en proceso de formación de otras 271, como parte del acuerdo de inversión suscrito con la empresa AEROMAN, con el propósito de proveerle de la mano de obra requerida para la operación de un nuevo hangar, en el que la empresa invirtió US\$32.2 millones¹¹¹.

Los procesos de licitación para el desarrollo de diseños y construcción del proyecto de “Solución al tratamiento de aguas residuales en zona turística de Playa El Zonte” se publicaron el 4 de junio de 2018 a finales de 2018, se encontraban en la etapa final de contratación.

Otros de los avances realizados en este periodo fueron: la contratación e inicio del estudio de pre factibilidad para el proyecto de “Mejoramiento y/o ampliación del servicio de abastecimiento de agua potable en caseríos El Julupito y El Palmar en Chiltiupán, La Libertad”.

¹¹⁰ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2018)

¹¹¹ Gobierno de El Salvador 2019: *Plan Quinquenal de Desarrollo 2010-2014*, (Secretaría Técnica de la Presidencia, SPSU: Sistema de Protección Social Universal. Resumen ejecutivo, Gobierno de El Salvador, San Salvador, 2013, segunda edición, pp. 63-72)

También, se realizó el diseño del proyecto de “Mejoramiento de agua potable y saneamiento en la comunidad San Carlos, El Paisnal, San Salvador”.

Se finalizaron los estudios de pre factibilidad del proyecto de “Obras de mitigación en Plan de La Laguna”. Los estudios arrojaron que la inversión requerida no permite cumplir con el requerimiento mínimo de la tasa interna de retorno económico.

Para lograr los resultados deseados y abonar a su sostenibilidad, en cada proyecto estudiado, se ha trabajado de manera conjunta con actores clave como son las alcaldías respectivas, ANDA, Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN), la Presidencia de la República, las empresas postulantes y las comunidades del área de intervención¹¹².

- Asocios público-privados (APP)

Con el fin de apoyar al gobierno con una modalidad alternativa para proveer bienes y servicios públicos, FOMILENIO II contribuyó en el proceso de reforma de la Ley Especial de Asocios Público Privados, que fue enviada a la Asamblea Legislativa con el propósito de ampliar y precisar el ámbito de aplicación de los sectores en los que se pueden impulsar asocios público-privados. Esta fue aprobada y entró en vigencia en enero de 2018.

La meta de FOMILENIO II es firmar, durante el periodo de vigencia del programa, dos proyectos APP de cinco proyectos priorizados: Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional de El Salvador “Monseñor Óscar Arnulfo Romero y Galdámez”; Iluminación y video vigilancia en tramos seleccionados,

¹¹² GOES 2019: *Informe de Rendición de Cuentas El Salvador 2017-2018* (Gobierno de El Salvador 2018: El Salvador, 34 pp)

Corredor Pacífico (CA02) entre la frontera La Hachadura y la carretera CA12 (“kilo 5”); Pasos fronterizos seleccionados; y el nuevo Centro de Gobierno.

Son dos los proyectos que registran mayor grado de avance. Por un lado, la Terminal de Carga, que contribuirá a incrementar el volumen de mercancía administrada en importaciones y exportaciones. El proyecto cuenta con el dictamen favorable del Ministerio de Hacienda sobre su impacto fiscal, con lo que se habilitó la siguiente etapa consistente en la contratación de una firma de expertos para la formulación del modelo de negocio para el proyecto y de las bases de licitación, las cuales ya han sido presentadas al Organismo Promotor de Exportaciones e Inversiones de El Salvador (PROESA) y a la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) para su aprobación. Para darle seguimiento a este tema, se creó también un equipo interinstitucional integrado por CEPA, PROESA y FOMILENIO II¹¹³.

El proyecto de Iluminación y video vigilancia, diseñado para reducir el riesgo de accidentes y disuadir el crimen en tramos específicos de carreteras principales, se viabilizó con la aprobación de la Asamblea Legislativa de la reforma al Art. 26 de la Ley de Carreteras y Caminos Vecinales, el 24 de mayo de 2018. Con esto se dio cumplimiento a uno de los compromisos adquiridos por el Convenio del Reto del Milenio.

El proyecto de Iluminación y video vigilancia también obtuvo un dictamen fiscal favorable emitido por el MH, lo cual habilita a FOMILENIO II a proceder con la contratación del Asesor de Transacción, que será la firma responsable de elaborar el respectivo modelo de negocio y las bases de licitación.

¹¹³ FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

Respecto a los otros tres proyectos de la cartera priorizada, se les apoyará en diferentes fases: estudios de pre factibilidad y factibilidad para la rehabilitación u operación y mantenimiento de la carretera La Hachadura-kilo 5 y los recintos fronterizos de Anguiatú, La Hachadura, El Poy y El Amatillo, y contratación del asesor de transacción para el nuevo Centro de Gobierno. FOMILENIO II apoya también el fortalecimiento de las capacidades de las instituciones del gobierno en el tema de APP¹¹⁴.

Para concluir, FOMILENIO II trata de un programa que, como se ha detallado, tendrá impactos positivos sobre aquellos que se beneficien directamente de sus proyectos, pero que tendrá al mismo tiempo beneficios indirectos sobre terceros y, en general, sobre el clima para hacer negocios y generar empleo.

La infraestructura logística y la sistematización en fronteras permitirán que se agilicen operaciones comerciales, lo cual garantiza la reducción de costos para importadores de diversos productos, que son necesarios, ya que se dirigen a diversos países centroamericanos.

El proyecto clima de inversiones se ha realizado para dar un incentivo a empresas privadas y que estas puedan realizar proyectos en diversas zonas y así brindar empleo, pero muchos de esos proyectos son a corto plazo y no garantizan el desarrollo económico de sus habitantes. Fomilenio II, no garantiza un crecimiento económico y bienestar social para los habitantes de la franja costero marina en el corto plazo.

¹¹⁴ *Ibíd*em (FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaria Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

3.3 Caso Puerto la Unión

El Puerto La Unión ha sido durante muchos años un espacio de comercialización muy importante no solo para la zona oriental sino, para el Estado salvadoreño, contribuyendo al desarrollo marítimo de este, la apertura de este puerto generaría muchas expectativas de desarrollo para la zona así como para activar la economía del país.

El crecimiento económico en El Salvador durante la década de los años cincuenta, exigió la creación de un conjunto de instalaciones portuarias, para facilitar la exportación de productos salvadoreños a los mercados internacionales, así como la importación de mercaderías en general. El 28 de mayo de 1952, se creó la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla con el apoyo y participación del gobierno y de los diferentes sectores económicos del país.

Figura 12: Plano del Puerto La Unión



Fuente: Estudio Enfocado al Desarrollo Económico, 2004

En 1961 se inaugura el muelle "A". Su funcionamiento y administración fue todo un éxito y los intercambios comerciales y la competencia económica siguieron en aumento, obligando a diversificar los servicios. En 1965 se decidió ampliar las facultades de la institución, concediéndole la administración, explotación y dirección de Ferrocarriles Nacionales de El Salvador (FENADESAL), incluido el Puerto de Cutuco, convirtiéndose de esta manera en la actual Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA)¹¹⁵.

CEPA es una institución de servicio público, con personería jurídica y patrimonio propio. En 1970 CEPA inauguró en El Puerto de Acajutla el muelle "B" y en 1975 completó el proyecto de ampliación del Puerto, con la inauguración del muelle "C". Desde entonces cuenta con ocho atracaderos distribuidos en tres modernos muelles, equipados para el arribo de todo tipo de buques¹¹⁶.

Debido a la experiencia, administración y capacidad demostrada por CEPA para desarrollar proyectos en el área de transporte de gran envergadura, el Gobierno le encomendó en 1974 la construcción, administración y operación del Aeropuerto Internacional de El Salvador, el cual inició operaciones en enero de 1980, empresa que actualmente es líder a nivel regional. En la actualidad CEPA es responsable de administrar las operaciones de los Puertos y el puerto de La Unión no es la excepción, así como los Ferrocarriles

¹¹⁵ Karen Yamilet Cruz Pineda, Carlos Ernesto Leiva Mata y Kathlin Eunice Saravia Bejarano: *Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores* (Monografía especializada, Antiguo Cuscatlán, 2 pp, 2009)

¹¹⁶ *Ibídem* (FOMILENIO II 2019: *Proyectos de Secretaría Técnica y Planificación* (El Salvador: Proyectos e infraestructura, 2014)

Nacionales de El Salvador (FENADESAL) propiedad del Estado y el Aeropuerto Internacional El Salvador, Monseñor Romero¹¹⁷.

En 2005 se inició la construcción del Puerto de La Unión, una nueva infraestructura en la Bahía de La Unión. Según consta del Estudio de Reactivación portuaria en el Departamento de La Unión realizado por la Agencia de Cooperación Internacional del Japón (JICA), la visión original con que se planificó el proyecto fue lograr la reactivación del Puerto de Cutuco, creando como meta convertirse en núcleo de distribución al mundo exterior de las cargas comerciales de la región oriental.

Por ello, JICA determinó que el nuevo puerto tenía la posibilidad de movilizar cientos contenedores anualmente.

El proyecto experimentó una variación muy importante cuando se decidió aumentar la profundidad del mismo, alcanzando los 15 metros. El paso de 14 metros a 15 metros supuso un cambio sustancial en la naturaleza del proyecto, puesto que la mayor profundidad, aunada a una nueva infraestructura especial para manejo de contenedores y la protección natural de la bahía, permitirá ofrecer un puerto para que recalaran barcos de mayor calado.

La diferencia de un metro de profundidad permitiría aumentar el porcentaje de barcos de la flota mundial que podrían recalcar en La Unión de 89% a 95%. Sin embargo, la consecuencia fundamental del cambio de profundidad se da en el rango de barcos, los denominados post-panamax: mientras la profundidad original del puerto (-14 metros) permitía recibir un 26% de la flota mundial de ese rango de naves, el incremento de un metro en la profundidad aumenta ese porcentaje a 80%. De esa manera, el proyecto original de un Puerto para

¹¹⁷ *Ibidem* Karen Yamilet Cruz Pineda, Carlos Ernesto Leiva Mata y Kathlin Eunice Saravia Bejarano: *Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores* (Monografía especializada , Antiguo Cuscatlán, 2 pp , 2009)

manejo de carga general y de contenedores, dedicado a atender la carga de El Salvador y la carga de tránsito interoceánico se esperaba concentrar en el Puerto de La Unión¹¹⁸.

A varios años de finalizada la obra, no ha operado como se esperaba las embarcaciones de gran magnitud han tenido problemas para atracar en dicho puerto por lo que carece de actividad, reduciendo a un mínimo la tasa de empleo que se esperaba y desarrollo económico de la zona oriental esto hace que no genere los ingresos que se planteaban desde el inicio y lo cual ocasiona para el Estado pérdidas millonarias en su mantenimiento y administración.

La zona oriental y el Golfo de Fonseca es una región rica en recursos naturales e importante para el desarrollo que no se debe dejar de lado, los puertos debido a la infraestructura que poseen se consideran zonas industriales, en ellas realizan operaciones de importación-exportación de mercancías, lo que involucra que las empresas que realizan estas actividades de transporte pesado, hagan uso de tecnología, de transferencias económicas que permita que las ciudades donde se ubican los puertos, tengan un crecimiento económico de la región por medio de la generación de empleos, nuevas oportunidades de nuevas empresas y servicios ya que el Puerto La Unión no solo sería un centro de distribución especializado en el tratamiento logístico del tráfico marítimo sino un anclaje turístico para los países más cercanos.

Desde el 2013 el puerto ha dejado de funcionar en su totalidad sin recibir un solo contenedor, tal situación ha generado un impacto negativo puesto que los costos de inversión son mayores a los costos de ganancias provocando que esto no sea un proyecto atractivo para empresas extranjeras por lo que aun

¹¹⁸ Karen Yamilet Cruz Pineda, Carlos Ernesto Leiva Mata y Kathlin Eunice Saravia Bejarano: *Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores* (Monografía especializada, Antiguo Cuscatlán, 2 pp, 2009)

en la actualidad el Puerto se encuentra en proceso de concesión, desde su inauguración, se han realizado varias actividades operativas y con el nuevo gobierno, se pretende implementar nuevas políticas para brindar la licitación y pueda reactivarse¹¹⁹.

Hace años que terminó la construcción del puerto de La Unión, mismo tiempo en el que el gobierno no ha podido concesionar la terminal de contenedores a un operador privado; la primera prueba de licitación fue en 2015, la cual no resultó viable por muchos factores, entre ellos la concesión del Puerto que aún no se ha logrado debido a la falta de un común acuerdo entre CEPA y las empresas interesadas.

CEPA llevó a cabo una reunión en la que estuvieron presentes siete empresas interesadas en el puerto; y delegados de embajadores acreditados en el país, en dicha reunión se explicaría la inversión requerida y donde se recalcaran lo importante y beneficioso que sería para todos los involucrados la correcta operacionalización del puerto y la importancia de la ubicación geoestratégica de la cinta costera, que no está siendo aprovechada y una ubicación que tampoco están utilizando en temas logísticos y de transporte de carga y pasajeros¹²⁰.

Actualmente, los involucrados, la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA) y la Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA) han firmado

¹¹⁹ Karen Yamilet Cruz Pineda, Carlos Ernesto Leiva Mata y Kathlin Eunice Saravia Bejarano: *Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores* (Monografía especializada, Antiguo Cuscatlán, 2 pp, 2009)

¹²⁰ FORBES CENTROAMERICA 2019: *Japón alista tecnología para impulsar al puerto La Unión* (FORBES: Rev. Julio 2019, 3 pp)

un acuerdo para distinguir las necesidades de desarrollo en infraestructura, movilidad y logística en el entorno del puerto de La Unión.

Dicho acuerdo abre los trámites entre JICA y CEPA para extender el Plan Pacífico. Este plan será desarrollado por el nuevo gobierno electo en el 2019, que consta en la reactivación, modernización y construcción de aeropuertos y puertos, cuenta con una visión al desarrollo del país y a la competitividad regional; Red de puertos, Economía Azul, Bienestar Social, Turismo y Colectividad¹²¹.

Se puede concluir que el Puerto La Unión, es un proyecto a gran escala de priorización para el gobierno entrante, no solo por lo importante y decisivo que puede ser en la economía de la zona oriental, tanto en el desarrollo humano como el comercio local entre las comunidades, también significaría un gran elevado número de empleos para los lugareños así como el requerimiento de mano de obra calificada lo que generaría un margen en la tasa del mercado laboral profesional, también las relaciones comerciales que se podrían generar con el mundo exterior ya que el comercio marítimo es de los más importantes para el desarrollo de un país y sería un gran incentivo para la economía de El Salvador.

¹²¹ *Ibídem* Karen Yamilet Cruz Pineda, Carlos Ernesto Leiva Mata y Kathlin Eunice Saravia Bejarano: *Análisis de los Requerimientos Mínimos con que deberán contar los prestadores* (Monografía especializada, Antiguo Cuscatlán, 2 pp, 2009)

Conclusión capitular

A manera de finalizar, la vida del ser humano está regida por un conjunto de experiencias que la definen en su actuar o en la toma de decisiones que le beneficien y afecten directamente como es el caso del estudio y preparación profesional, las competencias de desarrollo que una persona obtenga serán de mucha importancia, ya que posteriormente se traducirán en oportunidades de mejorar la vida actual y de mejorar la calidad de vida de su familia, tal es el caso de las familias en la zona costera, quienes difícilmente logran obtener estas oportunidades en cuanto al bienestar común se refiere.

Para alcanzar esta meta, es importante que se preste atención a aquellas zonas que necesitan espacios para la adquisición de competencias de desarrollo, ya que no solo bastará la relación con el entorno, sino también el esfuerzo estatal en la producción de actividades sociales en beneficio de la comunidad y con el objetivo de crear esos espacios de desarrollo.

Es por ello que se obtiene que FOMILENIO II trae grandes beneficios para la población salvadoreña, puesto que trata de un programa que, como se ha detallado, tendrá impactos positivos sobre aquellos que se beneficien directamente de sus proyectos, pero que tendrá al mismo tiempo beneficios indirectos sobre terceros y, en general, sobre el clima para hacer negocios y generar empleo de calidad en el país.

El Puerto La Unión, es un proyecto a gran escala y de priorización para el gobierno de Nayib Bukele, no solo por lo importante y decisivo que puede ser en la economía de la zona oriental, tanto en el desarrollo humano como el comercio local entre las comunidades. También significaría un gran elevado de número de empleos para los lugareños, así como el requerimiento de mano de obra calificada lo que generaría un margen en la tasa del mercado laboral

profesional, también las relaciones comerciales que se podrían generar con el mundo exterior ya que el comercio marítimo es de los más importantes para el desarrollo del país.

Análisis de perspectivas y viabilidad en la zona costero marina

Los recursos de la zona costero marina que se plantean en las propuestas metodológicas, de los proyectos, estrategias, programas y planes respectivamente, en torno a las diversas actividades, como: turismo, pesca, acuicultura, ganadería, actividades portuarias, de investigación, entre otras, han sido monitoreadas y evaluadas desde diversos enfoques, pero no todos tienen la oportunidad de ser sostenibles o viables en el tiempo, depende del uso o la explotación que se realice a cada uno de ellos.

Los porcentajes de turistas que llegan a las playas, la infraestructura en escuelas, la educación, los pasos transfronterizos son aspectos muy importantes para poder crecer económicamente y mejorar la calidad de vida de las personas que habitan la ZCM, también mediante apertura de nuevos negocios que generen empleos. Sin embargo, el monitoreo y la evaluación de actividades productivas de la población en su conjunto y de los proyectos de desarrollo marino-costeros, desde un enfoque cualitativo, han sido poco desarrollados, y la evaluación sensible al género en zonas marino-costeras es aún más incipiente.

Entre las perspectivas para los próximos años tenemos:

- La zona costero marina posee riqueza biológica por lo que el cuidado a la fauna y flora de la región debe de ser primordial en el presente y futuro para que posea un sistema ecológico sostenible y mediante estos recursos atraer no solo turistas nacionales, también internacionales que

puedan tener efectos positivos en la economía local, teniendo en cuenta que las economías locales sobreviven de pesca, ganadería, entre otros.

- La educación como herramienta para la mejora de la calidad de vida de los habitantes de la región debe de ser prioridad, para eliminar las altas tasas de analfabetismo e inseguridad teniendo principalmente el departamento de La Unión a la cabeza, es propicio decir que no se le ha dado mucha importancia y posiblemente las condiciones en los próximos años no puedan cambiar los indicadores notablemente, los esfuerzos por el gobierno de Salvador Sánchez Cerén han tenido poca incidencia, debido a que algunos programas aún están en fase de ejecución, se espera que estos programas tengan impacto a futuro para la mejora de vida, y superar los obstáculos de analfabetismo en la zona costera.
- Los Asocios Públicos y Privados para el futuro son una apuesta innovadora y sostenible, ya que las empresas privadas como unidad solo generan riqueza para sí mismas, es indispensable que haya un equilibrio en la zona costera que trabajen de la mano los gobiernos locales y entes privados, y que se vele por el buen uso de los recursos marinos, así como también que se cumplan las leyes nacionales que beneficien al país para que pueda ser un atractivo de inversión en el ámbito turístico, logístico y económico.
- La actividad logística portuaria en El Salvador en los próximos años debe de ser una gran apuesta por los siguientes gobiernos, los próximos estudios deben de ser reales, sostenibles y viables ya que la gran mayoría de los puertos y operadores portuarios conviven con una

actualización de tecnología permanente esto involucra, recursos, infraestructura y capital humano. Además de poder brindar servicios confiables, seguros y competitivos no solo a nivel nacional sino a nivel internacional que sea atrayente ya que todo servicio portuario ofrece una mejor rentabilidad y representa una parte esencial para un desarrollo económico y social de la región.

Perspectivas de desarrollo con la implementación de Fomilenio II

El proyecto que ha sido financiado mayormente por EE.UU. parecía ser muy atractivo y prometedor para las zonas donde sería desarrollado, sin embargo, a pesar de ya casi haber terminado el tiempo que duraría la implementación de dichos proyectos, los resultados no han sido los esperados, como: erradicar la pobreza, disminuir tasas de analfabetismo, y lograr un desarrollo humano en la zona. Esto se debe a que realmente estos proyectos fueron encaminados y enfocados a la modernización de infraestructuras como: la ampliación de la carretera el Litoral, modernización de los espacios de aduanas y fronteras, destinos turísticos, por ejemplo: la mejora de infraestructura en muelles. Todo esto con el fin de atraer la inversión extranjera lo cual es muy importante y positivo para el país ya que indica un punto de parida donde el clima de inversiones tenga mayor demanda.

Sin embargo, los índices de pobreza están aún estancados, los índices de baja escolaridad, las familias de estas zonas aun no tienen un desarrollo económico ni humano como se esperaba.

Los proyectos ya implementados han sido débiles en su ejecución, algunos no han sido desarrollados por completo debido a los peligros de las zonas y a la alta desorganización del trabajo en conjunto entre alcaldías comunidades y cooperantes, así como la falta de monitoreos de los mismos proyectos.

Se llevaron a cabo proyectos de tecnificación donde gran parte de la población era excluida por el hecho de requerir cierto nivel de educación que muy poca población alcanza, haciendo evidente en el desarrollo del documento que para implementar el Fomilenio II no fueron tomadas en cuenta las necesidades primordiales de las comunidades involucradas, y a pesar de que sí se ha generado empleo por la llegada y operacionalidad de algunas empresas, la población al no ser una mano de obra calificada, recibe sueldos bastante bajos, aumentando la tasa de empleo pero no la calidad de vida de las personas.

Viabilidad de la reactivación del Puerto La Unión

Si bien el Puerto La Unión nunca operó como se tenía planeado durante ya más de 9 años, se cuestiona que tan viable económicamente y/o comercial puede ser su re apertura, a ya varios años de su estancamiento.

Existen varios factores que podrían ser no viables para el Estado salvadoreño con respecto a este proyecto, de los que se pueden mencionar:

- 1- Los problemas de azolvamiento que tiene toda el área, lo cual hace muy difícil que los barcos de gran escala puedan atracar en dicho puerto. Desde sus inicios son muy pocos los barcos que han logrado desembarcar, por lo que las operaciones han sido pocas, para lograr revertir este problema se necesita hacer un dragado de toda esta zona del mar, por lo que esto implica un gasto millonario para el Estado.
- 2- La sedimentación es el resultado del movimiento de la arcilla, mientras que la arena fina se queda estancada, es por ellos que redragar a una profundidad de -10 metros implicaría pagar cerca de los \$18 millones de dólares, a una profundidad de -12 metros costaría \$35 millones por lo que para el dragado de mantenimiento anual los costos seria entre

\$6 millones a los \$53.1 millones, costos que son elevadísimos para un proyecto que no genera ningún ingreso sino solo egresos al Estado, esto con respecto al área del mar.

- 3- Existen otros gastos que requiere el Puerto y es el mantenimiento del área administrativa, pues aunque no haya actividad de desembarque y contenedores los espacios administrativos deben de estar activos, es por ello que la concesión de dicho puerto podría ser una alternativa positiva para su operacionalización, pero la viabilidad de esto es muy poca debido a lo poco atractivo que parece para el inversor el proyecto y de llevarse a cabo esto implicaría, que el control del puerto y los costos - beneficios serían mayormente para el ente privado, y la viabilidad económica para el Estado es poco rentable.

CONCLUSIONES GENERALES

Generalmente las personas que habitan la zona costera de El Salvador poseen oportunidades de desarrollo limitadas, sufren de exclusión social y pobreza, factores que no propician capacidad ni generan motivación para adquirirla.

A lo largo de la investigación, se establecen las principales causas de la limitada inversión público – privada y del bajo crecimiento económico en la zona costero marina, sin embargo, es importante reconocer que esa zona del país ha tomado mayor relevancia en los últimos gobiernos mediante la participación de organismos internacionales como ha sido la implementación del FOMILENIO II, por lo que es necesario contextualizar los proyectos de inversión, puesto que el desarrollo no solo implica factores económicos y adquisición de bienes materiales, sino también el desarrollo humano.

Las dificultades y limitaciones existentes relacionado con el desarrollo y el factor educación, motiva los esfuerzos que esboza el gobierno a través de la implementación de los proyectos, e incluyen entre sus componentes el mejoramiento de la infraestructura educativa en la zona costera y el aumento de la calidad de la educación, esperando así obtener los resultados esperados con la implementación de los mismos, puesto que la educación ha ocupado un espacio trascendental sobre el desarrollo a lo largo del periodo.

La educación se ha adaptado a las circunstancias de la realidad, es decir, las medidas implementadas en materia educativa han obedecido a factores políticos y económicos, otorgándole un papel pasivo en la determinación del camino a tomar para alcanzar el desarrollo.

Así mismo, el FOMILENIO II trae grandes beneficios para la población salvadoreña y de la zona costera, ya que tendrá impacto positivo sobre aquellos que se beneficien directamente de sus proyectos, pero que tendrá al

mismo tiempo beneficios indirectos sobre terceros y, en general, sobre el clima para hacer negocios y generar empleo de calidad en el país.

La importancia de concesionar el Puerto La Unión radica en que contribuiría a cumplir los objetivos estratégicos planteados por el gobierno central, en lo que ha desarrollo regional respecta, pues aceleraría obras necesarias como: optimizar la red vial, crear una adecuada infraestructura turística, y desarrollar la actividad comercial en general, generando el crecimiento socioeconómico de la ciudad.

La búsqueda de alcanzar un desarrollo humano, ha sido uno de los grandes retos en el gobierno del ex presidente Sánchez Cerén, es importante subrayar la creciente importancia de las ciudades en el desarrollo en el país, en este caso la zona oriental debido a factores económicos, que han fortalecido el rol económico de las ciudades y municipios, así como ha ayudado a estrechar los vínculos entre las ciudades y los territorios rurales, que hoy más que nunca dependen del desarrollo de las ciudades aledañas.

El desarrollo humano y territorial se dinamiza con la incorporación de inversión pública y privada que pueda realizar los diferentes actores económicos; en el caso de la inversión pública, es al Estado que le corresponde invertir en infraestructura productiva que ayude a fomentar el comercio y el traslado de bienes y servicios, de esta forma atraer nuevas empresas que demanden mano de obra y mejorar las condiciones socioeconómicas de la población, logrando un mayor crecimiento económico.

Finalmente, se concluye que a pesar de que la zona costero marina en El Salvador ha sido muy vulnerable a repercusiones por grandes periodos, ha sido más vulnerable a la adopción de ideas correspondientes a enfoques de desarrollo que buscan encaminar los estándares deseados con la implementación de los diversos proyectos, programas y estrategias.

RECOMENDACIONES GENERALES

La cooperación internacional no se brinda para resolver en totalidad los problemas que aquejan a los habitantes, sino únicamente para ayudar a desarrollar una determinada área y que pueda llegar a ser sostenible. Para identificar los esfuerzos de inversión realizados por parte del Estado salvadoreño e instituciones privadas, se debe contextualizar la situación, así como analizar sus antecedentes para comprender el porqué de la situación actual y qué se ha puesto en marcha para potenciar la zona costero marina del país a la consecución del desarrollo humano, el crecimiento económico y comercial.

Las medidas tomadas para lograr el desarrollo humano se deben orientar a acelerar más el avance en los departamentos que ocupan los primeros lugares, a fortalecer y ampliar las cadenas de valor de actividades, sin embargo, para los departamentos de mediano desarrollo y para los departamentos rezagados se propone crear proyectos o facilitación de préstamos, para que sean más productivos y se reduzca la alarmante informalidad en la zona costero marina.

Una primera acción sería revisar los programas de desarrollo que ya existen en el país, como: la Ley de Zonas Francas, servicios internacionales y turismo, además de apoyos adicionales, para aquellas empresas que decidan invertir en dichos departamentos, condicionados a crear empleo formal en el territorio y obtener mejores resultados.

Y como segunda acción, se recomienda el monitoreo y evaluación de los proyectos desarrollados a fin de comprobar que se cumplan los objetivos establecidos en la planificación de los mismos.

BIBLIOGRAFÍA.

DOCUMENTOS (MEMORIAS, MANUALES Y PLANES DE GOBIERNO):

Banco Central de Reserva Salvadoreño. «Análisis de Impactos de aumento al salario mínimo en el 2017 El Salvador.» El Salvador. diciembre de 2016. <https://www.bcr.gob.sv/bcrsite/uploaded/content/category/1056561252.pdf> (último acceso: 17 de Julio de 2019).

II, FOMILENIO. Construcción de Infraestructura en Cruces Fronterizos. Editado por Gobierno de El Salvador 2014. 2014. <https://www.fomilenioii.gob.sv/construccion-de-infraestructura-en-cruces-fronterizos> (último acceso: 17 de Junio de 2019).

Gobierno de El Salvador 2015. Plan maestro de Desarrollo para la región Oriental de El Salvador. Editado por STPP JICA. 2015. <https://www.transparencia.gob.sv/institutions/centa/documents/227250/download>. (último acceso: 13 de Agosto de 2019).

Gobierno de El Salvador. Informe de Rendición de cuentas 2017-2018. Editado por El Salvador. 2017-2018. http://www.Informe_de_Rendición_de_Cuentas_MRREE_2017-2018.pdf (último acceso: 17 de Junio de 2019).

Herrera , Andrés Fernando. Desarrollo Humano Sostenible: *Una revisión conceptual*. Editado por Universidad del País Vasco. Hegoa Instituto de Estudios sobre Desarrollo y Cooperación Internacional. 2011. https://www.uhu.es/IICIED/pdf/13_4_desarr.pdf (último acceso: 12 de Junio de 2019).

Iran, Ramsar. *Manual 12: Manejo de las zonas costeras*. Manual 12, Switzerland: ZAR, 2015, 52.

Informe de Labores El Salvador Junio 2018. Editado por Gobierno de El Salvador. Junio de 2018. <https://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:DAFtqfAXKY0J:https://www.transparencia.gob.sv/institutions/capres/documents/memorias-de-labores+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=sv> (último acceso: 14 de Julio de 2019).

- MARN. Sector pesquero del Humedal Cerron Grande y su fortalecimiento en la actividad acuicola. Editado por Gobierno de El Salvador. junio de 2015. <http://www.marn.gob.sv/sector-pesquero-del-humedal-cerron-grande-se-fortalece-en-la-actividad-> (último acceso: 12 de Abril de 2019).
- Montano Hernandez, Luis Alfredo. «Inversion Publica y Privada bajo el estudio de la Econometria.» Universidad Dr. Jose Matias Delgado. 2007. (último acceso: 12 de Abril de 2019).
- Salvador, Ministerio de Turismo de El. «Informe de Labores El Salvador Junio - Mayo 2017.» Editado por Gobierno de El Salvador. Junio - Mayo de 2016-2017. https://rree.gob.sv/wp.../04/MEMORIA-DE-LABORES-RREE-2016-17_SMALL.pdf (último acceso: 17 de octubre de 2019).
- Turismo, Instituto Salvadoreño de. *Guia de Planificacion Turistica: Un instrumento para el desarrollo local en El Salvador*. Noviembre de 2016. https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/194/092/original/Gu%25C3%25ADa_de_Planificaci%25C3%25B3n_Tur%25C3%25ADstica__Un_Instrumento_para_el_Desarrollo_Local_en_El_Salvador.pdf%3F1500380356+&cd=1&hl=es&ct=clnk&gl=sv (último acceso: 30 de septiembre de 2019).

LIBROS:

Acevedo, Jaime Alberto. *Equidad y Desarrollo*. Editado por Universidad Autónoma del Estado de México. *El Desarrollo Humano Sostenible, un concepto para las transformaciones*. (Redalyc), 2007: 111-129.

FOMILENIO II. *Informe de rendición de cuentas 2018. Gobierno de El Salvador*. 2018.
<https://www.fomilenioii.gob.sv/asset/documents/5756> (último acceso: 12 de junio de 2019).

Fondo de Inversión Social para el Desarrollo Local. *Proyecto de desarrollo económico resiliente marco de gestión ambiental y social del proyecto*. Febrero de 2019. <http://www7.mh.gob.sv/downloads/pdf/700-UC-XX-2019-UC003.pdf> (último acceso: 17 de Julio de 2019).

Gomez Galan, M Sanahuja. *El Sistema Internacional de cooperación al desarrollo: Una aproximación a sus actores e Instrumentos*. Madrid: CIDEAL, 1999.

INCIDE EL SALVADOR. *Las políticas públicas, las ciudades medianas y pequeñas y los territorios rurales: El caso de El Salvador*. 12 de Marzo de 2016. https://rimisp.org/wp-content/files_mf/1486405543216LaspoliticaspUBLICAS.pdf (último acceso: 13 de Septiembre de 2019).

MINED, GOBIERNO DE EL SALVADOR MANDATARIO SANCHEZ CEREN. *Entrega del plan educado*. Editado por GOBIERNO DE EL SALVADOR. Junio de 2016. <https://www.mined.gob.sv/index.php/noticias/item/8171-presidente-sanchez-ceren-entrega-al-pais-el-plan-el-salvador-educado> (último acceso: 17 de Julio de 2019).

Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales . *Franja costera marina estrategia de desarrollo de la fcm*. 2018. <http://20092014.secretariatecnica.gob.sv/novedades/documentos/franja-a-costero-marina.html?download=78%3Aestrategia-de-desarrollo-de-la-fcm> (último acceso: 10 de junio de 2019).

Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. *Franja Costero Marina un Territorio de Oportunidades*. Editado por Gobierno de El Salvador.

2012.

https://www.sv.undp.org/content/el_salvador/es/home/operations/projects/environment_and_energy/incorporacion-de-la-gestion-de-la-biodiversidad-en-actividades-de-pesca-y-turismo.html#gsc.tab=0 (último acceso: 12 de Julio de 2019).

Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales. *La Zona Costero Marina de El Salvador (2007)*. Editado por EL SALVADOR. Junio de 2007. <https://www.snet.gob.sv/ver/oceanografia/oceanografia+en+el+salvador/la+zona+costero+marina+de+el+salvador/> (último acceso: 2018 de Octubre de 17).

Ministerio de Turismo de El Salvador. *Etica Nacional de Turismo*. Editado por Gobierno de El Salvador. 2013. <http://www.mitur.gob.sv/wpcontent/uploads/2017/10/Pol%C3%ADtica-Nacional-de-Turismo.pdf> (último acceso: 20 de Junio de 2019).

MITUR. *Guia de Planificacion Turistica: Un instrumento para el desarrollo local en El Salvador*. Noviembre de 2016. https://www.transparencia.gob.sv/system/documents/documents/000/194/092/original/Gu%C3%ADa_de_Planificaci%C3%B3n_Tur%C3%ADstica__Un_Instrumento_para_el_Desarrollo_Local_en_El_Salvador.pdf?1500380356 (último acceso: 30 de Septiembre de 2019).

Naturales, Ministerio de Medio Ambiente y Recursos. *La estrategia nacional de la biodiversidad*. Gobierno de El Salvador. 18 de mayo de 2013. <https://www.cbd.int/doc/world/sv/sv-nbsap-v2-es.pdf> (último acceso: 17 de Julio de 2019).

Nye, Robert, Keohane O, y Joseph S. *Independencia y Poder*. 1989. <http://webcache.googleusercontent.com/search?q=cache:Tdyh5qPkw9gJ:www.analectica.org/articulos/mtzmadrigal-interdependencia/+&cd=6&hl=es&ct=clnk&gl=sv> (último acceso: 5 de Abril de 2019).

Sen, Amartya. *Desarrollo y Libertad*. primera edicion. Buenos Aires: Planeta, 2000.

La franja costero marina un territorio de oportunidades. 2012.
<http://www.secretariatecnica.gob.sv/wpcontent/uploads/2015/06/LA-FRANJA-COSTERO-MARINA-un-territorio-deoportunidades.pdf> (último acceso: 13 de mayo de 2019).

Laguna de Olomega. 11 de diciembre de 2016.
<https://www.marn.gob.sv/sitio-ramsar-laguna-de-olomega/> (último acceso: 10 de Agosto de 2019).

PUBLICACIONES PERIÓDICAS:

- Banco Central de Reserva. *Estrategia de facilitación del comercio y competitividad con énfasis en gestión coordinada en fronteras*. Editado por BCR EL SALVADOR. Abril-Junio de 2018. https://www.centrex.gob.sv/scx_html/INFOCIEX%20Abril-Junio%202016.pdf (último acceso: 13 de Septiembre de 2019).
- BANCO INTERAMERICANO DE DESARROLLO. *Evolución de la participación privada en infraestructura en Colombia*. 25 de Junio de 2018. <https://idbinvest.org/sites/default/files/2018-11/Evolucion-de-la-participacionprivada-en-infraestructura-en-Colombia-25jun.pdf> (último acceso: 12 de Abril de 2019).
- CENTRO INTERNACIONAL DE ESTUDIOS AVANZADOS (SYPAL). *Curso metodológico: Investigación y Metodología predictiva*. Editado por SYPAL. Junio de 1990. <https://www.cieasypal.com/actividad/investigacion-y-metodologia/como-hacer-investigacion-predictiva> (último acceso: 17 de junio de 2018).
- Centro Internacional de Estudios Avanzados (SYPAL). *Curso metodológico: investigación y metodología predictiva*. Enero de 2015. <https://www.cieasypal.com/actividad/investigacion-y-metodologia/como-hacer-investigacion-predictiva> (último acceso: 17 de Junio de 2019).
- EL SALVADOR. *Indicadores municipales sobre Desarrollo Humano y ODM*. Editado por PNUD. 26 de Junio de 2015. https://www.sv.undp.org/content/el_salvador/es/home/library/hiv_aids/informe-262--indicadores-municipales-sobre-desarrollo-humano-y-o/ (último acceso: 17 de Octubre de 2018).
- Fundación Para la Educación Integral Salvadoreña. *Memoria de Labores El Salvador*. Editado por FEDISAL. 19 de Marzo de 2013. <http://www.fedisal.org.sv/wp-content/uploads/2018/01/Memoria-de-labores-2013.pdf> (último acceso: 13 de Julio de 2019).
- Fúnez, Ángela , y Valeria Pacheco. *Zonas costeras de El Salvador aumentarán competitividad con apoyo del BID*. BID, INVEST, 30 de Mayo de 2014: 2.

Hernandez, Marco Antonio. *El factor de riesgo en la franja costero marina de El Salvador como efecto hidrografico de las geoformas y relieve territorial. Editado por Ministerio de Gobernacion y Desarrollo Territorial. Gobierno de El Salvador. Junio de 2017.* https://www.researchgate.net/publication/318642609_El_factor_riesgo_en_la_franja_costero_marina_de_El_Salvador_como_efecto_hidrografico_de_las_geoformas_y_relieve_territorial (último acceso: 19 de Junio de 2019).

Proyectos de Secretaria Tecnica y Planificacion: Editado por Gobierno de El Salvador. 2014. <http://secretariatecnica.egob.sv/fomilenio-ii-proyectos> (último acceso: 17 de Junio de 2019).

REVISTAS:

Diaz Gaxiola, Jesus Manuel. *Una revision sobre los manglares y sus características*. Editado por Universidad Autonoma Indigena de Mexico. Ciudad de Mexico Mexico. 2011. <https://www.redalyc.org/pdf/461/46121063005.pdf>. (último acceso: 12 de Junio de 2019).

FORBES CENTROAMERICA. *Japón alista tecnología para impulsar al puerto La Unión*. FORBES, Julio 2019: 50-62.

Formichela, Maria Marta. *El concepto de desarrollo de Sen y su vinculacion con la educacion*. Red de Revistas Científicas de América Latina, el Caribe, España y Portugal, Enero-Junio 2006: 17-32.

Lara, Jose Ruben. *La Biodiversidad: Los ecosistemas*. 2008. https://www.biodiversidad.gob.mx/pais/pdf/CapNatMex/Vol%20I/I04_Losecosistemascos.pdf (último acceso: 10 de Junio de 2019).

SITIO WEBS:

- FAO. *Informe sobre la ordenacion pesquera de la Republica de El Salvador*. Editado por Gobierno de El Salvador. 2005. <http://www.fao.org/fi/oldsite/FCP/es/slv/body.htm> (último acceso: 12 de Junio de 2019).
- Mundo Mapas. *Mapa Geografico La Libertad*. Editado por Blog El Salvador. Enero de 2019. <https://espanol.mapsofworld.com/continentes/norte-america/el-salvador/departamentos/la-libertad.html> (último acceso: 13 de Octubre de 2019).
- ODS. *Objetivos para la Igualdad de Genero*. Editado por Objetivos de Desarrollo Sostenible Organizacion. octubre de 2013. <http://los17ods.org/los-17-objetivos-para-2030/igualdad-de-genero/> (último acceso: 13 de Septiembre de 2019).
- Organizacion de las Naciones Unidas para la Alimentacion y la Agricultura. *Implementacion Practica del enfoque ecosistemico a la pesca y la acuicultura del camaron en los paises del sistema de integracion centroamericana*. 2014. <https://www.ugb.edu.sv/component/rsfiles/descargar-archivo/archivos.html?path=Investigaciones%2B2017%2BUsulutan%252FLibro%2BInvestigacion%2B82rd%2BFam%2Bzona%2BCostera.pdf&Itemid=699>. (último acceso: 12 de Octubre de 2019).
- PNUD, EL SALVADOR. *Incorporacion de la gestion de la biodiversidad en actividades de Pesca y Turismo en los Ecosistemas Costeros-Marinos*. Editado por Gobierno de El Salvador. 2015. https://www.sv.undp.org/content/el_salvador/es/home/operations/projects/environment_and_energy/incorporacion-de-la-gestion-de-la-biodiversidad-en-actividades-de-pesca-y-turismo.html#gsc.tab=0 (último acceso: 18 de Julio de 2019).
- Responsable, Instituto de Turismo. *Los 17 Objetivos de Desarrollo Sostenible, cumpliendo las resoluciones de la cumbre mundial del turismo*. 2017. <http://www.sustainabletourism2017.com/es/17-objetivos-desarrollo-sostenible-turismo/> (último acceso: 17 de junio de 2019).

Rodriguez, Jose Joaquin, y Nestor Jose Windevoxhel. *Analisis regional de la situacion de la zona marina costera centroamericana*. Editado por Washintong DC. 1998. <https://publications.iadb.org/publications/spanish/document/An%C3%A1lisis-regional-de-la-situaci%C3%B3n-de-la-zona-marina-costera-centroamericana.pdf> (último acceso: 19 de junio de 2019).

DOCUMENTOS ACADEMICOS NACIONALES (COMPILACIONES Y TESIS):

- Universidad Centroamerica Dr. Jose Simeon Cañas. Tesis: *Perspectiva del desarrollo territorial en la zona costera en El Salvador*. Septiembre de 2014. <http://www.uca.edu.sv/economia/wp-content/uploads/Perspectiva-del-desarrollo-territorial-en-la-zona-costera-de-El-Salvador-a-partir-de-la-rehabilitaci%C3%B3n-del-puerto-de-La-Uni%C3%B3n.pdf>. (último acceso: 12 de Junio de 2019).
- Universidad Dr. Jose Matias Delgado. *Sitios Ramsar de El Salvador*. Editado por PROMOTURSV EL SALVADOR. Tatiana Lopez. 9 de Octubre de 2012. <https://promotursv.wordpress.com/2012/10/09/sitios-ramsar-de-el-salvador/> (último acceso: 12 de Agosto de 2019).
- Universidad Gerardo Barrios. *El estado de las competencias de desarrollo socioeconomico y psicosocial de las familias en el area costera: Fase II, Estudio Multicentrico*. 2018. <https://www.ugb.edu.sv/component/rsfiles/descargararchivo/archivos.html?path=Investigaciones%2B2017%2BUsulután%252FLibro%2BInvestigación%2B82rd%2BFam%2Bzona%2BCostera.pdf&Itemid=699> (último acceso: 18 de Junio de 2019).
- Universidad Tecnologica et all... *El estado de las competencias de desarrollo socioeconomico y psicosocial de las familias en el area costera de El Salvador*. 2018. <https://www.ugb.edu.sv/component/rsfiles/descargararchivo/archivos.html?path=Investigaciones%2B2017%2BUsulután%252FLibro%2BInvestigación%2B82rd%2BFam%2Bzona%2BCostera.pdf&Itemid=699>. (último acceso: 12 de Agosto de 2019).

ANEXOS.

Información Oficiosa. Actualización del Tercer Trimestre DIPIL 2016

Nombre del Proyecto	Estudio de Factibilidad y Diseño Final del Proyecto: "Adecuación y Ampliación de Carretera CA02E, Tramo: Desvío Comalapa (PAZ31N) - Desvío Aeropuerto El Salvador (RN05S) - Desvío La Herradura (km. 47+025), departamento de La Paz"
Ubicación	Municipios de San Luis Talpa, San Juan Talpa, El Rosario y San Pedro Masahuat, todos del Departamento de La Paz,
Beneficiarios	71,612 habitantes de los 4 municipios antes detallados; de los cuales 37,289 habitantes (el 52% de la población) pertenecen al género femenino y 34,323 habitantes (el 48% de la población) pertenecen al género masculino.
Costo Total	US\$ 2,745,600.27 (incluye IVA)
Fuente de Financiamiento	FOSEP
Plazo de Ejecución	985 días calendario (Del 06 de junio de 2014 al 14 de febrero de 2017)
Empresa/Entidad Ejecutora	Acciona Ingeniería S.A.
Empresa/Entidad Supervisora	Dirección Implementadora de Proyectos de Infraestructura Logística (DIPIL/VMOP)
Funcionario responsable	Ing. Víctor Flores (Encargado de la Operación de Crédito)
Contenido del Contrato:	<p>Contrato: Suscrito el 28-mayo-14.</p> <p>Modificaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carta de Entendimiento 1, suscrita el 16-septiembre-14. • Carta de Entendimiento 2, suscrita el 16-febrero-15. • Carta de Entendimiento 3, suscrita el 13-abril-15. • Carta de Entendimiento 4, suscrita el 11-noviembre-15 • Carta de Entendimiento 5, suscrita el 05-febrero-2016 • Carta de Entendimiento 6, suscrita el 22-abril-2016 <p>Forma de Pago: Conforme al avance del estudio, al ser aprobados por el Comité Técnico de Seguimiento los informes respectivos, salvo el Informe Final que requiere la Carta de Satisfacción del Propietario a través de la Unidad Ejecutora y la aprobación del Consejo Directivo del FOSEP.</p> <p>Garantías:</p> <p>Garantías de Anticipo, emitida el 10-julio-14 Fianza Mercantil de Anticipo, emitida el 27-abril-2016</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento, emitida el 10-julio-14. Ampliación Fianza Mercantil de Fiel Cumplimiento, emitida el 09-junio-2016</p>

Nombre del Proyecto	Estudio de Factibilidad y Diseño Final del Proyecto "Ampliación Carretera CA02E, Tramo: Desvío La Herradura (Km. 47+025) - Zacatecoluca (Rotonda), Municipios de El Rosario y Zacatecoluca; Departamento de La Paz"
Ubicación	Municipios de El Rosario, Santiago Nonualco, San Rafael Obrajuelo, San Juan Nonualco y Zacatecoluca, todos del Departamento de La Paz.
Beneficiarios	149,573 habitantes de los 5 municipios antes detallados; de los cuales 78,316 habitantes (el 52% de la población) pertenecen al género femenino y 71,257 habitantes (el 48% de la población) pertenecen al género masculino.
Costo Total	US\$ 3,163,928.02 (incluye IVA)
Fuente de Financiamiento	FOSEP
Plazo de Ejecución	1091 calendarios (Del 23 de junio de 2014 al 17 de junio de 2017).
Empresa/Entidad Ejecutora	Euroestudios S.L.
Empresa/Entidad Supervisora	Dirección Implementadora de Proyectos de Infraestructura Logística (DIPIL/VMOP)
Funcionario responsable	Ing. Víctor Flores (Encargado de la Operación de Crédito)
Contenido del Contrato:	<p>Contrato: Suscrito el 30-mayo-14.</p> <p>Modificaciones:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Carta de Entendimiento 1, suscrita el 11-septiembre-14. • Carta de Entendimiento 2, suscrita el 12-mayo-15. • Carta de Entendimiento 3, suscrita el 24-agosto-15. • Carta de Entendimiento 4, suscrita el 04-feb-16 • Carta de Entendimiento 5, suscrita el 16-may-16 <p>Forma de Pago: Conforme al avance del estudio, al ser aprobados por el Comité Técnico de Seguimiento los informes respectivos, salvo el Informe Final que requiere la Carta de Satisfacción del Propietario a través de la Unidad Ejecutora y la aprobación del Consejo Directivo del FOSEP.</p> <p>Garantías:</p> <p>Garantía de Fiel Cumplimiento, emitida el 7-agosto-14.</p> <p>Ampliación Garantía de Fiel Cumplimiento, emitida el 05-julio-16.</p>



Nombre del Proyecto	Estudio de Factibilidad y Diseño Final del Proyecto "Rehabilitación Carretera CA01E, Tramo: Desvío Santa Rosa de Lima - Frontera El Amatillo, Municipio de Pasaquina, departamento de La Unión"
Ubicación	Municipio de Pasaquina, Departamento de La Unión.
Beneficiarios	16,375 habitantes del municipio de Pasaquina; de los cuales 8,814 habitantes (el 53.83% de la población) pertenecen al género femenino y 7,561 habitantes (el 46.17% de la población) pertenecen al género masculino.
Costo Total	US\$ 1,423,216.36 (incluye IVA)
Fuente de Financiamiento	FOSEP
Plazo de Ejecución	360 días calendario (Del 14 de julio de 2015 al 07 de julio de 2016).
Empresa/Entidad Ejecutora	Consortio TNM LTD - LEG S.A. de C.V.
Empresa/Entidad Supervisora	Dirección Implementadora de Proyectos de Infraestructura Logística (DIPIL/VMOP)
Funcionario responsable	Ing. Víctor Flores (Encargado de la Operación de Crédito)
Contenido del Contrato:	<p>Contrato: Suscrito el 22-junio-15. Se anexa.</p> <p>Modificaciones:</p> <p>Carta de Entendimiento No. 1, suscrita el 09 de junio de 2016.</p> <p>Forma de Pago: Conforme al avance del estudio, al ser aprobados por el Comité Técnico de Seguimiento los informes respectivos, salvo el Informe Final que requiere la Carta de Satisfacción del Propietario a través de la Unidad Ejecutora y la aprobación del Consejo Directivo del FOSEP.</p> <p>Garantías: Se anexa Garantía de Fiel Cumplimiento (cheque certificado emitido el 27-ago-15)</p>



 <p>FOMILENIO II</p>	<p>JUNTA DIRECTIVA DEL FONDO DEL MILENIO II</p>	<p>Pág. 1 - 6</p>
<p>NÚMERO DEL ACTA DE REUNIÓN: 76</p> <p>Fecha: Antigua Guatemalá, 7 de marzo de 2019</p> <p>Hora de inicio: 12:00 m.</p> <p>Hora de Finalización: 13:30 p.m.</p> <p>Lugar: Oficinas FOMILENIO II</p>	<p>ASISTENTES:</p> <p>Manuel Alberto Enriquez Villacorta, Subsecretario Técnico y de Planificación de la Presidencia (Miembro Suplente en funciones de Propietario / Presidente); Carlos Mauricio Canjura Linares, Ministro de Educación, Ciencia y Tecnología (Propietario); Emilio Martín Ventura Díaz, Viceministro de Obras Públicas (Miembro Suplente en funciones de Propietario); José Ángel Quirós Molteni, Sector Privado (Miembro Suplente en funciones de Propietario); Reina Elizabeth Durán de Alvarado, Instituciones Académicas o Centros de Estudio (Propietaria); y, Mirsna Emely Torres de Silva, ONG (Propietaria).</p> <p>Santos Rafael Alemán Ortega, ONG (Suplente).</p> <p>MIEMBROS SIN DERECHO A VOTO:</p> <p>José Schafik Collazo Handal, Director de Asociados Públicos Privados PROESA (Miembro Suplente en funciones de Propietario); William Adalberto Pleites Rodríguez, Director Ejecutivo FOMILENIO II; Richard Mora, Subdirector Residente de País MCC.</p> <p>Ricardo Tablas, Secretario de Junta Directiva de FOMILENIO II.</p> <p>Personal Técnico.</p>	
<p>AGENDA PROPUESTA :</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. <i>Presentación Plan de Trabajo trimestre abril - junio 2019.</i> 2. <i>Presentación de la Solicitud de Desembolso Trimestral del Financiamiento del Convenio #14 abril - junio 2019.</i> 3. <i>Presentación solicitud de aprobación Plan de Adquisiciones PPS - 1 de abril 2019 al 31 de marzo de 2020.</i> 4. <i>Presentación solicitud de modificaciones al Plan de Adquisiciones PP7 enero - diciembre 2019.</i> 5. <i>Presentación solicitud de modificación a Contrato N° 1599-D/2018 "Construcción, Reemplazo y Rehabilitación de los Centros Educativos de las 45 Sistemas Integradas de Escuela Inclusiva de Tiempo Pleno (SI-EITP) a ser intervenidas, Grupos 1 y 2. 5 Centros Educativos", Lote N° 4, Instituto Nacional de San Julián, suscrito entre FOMILENIO II y PRISMA INGENIEROS, S. A. DE C. V.</i> 6. <i>Presentación solicitud de autorización para la firma de los Acuerdos de Inversión para el Proyecto API "Mejoramiento del Sistema de Agua Potable en El Zante, Julupita y El Palmar, Municipios de Chitupán y Tamonique"</i> 7. <i>Presentación solicitud de modificación Acuerdo de Entidad Ejecutora FOMILENIO II – BCR.</i> 8. <i>Varias.</i> 		

El Presidente en funciones de la junta Directiva, Alberto Enriquez, verificó la existencia de quórum y se procedió a la sesión tal como se indica a continuación. Se procedió a la lectura de la agenda propuesta, habiendo sido ratificada por los presentes.

DESARROLLO DE LA AGENDA:

1. *Presentación Plan de Trabajo trimestre abril - junio 2019.*



Sesión de Junta Directiva 76 – 7 de marzo de 2019

El Gerente General de FOMILENIO II Jacinto Reyes y los demás Gerentes de Proyecto iniciaron la sesión informando sobre los avances del periodo enero - marzo de 2019, conforme consta en la documentación adjunta.

Las actividades que conforman el Plan de Trabajo para el periodo de abril - junio de 2019 por Proyecto y por montos de compromiso y desembolso proyectado, son conforme constan en el presentación adjunta al Acta.

Los miembros de la Junta Directiva dieron por recibido el Plan de Trabajo abril - junio 2019, conforme al detalle que consta en la documentación adjunta a la presente Acta.

2. Presentación de la Solicitud de Desembolso Trimestral del Financiamiento del Convenio #14 abril - junio 2019.

La Gerente de Administración y Finanzas / Agente Fiscal Gabriela Quintanilla expuso sobre la solicitud de Desembolso de Fondos Convenio #14 para los meses de abril - junio 2019.

Se expresó que el Plan Financiero se revisa cada 3 meses para actualizar las proyecciones de desembolso, compromisos contractuales y los planes de trabajo. La Junta Directiva aprueba el Plan Financiero y la Solicitud de Desembolso, conforme a la recomendación de la Administración y a la revisión y aprobación de MCC. Las cifras son el resultado de la revisión conjunta entre la Unidad Financiera, Adquisiciones y unidades implementadoras de acuerdo a los planes de trabajo.

Como recordatorio se hizo alusión que actualmente se manejan dos tipos de financiamiento en FOMILENIO II:

- Convenio del Reto del Milenio: Financiamiento del Programa.
- Contrapartida GOES.

Se procedió a explicar el estado al 28 de febrero de 2019 del Financiamiento en ejecución, especificando fuentes, ejecutado/efectivo y disponible. La ejecución de compromisos a dicha fecha es del 57.3% del presupuesto total de fondos MCCo.

El énfasis principal en el próximo periodo se concentra en el Proyecto Capital Humano, quienes han programado ejecutar un total del 48.5% del monto total de COMPROMISOS que incluye la contratación de 3 procesos de licitación para obras de construcción en 27 Centros Escolares.

A nivel de DESEMBOLSOS, la ejecución del 52.4% del monto programado pretende realizarla el Proyecto de Capital Humano.

Con base a lo anterior, se solicitó a la Junta Directiva la aprobación para:

- La solicitud de Desembolso #14 (que corresponde al trimestre de ejecución #15) de Fondos de Convenio hasta por US\$38, 530,164.68 para el periodo Abril - Junio 2019.
- La remisión de los Planes Financieros conforme al Paquete de Reporte Trimestral y las reprogramaciones requeridas sujetas a la No Objeción de MCC.

Los miembros de la Junta Directiva **APROBARON POR UNANIMIDAD:** a) solicitud de Desembolso #14 (que corresponde al trimestre de ejecución #15) de Fondos de Convenio hasta por US\$38, 530,164.68 para el periodo Abril - junio 2019 y, b) la remisión de los Planes Financieros conforme al Paquete de Reporte Trimestral y las reprogramaciones requeridas sujetas a la No Objeción de MCC.

3. Presentación solicitud de aprobación Plan de Adquisiciones PPB de abril 2019 al 31 de marzo de 2020.

El Gerente de Adquisiciones Públicas / Agente de Adquisiciones Públicas Sergio Bassett, expuso sobre la solicitud de aprobación al Plan anual de Adquisiciones Convenio PPB del periodo de abril 2019 al 31 de marzo de 2020.

Sesión de Junta Directiva 76 – 7 de marzo de 2019

Expresó que cada Plan cubrirá un periodo mínimo de 12 meses, se actualizará, como mínimo, trimestralmente y se presentará como parte de la solicitud de desembolso trimestral.

Se basa en los Planes de Trabajo de cada proyecto y es coherente con las estrategias de implementación. Cada plan debe ser aprobado por la Junta Directiva de FOMILENIO II y se presentará a MCC para su aprobación.

FOMILENIO II debe asegurar de que todos los bienes, obras, servicios y consultorías son adquiridos mediante el método de contratación aprobado en el Plan de Adquisiciones. El cumplimiento satisfactorio para MCC, con el Plan de Adquisiciones aprobado es una condición previa a los desembolsos de MCC o los pagos.

El detalle de las líneas que conforman el Plan, constan en la presentación adjunta a esta Acta.

El Plan de Adquisiciones PP8 está conformado por procesos por un monto de \$5, 327,695.

De conformidad a las Directrices de Adquisiciones de MCC, se solicitó a la Junta Directiva la aprobación del Plan Anual de Adquisiciones Convenio PP8, del periodo de abril 2019 al 31 de marzo de 2020, que según el contenido presentado en la sesión, comprende 33 líneas de adquisiciones y contrataciones por un monto total estimado de US\$5,327,695.

Los miembros de la Junta Directiva APROBARON POR UNANIMIDAD el Plan Anual de Adquisiciones Convenio PP8, correspondiente al periodo de abril 2019 al 31 de marzo de 2020, que según el contenido presentado en la sesión, comprende 33 líneas de adquisiciones y contrataciones por un monto total estimado de US\$5,327,695.

4. Presentación solicitud de modificaciones al Plan de Adquisiciones PP7 enero - diciembre 2019.

El Gerente de Adquisiciones Públicas / Agente de Adquisiciones Públicas Sergio Bassett, expuso sobre la solicitud de modificación al Plan anual de Adquisiciones Convenio PP7 enero - diciembre 2019.

Se presentó un cuadro resumen de la modificación 4 por Proyecto, el cual con las mismas, el Plan actualizado queda por un monto de \$16, 072,966, conforme consta en la documentación adjunta a la presente Acta.

Los miembros de la Junta Directiva APROBARON POR UNANIMIDAD la modificación 4 al Plan anual de Adquisiciones Convenio PP7 enero - diciembre 2019, conforme el detalle que consta en la documentación adjunta a la presente Acta.

5. Presentación solicitud de modificación a Contrato N° 1599-D/2018 "Construcción, Reemplazo y Rehabilitación de los Centros Educativos de los 45 Sistemas Integrados de Escuela Inclusiva de Tiempo Pleno (SI-EITP) a ser intervenidos, Grupos 1 y 2. 5 Centros Educativos", Lote N° 4, Instituto Nacional de San Julián, suscrito entre FOMILENIO II y PRISMA INGENIEROS, S. A. DE C.V.

El Gerente de Infraestructura Escolar de FOMILENIO II, Jehovany Cruz informó sobre la necesidad de modificar el contrato 1599-D/2018 suscrito con PRISMA INGENIEROS, S.A. DE C.V.

Informó que el Ingeniero (Supervisor) elaboró el Orden de Cambio N° 1 con los insumos proporcionados por el Contratista, en el cual refleja las variaciones en partidas de conforman el Plan de Oferta, tanto en disminuciones como en aumentos, causados por replanteo topográfico, mediciones de campo para todas las actividades del proyecto y/o hallazgos que no pudieron ser previstos en la etapa de diseño del proyecto, así como también nuevas partidas debido a la incorporación de un nuevo módulo denominado CANCHA DE BASKET BALL TECHADA, el cual no fue incluido en el proceso de licitación N° FOM II-CB-1599/2018 para este contrato debido a limitantes presupuestarias.

En resumen la Orden de Cambio del Proyecto incluye:

- a) Disminución y aumento de cantidades de obra en partidas contractuales; debido al replanteo topográfico, mediciones de campo para todas las actividades del proyecto y/o hallazgos que no pudieron ser previstos en la etapa de diseño del proyecto.
- b) Nuevas partidas: Son partidas nuevas por la incorporación de la CANCHA DE BASKET BALL TECHADA, el cual no fue incluido en el proceso de licitación N° FOM II-CB-1599/2018 para este contrato en mención debido a recortes presupuestarios y otras obras necesarias para el buen funcionamiento del centro educativo.
- c) Ampliación de plazo, por un periodo de SESENTA (60) DÍAS CALENDARIO debido a: i) eventos y situaciones imprevistas; ii) incremento de cantidades de las partidas contractuales; y, iii) incorporación de un nuevo módulo denominado CANCHA DE BASKETBALL TECHADA.

Con base al detalle anterior sobre los antecedentes del caso y lo estipulado en las directrices de Adquisiciones de MCC, se solicitó a la Junta Directiva proceder con la Orden de Cambio 1 presentada por el ingeniero y que contiene:

- ✓ incrementar el monto por US\$ 253,313.61 más IVA, equivalente al 21.33% del monto contractual original.
- ✓ Ampliar el plazo contractual por un periodo de 60 días calendario, siendo el nuevo plazo total 270 días calendario.

Las miembros de la Junta Directiva APROBARON POR UNANIMIDAD la modificación al contrato 1599-D/2018 suscrito con PRISMA INGENIEROS, S.A. DE C.V. proveniente de la Orden de Cambio 1 que contiene entre otros: incrementar el monto por US\$ 253,313.61 más IVA, equivalente al 21.33% del monto contractual original; y, ampliar el plazo contractual por un periodo de 60 días calendario, siendo el nuevo plazo total 270 días calendario.

6. Presentación solicitud de autorización para la firma de los Acuerdos de Inversión para el Proyecto API "Mejoramiento del Sistema de Agua Potable en El Zonte, Julupito y El Palmar, Municipios de Chilitupán y Tamanique"

Gerente de Apuesta por Inversiones de FOMILENIO II, Oscar Díaz expuso sobre la solicitud de autorización para la firma de los Acuerdos de Inversión para el Proyecto API "Mejoramiento del Sistema de Agua Potable en El Zonte, Julupito y El Palmar, Municipios de Chilitupán y Tamanique".

Como antecedente se informó que FOMILENIO II contrató a la empresa consultora INYPSA para desarrollar el Estudio de Pre-factibilidad y Diseño para el mejoramiento y/o ampliación del servicio de abastecimiento de agua potable en el Cantón El Zonte, caserío Julupito del Municipio de Chilitupán y caserío El Palmar del Municipio de Tamanique del departamento de La Libertad.

Se solicitó proponer una solución viable técnica, ambiental, legal, organizativa, financiera y socio-económica para la provisión y/o mejoramiento del servicio de abastecimiento de agua potable en el sector de la Playa El Zonte, que incluya el Cantón El Zonte y Caserío Julupito del municipio de Chilitupán y en el Caserío El Palmar del municipio de Tamanique del departamento de La Libertad.

Se informó sobre el resultado del estudio de pre-factibilidad conforme el detalle de la presentación adjunta. De igual manera sobre la normativa aplicable conforme el Manual de Evaluación de Proyectos API, la evaluación económica la cual arroja una TIRE siempre mayor al 12.5%, pudiendo incrementarse hasta un 28.44%. y el análisis de riesgos críticos sociales, ambientales y de género de todas las inversiones privadas.

El Comité de Inversiones del Fondo API en su Sesión No. 28 de fecha 20 de febrero de 2019 tomó la decisión de apoyar la inversión privada de la Alianza El Zonte, mediante la provisión del bien público solicitado (MEJORAMIENTO DEL SISTEMA DE AGUA POTABLE EN CANTÓN EL ZONTE, CASERÍO JULUPITO DEL MUNICIPIO DE CHILITUPÁN Y CANTÓN EL PALMAR, MUNICIPIO DE TAMANIQUE EN EL DEPARTAMENTO DE LA LIBERTAD).

Sesión de Junta Directiva 76 – 7 de marzo de 2019

El Manual de Evaluación de Proyectos del Fondo API¹, establece lo siguiente: *“Una vez que el Comité de Inversiones apruebe la provisión de la inversión pública y el contenido de los Acuerdos de Inversiones, la Junta Directiva de FOMILENIO II autorizará la firma del Acuerdo de Inversión con el Inversionista Privado, o con cada uno de ellos si fuese un clúster para una sola inversión, así como el Acuerdo de Inversión Pública con la Institución pública identificada en los estudios de pre factibilidad como idónea para recibir el bien o servicio de que se trate. Previo a la firma de los Acuerdos se deberá contar con la No Objeción de MCC.*

Conforme al detalle anterior y a la documentación adjunta a la presente acta, la Gerencia de Apuesta por Inversiones, contando con la aprobación del Comité de Inversiones del Fondo API, solicitó:

- Apoyar la Inversión Privada presentada por las empresas que forman Alianza El Zonte mediante la provisión del bien público “Mejoramiento del Sistema de Agua Potable en Cantón El Zonte, Caserío Julupito del Municipio de Chiltupán y Cantón El Palmar, Municipio de Tamanique” por un valor estimado conforme consta en la documentación adjunta.
- Autorizar la firma de una Modificación a los Acuerdos de Inversión respectivos suscritos con la Alianza El Zonte para incluir este segundo proyecto de inversión pública en la que debe incluirse las condiciones especiales resultantes de atender las recomendaciones planteadas en el Análisis de Riesgos Críticos Socio-Ambientales y de Género.
- Autorizar la firma del Acuerdo de Inversión Pública (AIP) con la Municipalidad de Tamanique, La Libertad y una Modificación al acuerdo de inversión pública suscrito con la Municipalidad de Chiltupán, La Libertad, que deben incluir las recomendaciones del estudio relativas a garantizar la sostenibilidad del proyecto mediante el establecimiento de un ente operador con participación de todos los sectores de la localidad.

Los miembros de la Junta Directiva **APROBARON** por unanimidad: a) Apoyar la Inversión Privada presentada por las empresas que forman Alianza El Zonte mediante la provisión del bien público “Mejoramiento del Sistema de Agua Potable en Cantón El Zonte, Caserío Julupito del Municipio de Chiltupán y Cantón El Palmar, Municipio de Tamanique” por un valor estimado conforme consta en la documentación adjunta; b) Autorizar la firma de una Modificación a los Acuerdos de Inversión respectivos suscritos con la Alianza El Zonte para incluir este segundo proyecto de inversión pública en la que debe incluirse las condiciones especiales resultantes de atender las recomendaciones planteadas en el Análisis de Riesgos Críticos Socio-Ambientales y de Género; c) Autorizar la firma del Acuerdo de Inversión Pública (AIP) con la Municipalidad de Tamanique, La Libertad y una Modificación al acuerdo de inversión pública suscrito con la Municipalidad de Chiltupán, La Libertad, que deben incluir las recomendaciones del estudio relativas a garantizar la sostenibilidad del proyecto mediante el establecimiento de un ente operador con participación de todos los sectores de la localidad; y d) En la implementación del proyecto de inversión pública, FOMILENIO II deberá atender las recomendaciones planteadas en el Análisis de Riesgos Críticos Socio-Ambientales y de Género que se detallan en el informe.

7. Presentación solicitud de modificación Acuerdo de Entidad Ejecutora FOMILENIO II – BCR.

La Especialista Legal Senior de FOMILENIO II informó que las intervenciones de la institución están orientadas a reducir sustancialmente los tiempos y costos de transporte de mercancías que se movilizan por esos recintos fronterizos.

Se fortalecerá la Ventanilla Única de Comercio Exterior (VUCE) incorporando a la misma el 15% aún pendiente de las operaciones de exportación y el 100% de las operaciones de importación, de manera que después de la intervención todos los trámites se podrán hacer en línea.

La VUCE incluye un Repositorio Documental para que también se puedan verificar en línea los documentos originales de permisos, visas, etc., sobre todo en los recintos fronterizos.

Para alcanzar las metas anteriores, FOMILENIO II suscribió un Acuerdo de Entidad Ejecutora (AEE) el Banco Central de Reserva. Dentro del AEE se contempla el Anexo IV sobre Gastos Permitidos el cual contiene todas las adquisiciones necesarias para implementar la VUCE y el Repositorio Documental.

Sesión de Junta Directiva 76 – 7 de marzo de 2019

Ambas Partes han acordado que todas las adquisiciones serán realizadas bajo los procesos de FOMILENIO II, los cuales son abiertos, transparentes y competitivos;

El BCR había solicitado en el "ANEXO IV: GASTOS PERMITIDOS", bajo la línea 13, la compra de "Licencias de Appdynamics", estableciendo el nombre de una marca específica en razón de ser un producto previamente utilizado por esta entidad; no obstante, actualmente existen otros proveedores en el mercado quienes podrían ofertar el mismo tipo de solución en otras marcas, lo cual proporcionaría mayor competitividad al proceso de compra permitiendo obtener mejores precios para la herramienta de monitoreo y afinado de aplicaciones;

En vista de lo anterior, es necesario reestructurar la línea 13 del presupuesto, lo que implica una modificación al Anexo IV de Gastos Permitidos del Acuerdo.

Con base a lo anterior, se solicitó a los miembros de la Junta Directiva, aprobar la modificación 3 al Acuerdo de Entidad Ejecutora suscrito con el BCR con la finalidad de cambiar el lenguaje de la línea 13 del cuadro del Anexo IV de Gastos Permitidos, a "Herramienta de monitoreo y afinado de aplicaciones".

Los miembros de la Junta Directiva APROBARON POR UNANIMIDAD la modificación 3 al Acuerdo de Entidad Ejecutora suscrito con el BCR que incluye el cambio de lenguaje de la línea 13 del cuadro del Anexo IV de Gastos Permitidos, a "Herramienta de monitoreo y afinado de aplicaciones", sin modificación al monto.

8. Varios

El Director de Asocios Públicos Privados de PROESA actualizó es estado de los dos proyectos de APP que se están evaluando.

Sin más que tratar, se cerró la sesión a las trece horas con treinta minutos, de esta fecha, y para constancia firmamos.

NOMBRE	INSTITUCION	FIRMA
Manuel Alberto Enriquez Villacorta	Secretaría Técnica y de Planificación	
Carlos Mauricio Canjura Linares,	Ministro de Educación, Ciencia y Tecnología	
Emilio Martín Ventura Díaz,	Ministerio de Obras Públicas, Transporte y de Vivienda y Desarrollo Urbano	
José Ángel Quirós Noltenius	Sector Privado	
Reina Elizabeth Durán de Alvarado	Sector Académico	
Mirna Emely Torres de Silva	ONG	
William Adalberto Pleites Rodríguez	FOMILENIO II	
Richard Mora	MCC	



Oficina de Información y Respuesta

Ministerio de Obras Públicas WWW.MOP.GOB.SV

En la Oficina de Información y Respuesta del MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS, TRANSPORTE, VIVIENDA Y DESARROLLO URBANO, San Salvador, a las nueve horas con seis minutos del día dieciocho de abril de dos mil diecisiete.

La suscrita Oficial de Información, **CONSIDERANDO:**

- i. Que el día veintiocho de marzo del año dos mil diecisiete, se recibió la solicitud de acceso a la información número cincuenta y ocho (058-2017),
quien solicitó la siguiente información:
"-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la ampliación de la carretera Litoral.
-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la rehabilitación de la carretera Panamericana.
-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la construcción de by pass en ciudades principales (como por ejemplo San Miguel)".
- ii. Con base a las atribuciones de las letras d), i) y j) del artículo 50 de la Ley de Acceso a la Información Pública -en adelante LAIP-, le corresponde al Oficial de Información realizar los trámites necesarios para la localización y entrega de la información solicitada, resolver sobre las solicitudes de información que se reciben y notificar a los particulares.
- iii. El acceso a la información en poder de las Instituciones Públicas es un derecho reconocido en el ordenamiento jurídico nacional, lo que supone el cumplimiento del "Principio de Máxima Publicidad" reconocido en el art.4 LAIP, por el cual, la información en poder de los entes obligados es pública y su difusión irrestricta, salvo las excepciones contenidas en la Ley.
- iv. Con base a lo establecido en los art. 65 y 72 de la LAIP, las decisiones de los entes obligados deben entregarse por escrito al solicitante, con mención breve pero suficiente de los

OFICINA DE INFORMACIÓN Y RESPUESTA

Ministerio de Obras Públicas

Plante! La Lechuzca, Carretera a Santa Tecla Km. 5 1/2, San Salvador.

25-28-32-18 – oir@mop.gob.sv

Página 1 de 7



Oficina de Información y Respuesta

Ministerio de Obras Públicas

WWW.MOP.GOB.SV

fundamentos, el suscrito debe establecer los razonamientos de su decisión sobre el acceso a la información.

- V. Para el presente caso, la suscrita **Oficial de Información** de esta Institución Pública, después de analizar la solicitud de acceso a la información pública y con base a lo establecido en el artículo 66 de la LAIP y artículos 50, 54 y 55 del Reglamento -en adelante RELAIP-, de la referida ley, consideró pertinente admitir y dar el trámite correspondiente a la solicitud planteada.
- VI. Los requerimientos de la presente solicitud fueron enviados a la **Unidad de Desarrollo Institucional del Ministerio de Obras Públicas -en adelante MOP-, Unidad Ejecutora- Construcción de By Pass San Miguel, Dirección de Planificación de la Obra Pública, y Dirección Implementadora de Proyectos y de Infraestructura Logística del MOP**, para la localización y remisión de la información requerida.
- VII. En respuesta a la solicitud de acceso a la información presentada
la **Dirección de Planificación de la Obra Pública del Viceministerio de Obras Públicas** respondió mediante un escrito de fecha seis de abril de dos mil diecisiete, entre otros aspectos lo siguiente:
"En relación a solicitud No. 058-2017 presentada en la Oficina de Información y Respuesta (OIR) de este Ministerio, en la cual requiere:
1. Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la ampliación de la Carretera Litoral: (necesitaria que se me detallaran todos los proyectos que impliquen una ampliación de la carretera en todo el tramo que esta abarca, que incluyan información del monto invertido, fecha de inicio y fecha de finalización (proyectada si no se ha concluido), cantidad de kilómetros intervenidos y municipios intervenidos)
2. Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la rehabilitación de la Carretera Panamericana.



Oficina de Información y Respuesta

Ministerio de Obras Públicas WWW.MOP.GOB.SV

3. Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la construcción de By Pass en ciudades principales (como por ejemplo San Miguel).

Al respecto, se hizo la gestión con la Subdirección Técnica, respondiendo que en el periodo solicitado no se han hecho intervenciones de ampliación en las carreteras solicitadas por parte de este Ministerio.

También se gestionó con la Subdirección de Estadísticas y Seguimiento de esta Dirección, informando también que en sus registros no se tiene ningún proyecto en las carreteras solicitadas para el presente quinquenio, únicamente proporciona información del By Pass de San Miguel y de La Libertad.

Se anexa la respuesta elaborada y remitida con los respectivos datos sobre el By Pass de San Miguel y La Libertad, por la Dirección de Planificación de la Obra Pública del Viceministerio de Obras Públicas.

VIII. Mientras que, la **Unidad de Desarrollo Institucional del MOP** respondió mediante memorando con Ref. MOP-GDI-115-03/2017 de fecha de fecha veintinueve de marzo de dos mil diecisiete, entre otros aspectos lo siguiente:

"Hago referencia a correo electrónico de fecha 29 de marzo de 2017, mediante el cual remite a esta gerencia, solicitud de información No. 058-2017.

Al respeto le comento que de acuerdo a la información que la Gerencia de Desarrollo Institucional posee, no se tienen registros sobre proyectos realizados o en ejecución de Ampliación de la Carretera Litoral; así como también no se tienen registros sobre proyectos realizados o en ejecución de Rehabilitación de la Carretera Panamericana".

Se anexa la respuesta elaborada y remitida, por la Unidad de Desarrollo Institucional del MOP.

IX. Por su parte, la **Unidad Ejecutora - Construcción de By Pass San Miguel** respondió a través de un memorándum con Ref. MOP-VMOP-UE-SICA-28/2017 de fecha treinta y uno de marzo de dos mil diecisiete, entre otras cosas lo siguiente:

OFICINA DE INFORMACIÓN Y RESPUESTA

Ministerio de Obras Públicas

Plantel La Lechuzca, Carretera a Santa Tecla Km. 5 1/2, San Salvador.

25-28-32-18 – oir@mop.gob.sv

Página 3 de 7



Oficina de Información y Respuesta

Ministerio de Obras Públicas

WWW.MOP.GOB.SV

*En atención a la Solicitud de Información MOP 058-2017 de fecha 28 de marzo de 2017 en la que se solicita los avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la construcción de Bypass en las principales ciudades (como por ejemplo San Miguel), tengo a bien informarle lo siguiente:

- En el año 2015 se realizó el estudio de factibilidad del proyecto: "Construcción de Bypass en la ciudad de San Miguel", que comprende los estudios de: Topografía, Geotécnica, Arqueología, Calidad del Agua y Gestión de Reasentamientos.
- El 30 de Septiembre de 2015 se publicó un Aviso para presentar expresiones de interés para el Diseño y Supervisión del referido proyecto.
- De octubre 2015 a febrero 2016, se realizó el proceso de calificación de las empresas y las gestiones administrativas para obtener las aprobaciones pertinentes.
- El 15 de marzo de 2016 se notificó a las empresas participantes que habían sido seleccionadas para formar parte de la lista corta del proceso de precalificación.
- De Abril a Agosto 2016, se realizó el proceso de revisión y aprobación del documento de Solicitud de Propuestas para posteriormente proceder con la invitación a presentar Propuestas a las empresas precalificadas en la lista corta.
- El 23 de septiembre de 2016 se invitó a las empresas precalificadas a presentar sus propuestas para el Diseño y Supervisión del Bypass de San Miguel.
- El 22 de noviembre de 2016, las empresas precalificadas presentaron sus propuestas técnicas y económicas para realizar el Diseño y Supervisión del Bypass de San Miguel.
- De noviembre de 2016 a enero de 2017, se realizó el proceso de evaluación de dichas propuestas técnicas y económicas, así como la aprobación de los resultados de la evaluación.
- Actualmente, el Ministerio se encuentra en proceso de adjudicación del diseño final del Bypass de San Miguel; la fecha estimada para el inicio de las obras es febrero 2019 y su finalización en septiembre 2021, conforme al cronograma propuesto para la ejecución del proyecto.

Se anexa la respuesta elaborada y remitida con los respectivos datos de lo requerido, por la Unidad Ejecutora –Construcción de By Pass San Miguel.

- X. Mientras tanto, la **Dirección Implementadora de Proyectos y de Infraestructura Logística del MOP** respondió mediante un escrito de fecha siete de abril de dos mil diecisiete, entre otros aspectos lo siguiente:

"Hago referencia a la Solicitud de Información N° 058-2017, cuya atención ha sido asignada a esta Dirección, y que se refiere a:

- Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la ampliación de la Carretera Litoral. (Necesaria que se me detallaran todos los proyectos que impliquen una ampliación de la carretera en todo el tramo que esta abarca, que incluyan información del monto invertido, fecha de inicio y fecha de finalización (proyectada si no se ha concluido), cantidad de kilómetros intervenidos y municipios intervenidos)"

Sobre el particular, por este medio se remite información relativa a los proyectos a cargo de esta Dirección, y que se enmarcan en lo establecido en la Solicitud de Información N° 058-2017.

Los proyectos detallados a continuación están actualmente en proceso de pre inversión, en la etapa de Factibilidad y Diseño Final. La construcción de estos proyectos viales será desarrollada posteriormente a través de FOMILENIO II.

Tramo: Desvío Comalapa (PAZ31N) – Desvío Aeropuerto El Salvador (RND55) – Desvío La Herradura (km. 47+025):

- Estudio de Factibilidad y Diseño Final del Proyecto: "Adecuación y Ampliación de Carretera CA02E, Tramo: Desvío Comalapa (PAZ31N) – Desvío Aeropuerto El Salvador (RND55) – Desvío La Herradura (km. 47+025), departamento de La Paz"

- Monto de la inversión: US\$ 2,745,600.27 (incluye IVA)
- Fecha de Inicio: 06 de junio de 2014
- Fecha de Finalización: 14 de febrero de 2017
- Kilómetros intervenidos: 9.36 kms.

- Municipios intervenidos: El proyecto se ubica en los municipios de San Luis Talpa, San Juan Talpa, El Rosario y San Pedro Masahuat, todos del Departamento de La Paz.
Tramo: Desvío La Herradura (km. 47+025) – Zacatecoluca (Rotonda), Municipios de El Rosario y Zacatecoluca, departamento de La Paz”
 - Estudio de Factibilidad y Diseño Final del Proyecto: “Ampliación Carretera CA02E, Tramo: Desvío La Herradura (km. 47+025) – Zacatecoluca (Rotonda), Municipios de El Rosario y Zacatecoluca, departamento de La Paz”
 - Monto de la inversión: US\$ 3,163,928.02 (incluye IVA)
 - Fecha de Inicio: 23 de junio de 2014
 - Fecha de Finalización: 11 de septiembre de 2017
 - Kilómetros intervenidos: 17.20 kms.
 - Municipios intervenidos: El proyecto se ubica en los municipios de El Rosario, Santiago Nonualco, San Rafael Obrajuelo, San Juan Nonualco y Zacatecoluca, todos del Departamento de La Paz.
- Se anexa la respuesta elaborada y remitida, con los respectivos datos, por la Dirección Implementadora de Proyectos y de Infraestructura Logística del MOP.

- XI. **La Oficina de Información y Respuesta del MOP** advierte y hace del conocimiento que en base a lo requerido, a lo manifestado por las respectivas Unidades Administrativas del MOP, y en cumplimiento a los artículos 6, 18 y 86 inc.3 de la Constitución de la República y artículos 62 y 71 inc.1 de la LAIP, esta Entidad Pública brinda respuesta y entrega la información que tiene en su poder.

Por tanto,

Con base a las facultades legales previamente señaladas y a las razones antes expuestas, se **RESUELVE:**

- a) **Declárese** procedente la solicitud de acceso a la información requerida mediante la cual solicita la siguiente información:



Oficina de Información y Respuesta

Ministerio de Obras Públicas WWW.MOP.GOB.SV

-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la ampliación de la carretera litoral.

-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la rehabilitación de la carretera Panamericana.

-Avances realizados a lo largo del presente quinquenio en la construcción de by pass en ciudades principales (como por ejemplo San Miguel)".

- b) Entréguese las respuestas elaboradas y remitidas con los respectivos detalles de lo requerido, por la Unidad de Desarrollo Institucional del MOP, Unidad Ejecutora – Construcción By Pass San Miguel, Dirección de Planificación de la Obra Pública del Viceministerio de Obras Públicas y Dirección Implementadora de Proyectos y de Infraestructura Logística del MOP.
- c) Notifíquese a la interesada en el medio y forma señalada para tales efectos.



Oficial de Información

ÍNDICE DE TABLAS

Tabla 1: Índice de Desarrollo Humano para los municipios de la Región Oriental.....	35
Tabla 2: Remuneraciones percibidas por los miembros de las familias que se dedican a actividades de caza y pesca.....	43
Tabla 3: Zonas frágiles de la zona costero – marina del país.....	50
Tabla 4: Organismos cooperantes	54
Tabla 5: Ejecución presupuestaria consolidada (Turismo 2017).....	59
<i>Tabla 6: Municipios de Intervención de Fomilenio II⁰</i>	62
Tabla 7: Presupuesto asignado al proyecto: Clima de Inversión	68
Tabla 8: Presupuesto asignado al Proyecto de Infraestructura Logística ⁵	73
Tabla 9: Proyectos ejecutados con fondos API.....	99

ÍNDICE DE GRÁFICOS Y FIGURAS

Gráfica 1: Aprobación de préstamos para negocios en la zona costero marina	13
Gráfica 2: Actividades productivas financiadas en la zona costera	14
<i>Gráfica 3: Tasa de analfabetismo por departamento</i>	<i>47</i>
Figura 1: Franja costero marina	5
Figura 2: Activos ambientales zona oriental.....	37
Figura 3: Mapa del Departamento de La Libertad	57
Figura 4: Mapa de Usulután.....	58
Figura 5: Municipios de Intervención de Fomilenio II	61
Figura 6: Asocios Público y Privados	69
Figura 7: Mapa de nivel de analfabetismo en los municipios de la ZCM	83
Figura 8: Ampliación litoral Aeropuerto-Zacatecoluca	87
Figura 9: Mapa general de la carretera Litoral	90
<i>Figura 10: Tramo de ampliacion carretera Litoral.....</i>	<i>91</i>
Figura 11: Facilitación del comercio por el paso fronterizo El Amatillo y Anguiatú	94
Figura 12: Plano del Puerto La Unión	105