

XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia.
Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata, 2017.

Formación socio-espacial y desarrollo en la franja costera marina del El Salvador.

Saravia Cruz, César Rafael.

Cita:

Saravia Cruz, César Rafael (2017). *Formación socio-espacial y desarrollo en la franja costera marina del El Salvador. XVI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad Humanidades. Universidad Nacional de Mar del Plata, Mar del Plata.*

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-019/235>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

Formación socioespacial y desarrollo en la Franja Costero Marina de El Salvador

Saravia Cruz, César Rafael

Estudiante de la Maestría en Políticas Ambientales y Territoriales de la Universidad de Buenos Aires

PARA PUBLICAR EN ACTAS

En los últimos años la idea de territorio ha sido retomada y resignificada desde muchos ámbitos. Podemos decir, parafraseando al geógrafo brasileño, Milton Santos, que estamos, muy a pesar de los ideólogos de la globalización neoliberal, frente a “un retorno al territorio”. Las conceptualizaciones son variadas, y van desde aquellas más tradicionales que ubican al territorio en el ámbito de lo jurídico político, entendido como sinónimo de Estado Nación, a aquellas que dan nuevos significados a la idea de nación, comunidad y región. De esta forma, el territorio sigue siendo un ámbito de control y restricción, tal y como ocurre, por ejemplo, con los migrantes centroamericanos en su paso por México y posterior ingreso, o no, a Estados Unidos.

Otras nociones que se asocian a la idea de territorio pueden ser aquellas referidas a una asociación de países que conforman una región, no ya únicamente definida a partir una cartografía, sino también por vínculos culturales y políticos, como es, por ejemplo, la de “Patria Grande”. También están aquellas que hacen referencia a forma de entender niveles de organización como la de nacional-popular y las diversas experiencias de matriz comunitaria, con fuertes componentes de género, como en el feminismo comunitario, y/o en defensa del territorio, como ocurre con las asambleas que se oponen a los megaproyectos extractivistas. Todas estas, construyen sus discursos a partir de una fuerte base territorial. Por otra parte, existen conceptualizaciones más funcionales y economicistas como en el concepto de gobernanza y de desarrollo territorial. Es, precisamente esta diversidad de usos y significados, que hacen que dicha categoría sea hoy fundamental para entender muchos de los procesos en nuestros países.

¿Cómo se manifiesta esto en Centroamérica? Esta región que tiene una tendencia histórica a la integración por sus similitudes culturales y porque existe un antecedente de unidad que data de la colonia y los primeros años de la post independencia de España. ¿Qué tiene de particular entonces con el resto de Latinoamérica? El escritor nicaragüense, Sergio

Ramírez, llegó a decir que Centroamérica viene desde hace años reclamando por una identidad. Esta discusión no es menor, sobre todo porque hemos visto cómo en el último tiempo los estudios latinoamericanos tienden a colocar la realidad centroamericana en una posición más bien secundaria dentro del análisis, en algunos casos, hasta invisibilizada.

Dado que el primer criterio bajo el que se piensa al istmo es geográfico, me he propuesto hoy hacer una exposición de la realidad socioeconómica a partir de la categoría de formación socioespacial y retomando una perspectiva relacional para entender el espacio y concretamente el territorio, haciendo énfasis en el caso de El Salvador, país del que soy originario, y que ya sea como ventaja o desventaja, me permite hablar de una realidad que me atraviesa directamente. La idea de formación socioespacial me va a permitir una aproximación desde una perspectiva histórica del territorio, ya que un elemento fundamental del planteamiento acá propuesto es que el territorio se construye según normas y formas de valorización dentro de un determinado periodo y que por lo tanto es una construcción histórica.

¿De qué territorio específicamente estamos hablando? El territorio como lo voy a entender en este análisis es un territorio que se aparta de la idea más vinculada únicamente al control político dentro de fronteras limitadas, y que pone énfasis en la apropiación. Es a partir de la apropiación y transformación, señala Santos y Silveira, de un espacio que una sociedad construye a su territorio, las formas en que es usado, convirtiéndose así en un “territorio usado”¹. Es esta una primera categoría fundamental para el análisis propuesto. Milton Santos construye la categoría de territorio usado entendido como “un conjunto indisociable, solidario y también contradictorio, de sistemas de objetos y sistemas de acción, no considerados aisladamente, sino como el marco unificado en el cual se desarrolla la historia”.² De esta forma, en determinado periodo, la organización y los usos del territorio son definidos por las acciones sociales de los diferentes actores. Así mismo, el territorio condiciona los procesos sociales, como unión de pasado y futuro, como materialidad y vida

¹ Santos, Milton; Silveira, María Laura (2004). O Brasil. Território e sociedade no início do século XXI. Río de Janeiro, Record.

² SANTOS, Milton. (1996). La naturaleza del Espacio. Técnicas y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Ariel

social. El territorio usado es, señala Ribeiro, múltiples formas de apropiación que coexisten.

3

Desde un enfoque relacional, podemos decir que el territorio es construido por relaciones sociales de poder. Sobre esto, Doreen Massey conceptualiza tres proposiciones para entender el espacio, desde una escuela más anglosajona, haciendo referencia a un espacio concreto, con un poder espacializado, que permite entonces retomar estas proposiciones para pensar al territorio. La primera, es que el espacio es construido por relaciones sociales, que son principalmente relaciones de poder; La segunda es que el espacio debe ser entendido como una multiplicidad de trayectorias, lo que permite reconocer diferentes temporalidades y formas de apropiación. Y la tercera, es que el espacio está en constante producción, es decir, es devenir, dinámico y por lo tanto político.

La idea de formación socioespacial, con la que trabaja Milton Santos⁴, tiene sus orígenes en la herencia del materialismo histórico en cuanto a la relación entre modo de producción y formación social o social - económica, como la llamaría Lenin. Santos lamenta en su obra que la geografía hiciera tan poco énfasis en la relación entre espacio y sociedad, o más bien, el papel que el espacio jugaba en los procesos sociales. De igual forma, apunta al marxismo por no considerar al espacio como parte de esa formación social. Algo importante dentro de la tradición marxista es entender al modo de producción como un elemento teórico que tiene dimensiones más generales, mientras que la formación socioeconómica, refiere a las manifestaciones concretas que se dan de ese modo de producción en una realidad específica.⁵ En este sentido, el concepto de formación socioespacial, refiere a que la sociedad no se forma en general, ni tampoco lo hace el espacio.

María Laura Silveira, citando a Milton Santos, señala que “la formación socioespacial podría entenderse como una historia paralela de las cosas y de las acciones, que se inicia con la transformación de la naturaleza y la vuelve una nueva base material, cuyo papel en la

³ RIBEIRO, Ana Clara (2005) . “Territorio usado e humanismo concreto: o mercado socialmente necessário”. In: SILVA, Cátia A.; BERNARDES, Júlia A.; ARUZZO, Roberta C. e RIBEIRO, Ana C. T. (org), Formas em crise: utopias necessárias, Rio de Janeiro: Arquimedes, pp. 93-111, 2005

⁴ SANTOS, Milton: Society and Space: social formation as theory and method, en: Antipode, vol. 9, N° 1, 1977, pág.

⁵ SILVEIRA, María Laura (2014): Geografía y formación socioespacial: por un debate sustantivo. Estudios Socioterritoriales vol.16 supl.1 Tandil dic. 2014

evolución de una determinada sociedad es innegable. Es una obra de permanente reconstrucción del espacio heredado de generaciones precedentes, a través de diversas instancias de la producción”. Acá lo que aparece fuertemente es la relación entre tiempo y espacio, con lo que, señala autora, se puede concluir que “sin espacio, no hay historia, porque este es su condición de existencia”. La formación socioespacial entonces, aparece como síntesis de sociedad y naturaleza, de tiempo y espacio, y de acciones y objetos. De esta forma, señala Santos, “la formación socioespacial, y no el modo de producción, constituye el instrumento adecuado para entender la historia y el presente de un país”.⁶

Principales transformaciones y características socioterritoriales de El Salvador hasta 1980.

A finales del siglo XIX se da en El Salvador un impulso al cultivo del café, sobre la base de un modelo agroexportador predominante durante la mayor parte del siglo XX. Durante el gobierno del presidente Zaldívar (1876 – 1885) se llevan a cabo una serie de reformas de corte liberal que tienen entre sus principales efectos en el territorio la supresión de los ejidos y tierras comunales. Esto es importante entender porque modifica la estructura de propiedad de la tierra que si bien era predominante privada, aboliendo otras formas de propiedad. Este proceso en El Salvador se da de una forma particularmente violenta y agresiva, pues por sus superficies, una expansión de la frontera agrícola, como ocurrió en otros países de Centroamérica y zonas cafetaleras, era poco viable, la única forma de garantizar la concentración de la tierra era vía apropiación de terrenos en ese momento utilizados para la subsistencia.

A inicios del siglo XX, hablar de agricultura en El Salvador era sinónimo de hablar de café. Las principales zonas cafetaleras estaban ubicadas en el occidente en los departamentos de Santa Ana, Ahuachapán y Sonsonate. Así como en la partes altas de San Salvador, principalmente hacia el oriente del país. Esto dio pie a una primera fragmentación del territorio. La misma se puede ver reflejada en términos de infraestructura de transporte y urbanización. Así que podemos señalar tres aspectos fundamentales en cuanto a transformaciones en el territorio durante el siglo XX.

⁶ SANTOS, Milton. (1996). La naturaleza del Espacio. Técnicas y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Ariel

El primero es una creciente predominancia del monocultivo, principalmente, de café en las zonas de los valles y las laderas altas del centro del país. Para 1911, por ejemplo, el café representaba un 73% de las exportaciones y el valor ya ascendía a un 95.5% para 1931⁷. Estos niveles de producción convirtieron a El Salvador en el principal exportador de café en Centroamérica. A esta expansión la podemos enmarcar como un proceso de desterritorialización, en la medida que la expresión de “tierra comunal” es suprimida, y la vida social y económica de las comunidades rurales se ve modificada. Sin embargo, la cosmovisión asociada a esta forma de apropiación del territorio no desapareció, lo cual dio como resultado un movimiento de “reterritorialización” que se manifiesta con la insurrección indígena-campesina, de 1932, en un reclamo de tierra, poder político local, salario y condiciones laborales decentes, y que termina con una de las mayores masacres en Latinoamérica durante el siglo XX.

La zona costera del país se mantuvo durante mucho tiempo por fuera de las transformaciones que el cultivo de café, azúcar y añil provocaron en la zona central y norte. Si bien es cierto a inicios del siglo XIX se introdujo y se buscó promover el cultivo de algodón, la producción era baja y se limitaba al ámbito local. Mientras el paisaje se modificaba circunstancialmente en estas zonas, las zonas costeras conservaban mucha de su vegetación principal y sus usos eran principalmente la ganadería y el pastoreo a pequeña escala.

Pese a que en un inicio el cultivo de algodón presentó muchos problemas, principalmente por las plagas, su enorme potencial para la nascente industria nacional hace que el gobierno de El Salvador realice importantes esfuerzos para fomentarlo, que incluye financiamiento, entrega de abono, pesticidas, etc. Se puede decir que durante la década de 1940 se concreta la inserción de la costa al modelo agroexportador, concretando de esta manera la desterritorialización, de la producción comunal y a pequeña escala, desplazando incluso el cultivo de alimentos para la subsistencia. Pasando a un modelo de producción de

⁷ Browning, David (1975): El Salvador la Tierra y el Hombre. Dirección de Publicaciones e Impresos Ministerio de Cultura y Comunicaciones, San Salvador 1987.

monocultivo y de tenencia de la tierra concentrada en grandes propietarios y trabajadores permanentes del suelo.⁸

Una segunda transformación territorial importante asociada al cultivo del café durante los primeros años del siglo XX, fue el surgimiento de las líneas de ferrocarril, que si bien estas se dan a finales del siglo XIX, durante todo el siglo XX es el principal medio de transporte y mercaderías en El Salvador. Sus principales rutas (ver MAPA 1) permitían conectar la ciudad de Santa Ana, Sonsonate, Puerto Acajutla, San Salvador, Puerto de Cutuco de La Unión y también empalmar con una conexión al Puerto Barrios en Guatemala. Acá ya comienza a observarse una configuración de redes de transporte más desarrollada del lado centro-occidente con un importante rezago del oriente. Posteriormente, a finales de la década de los años 20's y comienzos de los 30's comienza darse un progresivo cambio hacia un sistema de transporte de carga basado en carretera con el que a lo largo de los años el tren va perdiendo peso hasta que es sentenciado a muerte, por el presidente Francisco Flores en 2002.

Mapa 1. Sistema de trenes en El Salvador



Fuente: Elaborado por Allen Morrison

⁸Idem

A mediados del siglo, durante la presidencia de Oscar Osorio (1950) se da la modernización del Puerto de Acajutla⁹, más cercano a San Salvador que Cutuco y que va a marcar la consolidación de la diferenciación territorial entre la zona oriental y occidental¹⁰ que persiste hasta la fecha, en cuanto a conformación de carreteras y conectividad. Además, se construyen la carretera litoral (1956 – 1962), que tiene un fuerte impacto en la expansión del cultivo de algodón y también en la naciente industria y simultáneamente el Aeropuerto Internacional y la autopista San Salvador – Aeropuerto Internacional (1976 – 1980). Todo esto va a sentar las bases para la transformación en la estructura económica de El Salvador a partir de la década de los 80's.¹¹

El tercer elemento a considerar en esta parte del siglo 20 es un progresivo aumento de la población urbana que se va a profundizar con la crisis del modelo agroexportador y las masivas migraciones a Estados Unidos a partir de la década de los 80's. Para 1950 la población urbana en El Salvador era 36.5% y en 1971, la población era del 39.5%.¹² Estos procesos están marcados por una concentración en las principales ciudades. No es casualidad que durante el auge del café Santa Ana contara con aún mayor población que San Salvador. En 1950 los principales núcleos urbanos se ubicaban en las ciudades interiores, siendo estos el Área Metropolitana de San Salvador (AMSS); Santa Ana y San Miguel. En un cuarto lugar podemos encontrar a la ciudad de Sonsonate, cabecera departamental del departamento con el mismo nombre, caracterizado por un fuerte repunte de la actividad turística y portuaria, lo cual la convierte en el centro urbano de mayor importancia en la Franja Costero Marina. Esta tendencia se mantendría durante los posteriores censos poblacionales (en 1971 y 1992) con un importante acercamiento de San

⁹ DALTON, Roque (1989). El Salvador (Monografía). San Salvador. Editorial UCA.

¹⁰ A lo largo de la historia de El Salvador, el protagonismo de la actividad portuaria ha ido pasando de Acajutla a La Unión y viceversa, en la medida que las necesidades de modernización del sistema portuario llevan a importantes inversiones. Una eventual entrada en operaciones del actual Puerto de La Unión Centroamericana podría generar nuevamente este cambio de protagonismo.

¹¹ PRISMA. (2015). Dinámicas Territoriales, Políticas Públicas y Cambio Climático Estudio de Caso del Territorio Los Nonualcos, El Salvador. San Salvador : PRISMA

¹² Segovia, Alexander (1997). Cambio Estructural, Políticas Macroeconómicas y Pobreza en El Salvador. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. San Salvador, El Salvador.

Miguel a Santa Ana, con una diferencia entre una y otra ciudad de apenas 12 mil habitantes, para 1992.¹³

Ajuste y reforma estructural. Entre la guerra y la paz (1980 – 2000)

Durante la década de los 80's el país se vio envuelto en una profunda crisis social y política, la cual tuvo efectos también en el modelo económico, principalmente por las decisiones que se tomaron frente a la crisis y por los efectos que tuvo la guerra civil. A partir de 1989 se comienza a implementar un nuevo modelo económico basado en la exportación de productos no tradicionales a mercados extrarregionales.¹⁴

En el plano territorial tienen fuerte influencia dos elementos. El primero es la masiva migración hacia el extranjero, principalmente a Estados Unidos, que para la década de los 90's rondaba cerca de 1.5 millones de salvadoreños y salvadoreñas fuera del país. La segunda es una creciente urbanización, pues para 1992, la población urbana era de 50.5%. Esto dos elementos tienen dos efectos. Por una parte, el agotamiento del modelo agroexportador pues las remesas familiares se constituyen como la principal fuente de divisas del país. Esto llevó una transformación hacia economía de servicios y comercio, de esta forma El Salvador entró en un escenario donde el principal excedente se produce en el exterior; y por otra parte las principales actividades se invierten en la esfera de la circulación.¹⁵

De esta forma se pasa de una economía agroexportadora a una economía tercerizada, basada en la desregulación y en la economía de libre mercado. Por otra parte, la aceleración del proceso de urbanización y de la migración provocó un agotamiento en las actividades de subsistencia de las zonas rurales, profundizando la pobreza en el ámbito rural, principalmente en aquellas zonas más desconectadas de los principales núcleos urbanos. Para el caso de la Franja Costero Marina, comienzan a consolidarse actividades productivas como la industria manufacturera, los servicios logísticas y el turismo, que coexisten con la todavía existencia de usos de tierra heredados del modelo agroexportador. Esto es visible en

¹³ LUNGO, Mario; OPORTO, Francisco; CHINCHILLA, Roberto. (1996). Proceso de Urbanización y Sostenibilidad en El Salvador. San Salvador : PRISMA.

¹⁴ Segovia, Alexander (1997). Cambio Estructural, Políticas Macroeconómicas y Pobreza en El Salvador. Programa de Naciones Unidas para el Desarrollo. San Salvador, El Salvador.

¹⁵ Ídem

La reconcentración de la tierra vía la Caña de Azúcar

Con la caída de los precios del algodón durante la década de los 80, sumado a la reforma agraria, en que las cooperativas comenzaron a producir principalmente granos, el cultivo de algodón fue decayendo y posteriormente, de manera progresiva, reemplazado por una expansión en el cultivo de la caña azúcar. Este cultivo tomó mayor relevancia en la región luego de que, empujados por el bloqueo económico a Cuba luego de la revolución, Estados Unidos asignara cuotas a los países de Centroamérica y el Caribe. De esta forma, en los últimos 20 años el cultivo de la caña de azúcar se ha duplicado, superando las 100 mil manzanas.¹⁷

Pese a la pérdida de peso de la agricultura en la economía nacional, la caña de azúcar genera expectativas de expansión, principalmente impulsada por la posibilidad de producir etanol y las oportunidades de comercialización con la Unión Europea, a partir del TLC vigente desde 2013¹⁸. Esta expansión ha dado pie a nuevas formas de concentración de la tierra, debido a que la constitución de la república establece un límite de 245 ha (350 manzanas) por personería jurídica. Esto ha llevado a que se disparen los contratos de arrendamiento, en que las empresas o corporaciones arrendan o alquilan a productores pequeños y a las cooperativas¹⁹. Así mismo, a través de la creación de distintas personerías jurídicas.

Al ya característico conflicto por la tierra en El Salvador, se debe agregar los conflictos de tipo medio ambientales. Aquí encontramos tres principales. Primero, la expansión de la caña ya bordea bosques secos y manglares de las zonas de costeras, principalmente al Oriente, como la Bahía de Jiquilisco y el Estero Jaltepeque. Una segunda problemática es la alta demanda de agua para un riego complementario que hacen los cañeros, lo cual afecta la ya delicada problemática de disponibilidad de agua en El Salvador y que avecina un conflicto

¹⁷ BAUMESTEIR, Eduardo. (2013). El Salvador. Concentración de Tierras y Seguridad Alimentaria en Centroamérica (57-69). Centroamérica: Coalición Internacional para el Acceso a la Tierra.

¹⁸ En el año 2013 El Salvador firmó un acuerdo de Libre Comercio con la Unión Europea, en conjunto con los países centroamericanos que integran el SICA.

¹⁹ MARN/GIZ (2012). Análisis de la producción azucarera en El Salvador y sus vínculos con procesos de cambio del uso del suelo, la deforestación y degradación de ecosistemas forestales

para los próximos años²⁰. Finalmente, los problemas de salud provocados por la quema de los cañales durante la zafra, como estrategia para la limpieza del suelo, que provocan enfermedades de tipo respiratorias en las poblaciones cercanas. A eso hay que añadir los riesgos para la soberanía alimentaria que implica el riego del herbicida glifosato, que afecta a los huertos comunitarios y otras plantaciones. Todo lo anterior pone en entredicho la viabilidad de la expansión de este cultivo, mientras el conflicto en lo referente a los usos del suelo continúa.

La plataforma logística y la red de transporte en El Salvador

La plataforma logística de El Salvador encierra una de las principales apuestas para el desarrollo local de la región. El Salvador, por su ubicación geográfica, que le permite conectar con la red de Guatemala, Honduras y Nicaragua, pero que además cuenta con el hub aeroportuario de una de las empresas translatinas más grandes, una red de carreteras que incluye el corredor oceánico pacífico, la carretera panamericana, y es visto como un punto estratégico dentro de la red de transporte y comercio regional. Las distintas estrategias de integración intrarregional, como el Proyecto Mesoamérica (PM)²¹, el Asocio para el Crecimiento (APC) y el Fondo del Milenio en su segundo compacto (FOMILENIO), estos últimos impulsados por la cooperación estadounidense, incorporan el tema logístico como un eje central, lo cual denota su papel estratégico.

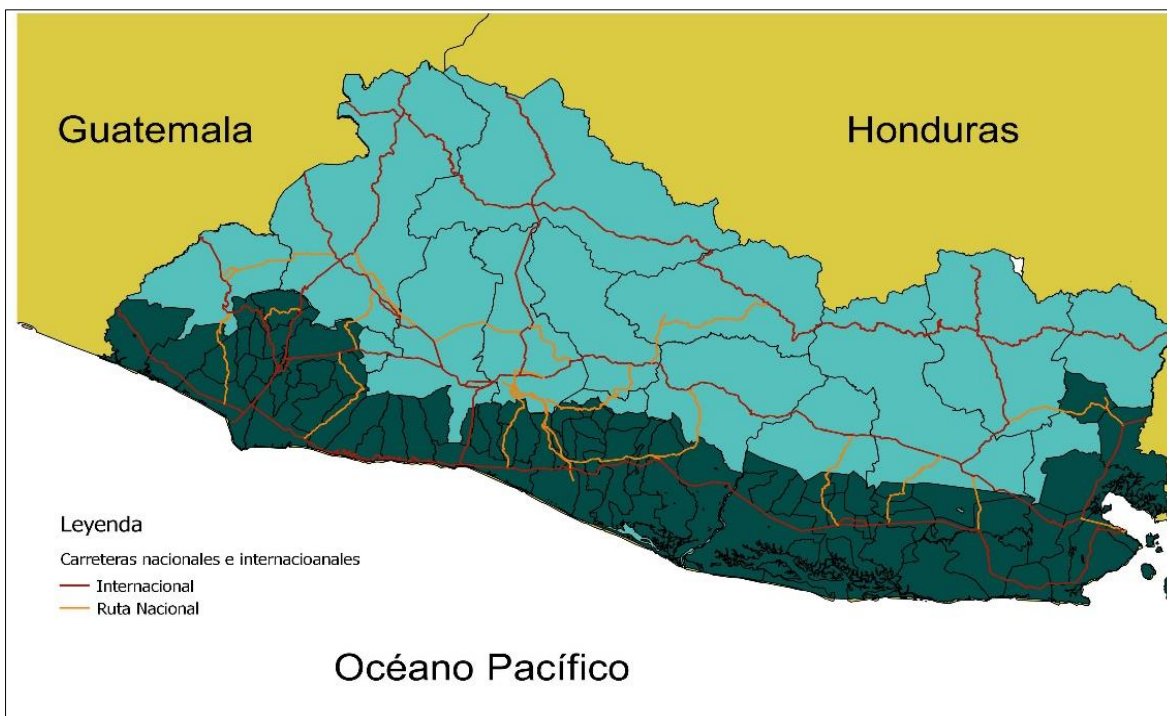
La red modal de transporte en El Salvador está principalmente constituida por carreteras (Ver mapa 4). Tal y como se mencionó con anterioridad, el sistema ferroviario quedó desmantelado desde 2002. El crecimiento del cultivo de azúcar hacia la zona oriental, implica un aumento en los costos de transporte para los ingenios, debido a que la distancia se incrementa, esto aumenta los daños a las carreteras pues la caña se transporta en vehículos pesados. A lo largo de la región se ubican distintas industrias, principalmente manufactureras, servicios logísticos (destacan acá los servicios aeronáuticos), y las principales apuestas en oferta hotelera y turística.

²⁰ <http://www.contrapunto.com.sv/sociedad/ddhh/campesinos-enfrentan-a-poderosa-industria-del-azucar/1647> (Consultado el 22/05/2017)

²¹ Antes Plan Puebla Panamá

No obstante la amplia cantidad de importantes empresas que se ubican en la zona, su vinculación con el territorio es poca. Un ejemplo de esto es que muchas empresas manufactureras están registradas en San Salvador, por lo que no tributan a los municipios. Además de que al estar dentro de la Ley de Zonas Francas, son zonas exentas de cualquier tributo. Lo mismo ocurre con muchos de los principales activos logísticos. En el caso del aeropuerto de San Salvador, este funciona como recinto fiscal y un segmento importante de empleados se traslada a diario desde la capital para trabajar en las operaciones del mismo y de las empresas que ahí operan. Se puede decir, que en términos funcionales el aeropuerto es una extensión de la capital, ya que tiene una mayor integración al circuito urbano de ésta que a las redes productivas y urbanas locales.

Mapa 4. Red vial de El Salvador, 2014



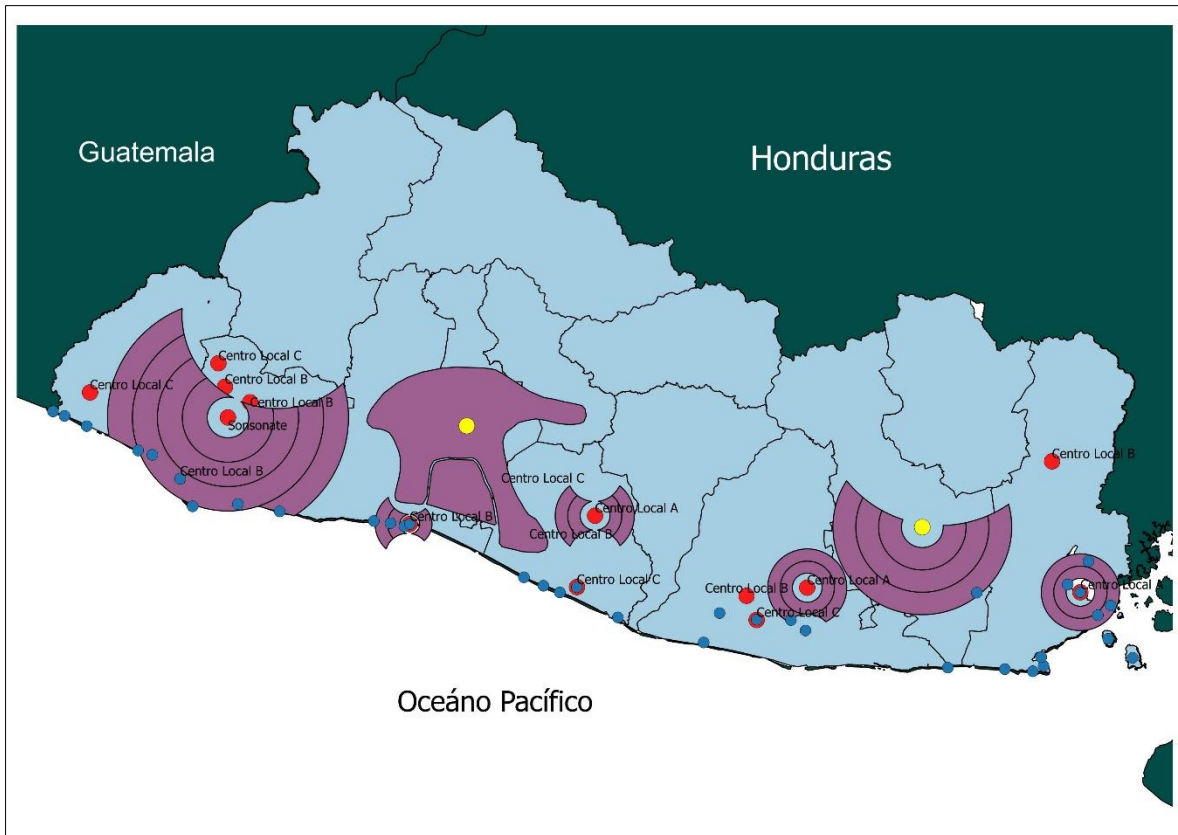
Fuente: Elaboración propia con mapa de la STP

En el caso de los dos puertos principales, el puerto de Acajutla y el puerto de La Unión, encontramos una dinámica que históricamente se ha tornado competitiva. El puerto de Acajutla, por su cercanía a San Salvador y una mejor red de carreteras, logró posicionarse como el principal puerto del país. Si bien es cierto que el puerto junto al turismo es la principal actividad económica de la zona, que la mayor parte de quienes trabajan en el

puerto son del municipio y de los aledaños, dentro del departamento de Sonsonate, su capacidad de generar desarrollo en la misma ha sido poca. Acajutla cuenta con núcleos urbanos más bien precarios, con poco desarrollo mobiliario, y ausencia de servicios urbanos de calidad. Se podría decir que en términos generales, y pese a la presencia de distintas actividades logísticas de varias empresas, que le agregan valor, el puerto es principalmente un punto de entrada para el comercio en las ciudades interiores y Sonsonate, que principal centro urbano de la región (ver mapa 5).

En cuanto a las operaciones y gestión, el Puerto de Acajutla trabaja bastante bien y tiene una demanda relativamente consolidada. Sin embargo, la infraestructura y sus capacidades han venido quedando rezagadas frente al aumento del volumen de contenedores y el tamaño de los barcos. Fue en este sentido que se inició la construcción del Puerto de la Unión Centroamericana, el cual está localizado en el Golfo de Fonseca. Este puerto es uno de los pocos en el Pacífico Norte con la capacidad de manejar barcos postpanamax, de gran calado. La premisa inicial en el diseño era que la carga de contenedores iba a trasladarse casi de forma “inmediata” al puerto de La Unión, además de administrar carga sobrante de puertos de México y Estados Unidos, que conectarían tanto con el caribe hondureño a través de un canal seco y con el canal de Panamá.

Mapa 5. Sistema de ciudades en la FCM



Fuente: Elaboración propia con mapas bases de STP

Inaugurado el Puerto de la Unión (Ver imagen 1) en el año 2009, se generaron múltiples expectativas, varios servicios de hotelería y comercio se abrieron en la zona y muchos jóvenes se capacitaron en áreas vinculadas a la actividad portuaria. La estrategia de desarrollo para la zona oriente contemplaba al Puerto como su eje central. No obstante, esto, a la fecha el Puerto sigue sin funcionar y sus impactos a nivel local y regional son mínimos. Incluso, para algunos grupos, como los pescadores artesanales, las actividades de dragados realizadas durante la construcción provocaron una reducción importante en el banco de peces.

Imagen 1. Puerto de La Unión Centroamericana



Fuente: Fotografía propia

En el caso de este puerto, su implementación fue pensada desde una mirada causal, funcional y geométrica, asumiendo que la sola construcción de la infraestructura generaría un dinamismo en lo local. El resultado es un puerto que a la fecha dejó más frustraciones que beneficios entre los pobladores y en la región oriental. Tal y como señala Santos, el territorio es condicionante de los procesos sociales²², los puertos pueden servir como fronteras tecnológicas y culturales, pero también como barreras. Algunas de las causas que no han permitido su funcionamiento son las siguientes:

1. Falta de un operador. El proyecto fue pensado para ser retomado por un operador privado. Sin embargo, la licitación formulada en 2016 terminó vacía. Algunas de las razones que daban las empresas que se presentaron fue que no existía claridad en cuanto a las operaciones de dragado, tampoco estaban dispuestas a competir con el Puerto de

²² SANTOS, Milton. (1996). La naturaleza del Espacio. Técnicas y tiempo. Razón y emoción. Barcelona: Ariel.

Acajutla, siendo este público. La concesión de ambos puertos es lo político bastante compleja, pues Acajutla tiene una fuerte organización sindical. De momento, una gestión estatal no parece tan viable financieramente, y es que la puesta en marcha del Puerto requiere importantes inversiones. Se podría decir que el puerto nació y fue pensado desde un inicio para ser privatizado.

2. Altos costos en el sistema de dragado
3. Poca demanda de carga
4. Ausencia de un marco jurídico adecuado durante los primeros años de construcción
5. Precaria infraestructura urbana necesaria para soportar las actividades: Sistemas de alcantarillado, tratamiento de aguas residuales, corredores logísticos, acceso vía transporte público, sistemas de salud y sanitarios (está pendiente la inauguración del hospital).

Principales actores y cambios institucionales

Las tragedias vinculadas a fenómenos naturales a finales del siglo XX y principios del siglo XXI, particularmente el huracán Mitch en 1998 y los terremotos del 2001, pusieron en evidencia la fragilidad y vulnerabilidad del territorio. En ese sentido, diversas organizaciones se formaron para trabajar la gestión territorial y los efectos del cambio climático incorporando la gestión de riesgos y el desarrollo sustentable. En este sentido, las instituciones públicas han ido orientándose en búsqueda de alinearse a esta agenda territorial. El actual gobierno creó y adaptó diversas instituciones públicas durante este periodo. Adicionalmente, distintas redes municipales se crearon para articular esfuerzos.

El siguiente esquema, que no pretende ser exhaustivo, muestra las principales organizaciones que conforman el entramado de actores de la FCM. Se resaltan en rojo aquellos actores que en este esquema se tienen una incidencia muy fuerte en la región.

Tipo de organización	Organizaciones
Asociaciones Intermunicipales	Microrregión Ahuachapán Sur Microrregión de Juayúa Mancomunidades los Izalcos Microrregión del Pacífico

	<p>Asociación municipios del Sur de la Libertad Asociación de Municipalidades de la Panorámica</p> <p>Asociación de Municipios los Nonualcos Asociación Municipios del Golfo de Fonseca</p>
Organizaciones Sociales, ONG y Sindicatos	<p>Comunidades del sur del municipio de San Francisco Menéndez Asociación Istatén Asociación Mangle</p> <p>Mesa Permanente de Actores del Bajo Lempa CENDEPESCA MOVITIERRA</p>
Empresas	<p>Central de Izalco (Grupo Cassa) Decameron Salinitas</p> <p>AVIANCA AEROMAN Hotel Pacifique Paradise Hotel Bahía del Sol</p> <p>Grupo Calvo Zona Franca Internacional LACTOSA</p>
Públicas/autónomas	<p>Dirección de Planificación Territorial Dirección de Territorialización del Estado</p> <p>Ministerio de Medio Ambiente y Recursos Naturales (MARN) Ministerio de Obras Públicas Comisión Ejecutiva Portuaria (CEPA) Ministerio de Gobernación y Desarrollo Territorial FOMILENIO II</p>

A modo de conclusión

La configuración del territorio nacional de El Salvador en general, y de la Franja en Particular evidencia en gran medida el cómo las acciones sociales inciden en el territorio pero también cómo este condiciona. La imposibilidad de ampliar la frontera agrícola más

allá de lo que la superficie del país lo permite, generó una fuerte presión, haciendo mayor el conflicto por los usos del territorio. Todos los conflictos en El Salvador, han estado vinculados no solo a diferencias de tipo políticas, en cuanto al control del Estado y transformaciones en el sistema económico, sino a distintas formas de valorizar el territorio y a la disputa por sus usos.

Para entender el estado actual de la Franja es necesario analizar su tardía incorporación al desarrollo económico del país. Visto desde una perspectiva histórica y relacional, nos permite entender el porqué de la ausencia de núcleos urbanos importantes, además del poco anclaje que algunas actividades económicas tienen con el territorio.

El marco interpretativo acá propuesto debería permitir, no solo tener una mirada histórica del territorio en su relación con los procesos sociales, económicos, políticos y culturales, sino que además brindar un marco para la toma de decisiones a los distintos actores, principalmente públicos y organizaciones sociales, para impulsar acciones encaminada a la equidad social. Finalmente, permite superar miradas que entienden al territorio únicamente como elemento físico dispuesto a ser explotado para incrementar el producto nacional, construyendo además formas de medición socioterritoriales y no únicamente desde variables macroeconómicas.