

Universidad Dr. José Matías Delgado
Maestría en Comunicación Organizacional



Trabajo de Graduación:
Presentado para optar al Título de Maestría en Comunicación Organizacional

Tema:
“Imagen Visual de la Carretera Longitudinal del Norte”
para FOMILENIO

Investigación realizada por:

Lic. Wiliam Alexander Hernández Reyes

Asesora:

Licda. Jackeline Borea Molina

Antiguo Cuscatlán, 9 de Abril de 2008

INDICE

CONTENIDO	Página
I. Resumen Ejecutivo	3
a. Introducción	3
b. Justificación	4
c. Planteamiento del Problema	5
d. Delimitación del Tema	5
II. Objetivos:	7
- Objetivo General	
- Objetivo Específico	
III. Marco Teórico	8
a. Antecedentes y Descripción de la Carretera Longitudinal del Norte	8
b. Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito: Catálogo de Señales Verticales, SIECA.	20
c. El Color y su importancia en el Diseño Gráfico	22
c.1 Teoría del Color	
c.2 Psicología de los Colores	
c.3 Uso de los Colores y la Psicología en los Diseños Gráficos	
IV. Metodología	33
a. Descripción de logos: Propuesta de Desarrollo de la Zona Norte y logo de FOMILENIO.	
b. Análisis Comparativo de logos Propuesta de Desarrollo de la Zona Norte y logo de FOMILENIO.	
V. Propuesta de Imagen Visual para FOMILENIO de la Carretera Longitudinal del Norte	38
a. Racional Creativo	
b. Diseños	
c. Convivencia de Logos	
d. Propuesta de señalización de La Longitudinal en carreteras	
e. Propuesta de Uso de Logo en papelería	
VI. Conclusiones	49
VII. Recomendaciones	50
VIII. Bibliografía	52
IX. Anexos	54

RESUMEN EJECUTIVO

a. Introducción

El Salvador está por experimentar una transformación en su estructura vial que permitirá llevar desarrollo y mejorar las condiciones de vida a la zona norte del país.

Gran parte de esta transformación se deberá al desarrollo de la carretera Longitudinal del Norte, la cual es un proyecto de nación, que representa grandes modificaciones en el desarrollo humano sostenible de la zona.

El Gobierno de El Salvador ha sido visionario en trazarse la meta y participar en la asignación de la Cuenta del Milenio. Logrando obtener fondos internacionales que sería destinados para mejorar los índices de pobreza en 94 municipios y los más de 600 mil habitantes de la zona.

El objetivo de esta investigación es contribuir a la creación la imagen visual de la Carretera Longitudinal del Norte, dándole vida, e identificando el desarrollo humano que se va a generar. Parte de la estrategia de la investigación se refiere a que este proyecto por medio de su imagen visual alcanzará un posicionamiento en la mente de los salvadoreños por medio del cumplimiento de uno de los objetivos más importantes del proyecto: ***“Llevar bienestar y desarrollo a las comunidades de la Zona Norte de El Salvador”***

Este proyecto pretende ser una propuesta concreta para que FOMILENIO pueda utilizarla como parte de su estrategia comunicacional.

FOMILENIO logrará con esta propuesta que la Carretera Longitudinal del Norte sea sentida como parte de los salvadoreños, y que ellos la hagan suya, se sientan orgullosos de un proyecto de grandes magnitudes.

b. Justificación

El Salvador obtuvo la asignación de fondos de la Cuenta del Milenio del Gobierno de los Estados Unidos de América, para la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte, y se encuentra en proceso de convertir en realidad esta importante vía para el país. A mediados de enero de 2008, se espera que estén concluidos ya los primeros diseños de uno de los tramos de esa carretera por parte de la empresa el Consorcio Consulta-Parsons Brinckerhoff International.

Este proyecto se encuentra en camino, para modificar la estructura actual de caminos de tierra por caminos rurales pavimentados. El impacto de este proyecto tiene como objetivo la mejora en la calidad de vida de 57 municipios, de los cuales 23, no tienen acceso a caminos pavimentados.

Sin embargo, la Longitudinal del Norte no tiene un rostro, no tiene una identidad ni imagen visual que les reafirme a los salvadoreños los atributos de tan importante obra de 330 kilómetros.

Esa será la tarea de este documento, presentar una propuesta de imagen creativa Visual de la Carretera Longitudinal del Norte, a FOMILENIO. Dicha imagen debe identificarse con los salvadoreños, crear empatía y permitir que todos y cada uno de ellos formen y se sientan parte de la misma.

Lograr esa sinergia y transmitirla en esa imagen visual, es el reto...

c. Planteamiento del Problema

La carretera Longitudinal del Norte es un proyecto de transformación de 330 de kilómetros de pavimento en la Zona Norte de El Salvador; su construcción está por iniciar en varios tramos; sin embargo, no posee una imagen visual, no tiene un rostro que la identifique con los salvadoreños y el país.

Crear esa identidad, esa marca de nación, permitirá posicionar este importante proyecto en la mente de los salvadoreños y en la comunidad internacional, contribuyendo de esa forma en la creación de polos de desarrollo en toda la Zona Norte del País.

Por las características de esta carretera y por los diferentes componentes que se incluyen para permitir el desarrollo sostenible de la Zona Norte y su objetivo principal de reducir la pobreza a través del desarrollo sostenible, es primordial definir y fortalecer la imagen visual de este proyecto.

d. Delimitación del Tema

La carretera Longitudinal del Norte es una realidad en su construcción, no hay marcha atrás. Es un proyecto, de esos pocos, que tienen connotaciones de nación. Forma parte del componente de Conectividad, que facilitará el desarrollo sostenible de la Zona Norte del país.

Este documento definirá una propuesta creativa de Imagen Visual para la Carretera Longitudinal del Norte para el Fondo del Milenio (FOMILENIO), que pueda ser usada para posicionar y potenciar el proyecto desde su período de construcción.

La propuesta consiste en:

- identificar elementos necesarios que serán integrados en uno solo. Este aspecto permitirá que se pueda comunicar cómo la infraestructura vial puede contribuir al desarrollo humano y productivo de la Zona Norte.
- Incluir la definición del concepto creativo y visual, así como la identificación de los elementos gráficos, que luego serán combinados para plasmarlos en piezas gráficas que permitan una conexión con los salvadoreños.

Esta imagen visual será el punto de partida para difundir y fortalecer el proyecto de la carretera Longitudinal del Norte, de esta propuesta visual se podrán desprender una serie de acciones y esfuerzos que permitan posicionar el proyecto.

II. Objetivos

a. Objetivo General:

- Presentar al Fondo del Milenio (FOMILENIO), una propuesta de Imagen Visual para la Carretera Longitudinal del Norte que pueda ser usada para posicionar y potenciar el proyecto desde su período de construcción.

b. Objetivo Específico:

- Definir el concepto creativo de la Longitudinal del Norte.
- Definir el concepto visual y los elementos que deben integrar la estructura gráfica de la Longitudinal del Norte.
- Crear muestras de las artes gráficas de la imagen visual para la Carretera Longitudinal del Norte.

III. Marco Teórico

a. Antecedentes y Descripción de la Carretera Longitudinal del Norte

Qué es el FOMILENIO

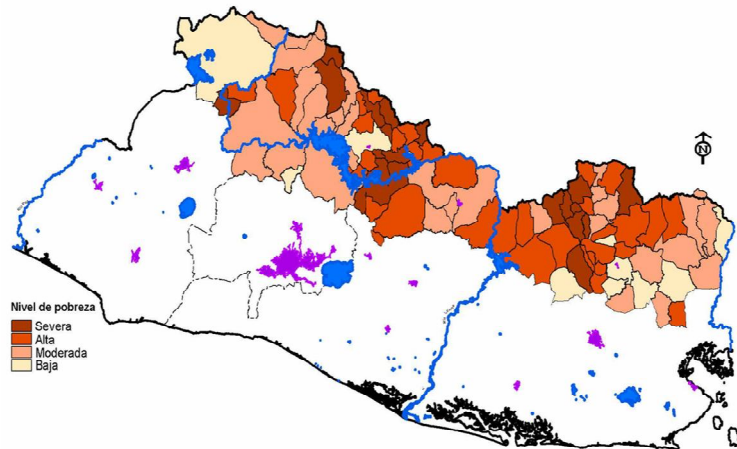
La Cuenta del Reto del Milenio (MCA)¹ es un programa de los Estados Unidos creado por el Presidente George W. Bush, administrado por la Corporación del Reto del Milenio (MCC, por sus siglas en inglés) cuyo objetivo es reducir la pobreza a través del crecimiento económico. Desde el año 2004, cuando inició sus operaciones, la MCA ha brindado asistencia a países que gobiernan con justicia, invierten en su gente y promueven las libertades económicas.

En noviembre de 2005, El Salvador y Namibia se convirtieron en los primeros dos países de ingresos medios bajos elegibles para acceder a fondos de la MCA, por lo que el país aprovechó la oportunidad y presentó un propuesta en mayo de 2006.

El 8 de noviembre de 2006, la Junta Directiva de la MCA aprobó la Propuesta presentada por El Salvador por \$461 millones para el Desarrollo Sostenible de la Zona Norte del País.

¿Por qué la Zona Norte del país? Por la existencia de 53 municipios de pobreza severa y alta, de un total de 100 municipios a nivel nacional, de acuerdo a los indicadores del mapa de pobreza del país.

¹ Información publicada por la Secretaría Técnica de la Presidencia en los periódicos La Prensa Gráfica y El Diario de Hoy, enero 2007.



Además se ha logrado identificar que debido a múltiples factores ha sido una zona que ha estado completamente aislada del resto del país, principalmente por estar aislada de las áreas donde atraviesan a la nación dos importantes carreteras, la Panamericana y la Litoral.



La propuesta presentada por El Salvador incluía tres grandes componentes, aspecto que hizo que se le asignaran los recursos financieros, esos componentes son:

1. Desarrollo Humano.
2. Desarrollo Productivo
3. Conectividad Vial.

Asimismo, contempla cinco ejes transversales que se reflejan en cada uno de los componentes: medio ambiente, equidad de género, desarrollo y ordenamiento territorial, transparencia y participación ciudadana.

El Componente de Desarrollo Humano tiene como objetivos incrementar los conocimientos y habilidades de la población y expandir el acceso a la infraestructura social básica.

Se invertirá en mejorar el centro de educación superior tecnológica (Megatec) en Chalatenango y por lo menos 30 centros de educación media técnica en la región y se brindará educación no formal a través de capacitaciones en temas productivos. Además, se destinarán recursos para infraestructura en agua potable y saneamiento, electrificación rural e infraestructura comunitaria.

El Componente de Desarrollo Productivo incluye medidas para ayudar a micros, pequeños y medianos productores a expandir sus mercados e incrementar la producción y empleo, maximizando el potencial económico de la zona, a la vez que se conserva el medio ambiente.

Este Componente tendrá orientación de mercado y se enfocará en cadenas productivas con fuerte potencial en la región. Los productores tendrán acceso a programas de servicios y asistencia técnica, programas de inversión y créditos y a equipo e infraestructura productiva.

El Componente de Conectividad Vial incluye el desarrollo de un sistema de carreteras que logrará la conectividad dentro de la Zona Norte, entre esta zona y el resto del

país y con otros países de América Central. El sistema incluye la Carretera Longitudinal del Norte y una red de caminos rurales.

A finales de noviembre de 2006, se suscribió el Convenio entre el Gobierno de El Salvador y la MCC y el 20 de diciembre, de ese mismo año, se logró la ratificación unánime del Convenio y la Ley de Creación de FOMILENIO por la Asamblea Legislativa, dándole así vida al Programa.²

Para administrar los fondos provenientes de la MCA, se creará una entidad autónoma de derecho público y de carácter técnico que se llamará Fondo del Milenio, FOMILENIO.

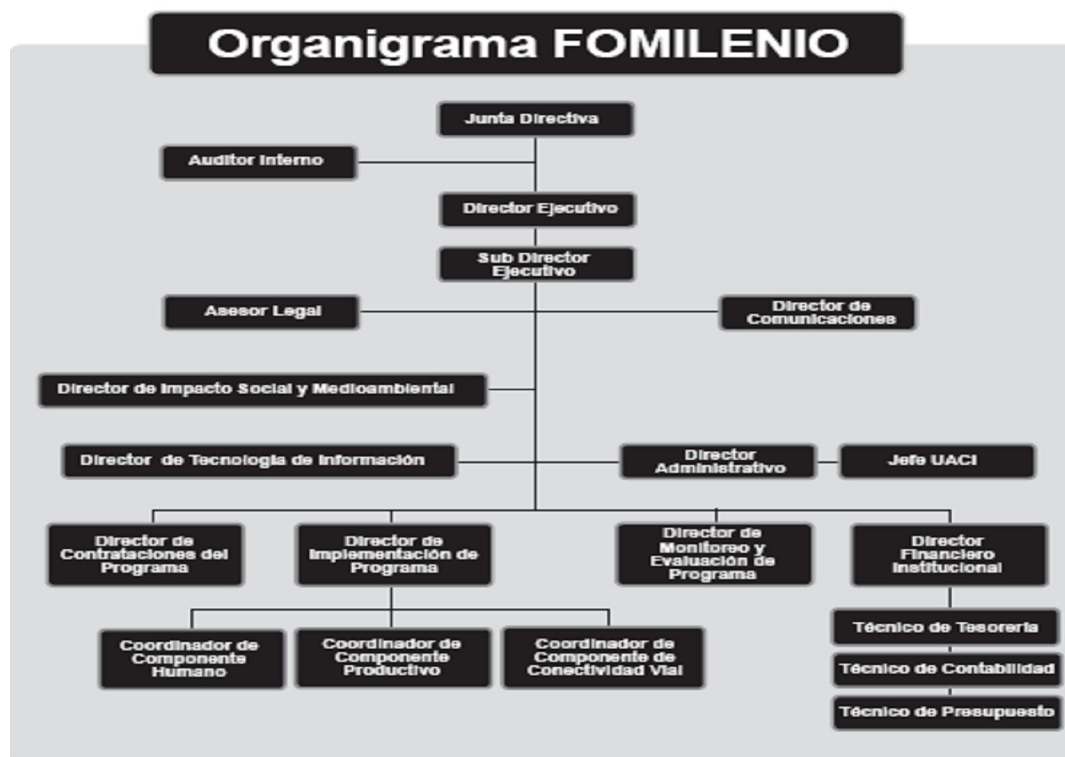
En febrero de 2007 se inició el proceso de selección del personal que conformará el FOMILENIO, para lo cual en una forma transparente la Secretaria Técnica de la Presidencia publicó en los periódicos de mayor circulación nacional las diferentes posiciones y sus perfiles profesionales, para que todo aquel interesado, sin distinción, aplicará siempre y cuando cumpliera con los requisitos profesionales que ahí se establecían.³

La Secretaría Técnica de la Presidencia ha conformado la estructura funcional y conformó su Junta Directiva y el Comité Asesor, así como la contratación de su personal y la instalación de sus oficinas.

² Convenio aprobado del Reto del Milenio entre el Gobierno de El Salvador y los Estados Unidos a través de la Millennium Challenge Corporation.

³ Publicación realizada en La Prensa Gráfica el martes 6 de febrero de 2007.

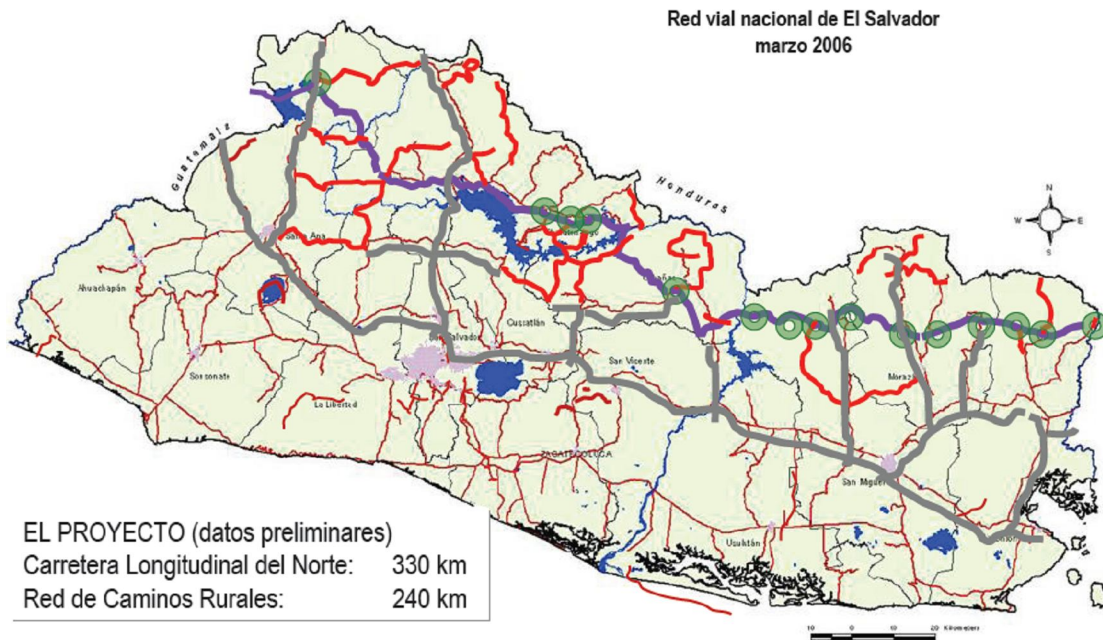
A continuación podemos examinar la estructura administrativa que conforma a FOMILENIO:



Proyecto de Conectividad (antecedentes)

El Proyecto de Conectividad aborda el problema del aislamiento físico de la Zona Norte con vistas a integrarla plenamente en los planes de desarrollo de El Salvador.

El aislamiento de la Zona Norte es un impedimento a su desarrollo y contribuye a la pobreza generalizada que afecta a más de la mitad de las familias de la Zona Norte. Mejorar la conectividad del transporte en la Zona Norte estimulará el desarrollo humano y productivo, reduciendo el tiempo y el costo de los viajes, facilitando el acceso a los mercados, estimulando el desarrollo regional y el uso productivo de las tierras, atrayendo inversiones y mejorando el acceso a los servicios de salud y educación.



Las condiciones actuales de las carreteras y, en algunos lugares, la falta total de ellas ha contribuido al aislamiento de la Zona Norte. Con el Proyecto de Conectividad 57 municipios en El Salvador estarán conectados por carreteras pavimentadas seguras.

En la actualidad, 23 de los 57 municipios tienen únicamente caminos de tierra no pavimentados. Durante los períodos de lluvia intensa, dichas carreteras y, en especial, las que no están pavimentadas llegan a ser intransitables.

En la Zona Norte, una gran cantidad de comunidades vecinas no tienen rutas de transporte directas y seguras que las conecten, de tal forma que los habitantes tienen que recorrer grandes distancias, en algunos casos, en condiciones difíciles, para llegar a los servicios o los mercados en comunidades vecinas.

El Proyecto de Conectividad proveerá un acceso significativamente mayor que ayudará a aliviar esas dificultades, a disminuir el tiempo de viaje y reducir los costos de operación y mantenimiento de los vehículos.

Resumen del Proyecto de Conectividad y Actividades Relacionadas.

El Financiamiento de la MCC, de conformidad con el Proyecto de Conectividad, se destinará a la construcción de una carretera longitudinal de dos sendas que cruce la Zona Norte (la “*Carretera Longitudinal del Norte*” o “*CLN*”), que servirá como arteria de transporte en la Zona Norte y aumentará la conectividad internacional a través de dos nuevos cruces de fronteras.

Uno de estos cruces estará al Este con Honduras; y el otro al Oeste con Guatemala. Asimismo, el Proyecto de Conectividad financiará mejoras a una red estratégica de carreteras de conexión (la “*Red de Carreteras de Conexión*” o “*RCC*”), que aportará carreteras pavimentadas seguras para la conexión de municipalidades remotas y pueblos rurales en la Zona Norte con la CLN y otras rutas regionales y nacionales.

El Financiamiento de la MCC apoyará las siguientes Actividades del Proyecto:

- ***Carretera Longitudinal del Norte***: Diseñar y construir aperturas de aproximadamente 50 kilómetros de carreteras secundarias para elevar aproximadamente 160 kilómetros de carreteras al nivel de carreteras secundarias; y rehabilitar aproximadamente 80 kilómetros al nivel de carretera secundaria.
- ***Red de Carreteras de Conexión***: Mejorar aproximadamente 240 kilómetros al nivel carretera terciaria.

A continuación se resumen las Actividades del Proyecto bajo el Proyecto de Conectividad:

Actividad del Proyecto: Carretera Longitudinal del Norte (la “Actividad de la Carretera Longitudinal del Norte”)

La Carretera Longitudinal del Norte (CLN) dará acceso contiguo y seguro a las comunidades de la Zona Norte, así como a los corredores de transporte principales, permitiendo que la Zona Norte participe de mejor manera en la economía nacional y regional. Una vez concluida, esta vía cruzará todo El Salvador, desde Guatemala en el Oeste hasta Honduras en el Este, y se conectará con carreteras que van al Sur de El Salvador, al nuevo puerto del Océano Pacífico, puerto La Unión en el Este de El Salvador, y a los puertos del Caribe, en Guatemala (Puerto Barrios) y en Honduras (Puerto Cortés).

En vista del aumento en la participación de El Salvador en los mercados internacionales y nacionales por medio del Tratado de Libre Comercio entre Centroamérica, República Dominicana y los Estados Unidos (CAFTA-DR) y las actividades del Plan Puebla-Panamá, la Longitudinal dará acceso importante a una amplia gama de oportunidades a las comunidades de la Zona Norte.

Sistemas de transportes eficientes y seguros son esenciales para la participación de El Salvador en los mercados internacionales y nacionales y dicha infraestructura es de importancia vital, en especial, para los pequeños productores y proveedores locales. En la actualidad, la Zona Norte carece de una ruta de transporte segura y eficiente para los bienes y servicios de sus comunidades.

La Actividad de la Carretera Longitudinal del Norte generará una amplia gama de beneficios, entre ellos, contribuir a una mejor y más oportuna transportación de productos a los mercados respectivos, permitir el acceso eficiente de servicios públicos, como ambulancias y transporte público, y reducir los costos de operación y mantenimiento de los vehículos.

Sujeto a las modificaciones que pudieran resultar de los estudios de factibilidad, la CLN se puede describir, por segmentos, de la siguiente manera:

Segmentos de la CLN	Distancia (kilómetros)
La Virgen (El Salvador - Frontera de Guatemala) - Nueva Concepción	56,3
Chalatenango - Nuevo Edén de San Juan	99,3
Nuevo Edén de San Juan – Oscicala	62,9
Oscicala - Concepción de Oriente (El Salvador - Frontera Honduras)	72,4
TOTAL	290,8

El Financiamiento de la MCC, en específico, apoyará:

- a) Diseño; evaluación ambiental, según se requiera (que incluya, en su caso, Estudio de Impacto Ambiental –EIA-, etc.); las actividades de construcción para la apertura, mejoramiento o rehabilitación de aproximadamente 290 kilómetros de la Longitudinal.
- b) Implementación de medidas de mitigación ambiental y social según se identifican en la EIA, o según se requiera, incluyendo compensaciones por el desplazamiento físico o económico de personas, residencias y negocios afectados por dichas obras con arreglo a la Política Operacional de Reasentamiento Involuntario del Banco Mundial (OP 4.12), y la implementación de planes de concientización sobre el VIH/SIDA, satisfactorios para la MCC.
- c) Diseño y construcción de obras de drenaje, según se requiera.
- d) Diseño y construcción de puentes nuevos y rehabilitación de las estructuras de puentes existentes, según se requiera;
- e) Colocación de señalizaciones e incorporación de otras mejoras de seguridad;

- f) Administración, monitoreo y auditoria de mejoras y modernizaciones bajo el Proyecto; y
- g) Capacitación en ordenamiento ambiental.

(b) Actividad del Proyecto: Red Estratégica de Carreteras de Conexión (la “Actividad de Conectividad”)

Actualmente, un gran número de carreteras rurales en la Zona Norte resultan virtualmente intransitables sin un vehículo de tracción en las cuatro ruedas. Asimismo, considerando las abundantes lluvias y los frecuentes niveles de inundación en esta región, dichas vías no son sólo ineficientes sino también peligrosas.

Mediante la mejora de aproximadamente 240 kilómetros de carreteras, principalmente de tierra, al nivel de carreteras terciarias modificadas, la Actividad de Conectividad vinculará una amplia zona rural de la Zona Norte con la nueva carretera y con la red existente de carreteras pavimentadas.

La mejora de las carreteras de conexión mejorará los vínculos con el transporte y reducirá el tiempo y costo de la transportación. Los residentes de la Zona Norte tendrán movilidad dentro de sus pueblos, así como acceso a territorios más allá de sus fronteras usuales.

Sujeto a las modificaciones que pudieran resultar de los estudios de factibilidad, la RCC se puede describir, por segmentos, de la siguiente manera:

Segmentos de Carreteras	Distancia (kilómetros)
VTI: San José Cancasque - Postónico - Cerrón Grande - Jutiapa - Tejustepeque y Ramal.	23,04

VT4: Ilobasco - Presa 5 de Noviembre	32,4
VT8: S. Miguel de Mercedes - S. Antonio Los Ranchos – Postónico	14,93
VT16: Nombre de Jesús – Arcatao	16,87
VT5: Masahuat - Santa Rosa Guachipilín	12,25
VT6: Nueva Concepción – Texistepeque	27,29
VT7: San Fernando - Dulce Nombre de María	31
VT11: San Francisco Morazán - Tejuela - El Paraíso	15,03
VT2: Sesori - Et. SAM31E (Nuevo Edén San Juan)	15,3
VT3: Anamorós – Lislique	8,5
VT13: Perquín - Paso del Mono	13,17
VT15: CA:7 – Arambala – Joateca	17,8
VT17: SAM33, Cantón El Carrizal - San Antonio	7,15
VT18: MOR13W, San Simón - San Isidro	3,65
TOTAL	238,38

El Financiamiento de la MCC apoyará, específicamente:

(i) Diseño; evaluación ambiental, según se requiera, (que incluya, en su caso, EIA, POA y PAR complementarios); las actividades de construcción para la apertura, mejoramiento o rehabilitación de aproximadamente 240 kilómetros de la RCC;

(ii) Implementación de medidas de mitigación ambiental y social según se identifican en la EIA, o según se requiera, incluyendo compensaciones por el desplazamiento físico o económico de personas, residencias y negocios afectados por dichas obras con arreglo a la Política Operacional de Reasentamiento Involuntario del Banco Mundial (OP 4.12), y la implementación de planes de concientización sobre el VIH/SIDA, satisfactorios para la MCC;

- (iii) Diseño y construcción de obras de drenaje, según se requiera;
- (iv) Diseño y construcción de puentes nuevos y rehabilitación de las estructuras de puentes existentes, según se requiera;
- (v) Colocación de señalizaciones e incorporación de otras mejoras de seguridad;
- (vi) Administración, monitoreo y auditoria de mejoras y modernizaciones bajo el Proyecto;
- (vii) Capacitación en ordenamiento ambiental.

Beneficiarios.

Los beneficiarios directos e inmediatos del Proyecto de Conectividad serán los habitantes de la Zona Norte que cubre una extensión de 7 mil 500 kilómetros cuadrados, más de un tercio del territorio nacional. Aproximadamente 600 mil habitantes de la Zona Norte, distribuidos en 94 municipios, de los cuales, el 52 por ciento corresponde a población femenina que se verá beneficiada.

Asimismo, los salvadoreños fuera de la Zona Norte se beneficiarán de la integración de la Zona Norte con sus habitantes, teniendo como resultado un proceso de desarrollo sostenible para El Salvador y la región de Centroamérica. Las mejoras a la red de carreteras en la Zona Norte contribuirán a elevar el nivel de vida en seis áreas del país

b. Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito: Catálogo de Señales Verticales, SIECA.



R-1-1



R-1-2



R-1-3



R-1-4

El Salvador, al igual que el resto de países centroamericanos se rige en materia de señalización vial por estándares aprobados por organismos regionales, eso significa que la señalización vial, horizontal y vertical, no puede tener elementos distintos a los aprobados.

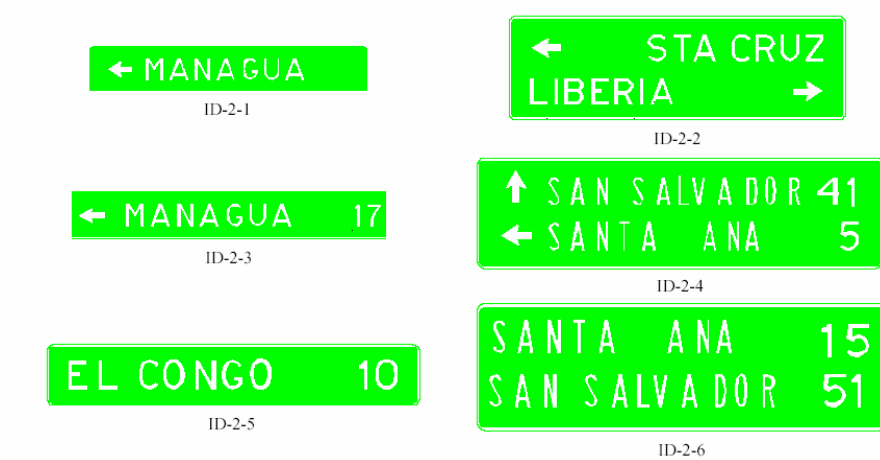
El Sistema de Integración Centroamericano, SIECA, aprobó en el año 2000, el Manual para Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito, que contiene la norma de señales verticales para las diferentes carreteras de los países miembros.

Este Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito es una adaptación ampliada y actualizada del Manual de Dispositivos para el Control del Tránsito de Costa Rica de 1998, que es una traducción parcial ampliada y adaptada de las normas y recomendaciones de la versión 1988 del MUTCD de E.U.A.

Esa adaptación toma en cuenta las condiciones climatológicas, geográficas, socioeconómicas, culturales y operativas de Costa Rica, las cuales son similares a las del resto de países del istmo.

También considera la revisión de la Parte VI del MUTCD publicada en 1993, así como las revisiones en trámite de aprobación publicadas en el “Federal Registry” hasta 1997. Como complemento se utilizaron las recomendaciones del Manual Interamericano de Dispositivos para el Control del Tránsito en Calles y Carreteras de 1991, y las de algunos otros países latinoamericanos, en particular México y Chile.

Como ejemplo de la señalización en carreteras podemos apreciar los siguientes:



Otra referencia básica utilizada fue el Manual de Señalamiento de Tránsito del ITE, publicado en 1997.

También se adaptaron algunos aspectos innovadores o no cubiertos por la práctica estadounidense o latinoamericana, de la convención de señalamiento europea. Para efectos del presente Manual Centroamericano además se introdujeron conceptos más actualizados del borrador de la próxima versión del año 2001 del MUTCD, así como del Manual de Caltrans de 1999, el Manual de Señales del Reino Unido de 1995, el Manual de Chile de 1999, el Manual Mexicano para Zonas Urbanas, el Manual de Honduras de 1996 y el borrador de 1999 del Manual de España.

Vale la pena mencionar, que esta normativa es la aplicada actualmente en el país.

c. El Color y su importancia en el Diseño

c.1. Teoría del Color⁴

Cuando se habla de color, se debe especificar a que tipo de color nos referimos, el que se percibe por el sentido de la vista o el que usamos. El que percibimos es el resultado de los rayos de la luz reflejada y, el que usamos, es el color material, el que utilizamos para colorear los objetos que nos rodean, un logo, un vehículo, una fachada, un cuadro etc.

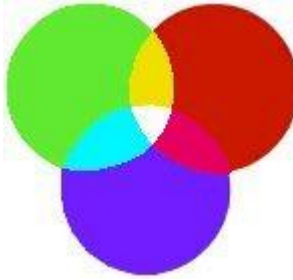
El primero, que se percibe por el sentido de la vista, es el color físico. El segundo, el color que usamos, es el color material o químico obtenido de óxidos y/o tintes naturales procedentes de animales y plantas.

Color físico

El color que percibimos por la luz es inmaterial, proveniente de los rayos del sol o proyectores artificiales. Como referencia de luz se toma los rayos que provienen del sol al mediodía.

Los colores que obtenemos por la descomposición de la luz solar o artificialmente, utilizando focos emisores de luz de una determinada longitud de onda, se denominan *colores aditivos*.

⁴ <http://www.xtec.es/~aromero8/acuarelas/psicologia.htm>



Para entender mejor este proceso es importante conocer las Leyes de Graznan. En la retina del ojo humano existen tres clases diferentes de frecuencias fotolumínicas que perciben las sensaciones del color. Los colores se perciben porque los objetos tienen la propiedad de absorber determinada cantidad de luz y rechazar otra.

El color que percibimos de un objeto es el rayo de luz que refleja. Así, un objeto es rojo porque absorbe los rayos azules y amarillos y rechaza los rojos y por tanto, el procesamiento que hace nuestro cerebro para este tipo de rayos, es lo que denominamos color rojo. Si los rayos absorbidos fueran rojos y rechazara los azules y amarillos, el color que percibiríamos sería el verde.

Las superficies que vemos de color negro es porque absorben todos los rayos y, por lo tanto no reflejan ninguno por lo que hay una ausencia de color. Los objetos blancos reflejan todos los colores, o sea, los rechaza.

Manteniendo las premisas anteriores, si a un color-luz añadimos otro color-luz, la mezcla resultante ha de darnos, forzosamente, un color-luz más luminoso, más claro.

La suma del color-luz verde y del color-luz rojo, ha de proporcionar un color-luz más claro: el amarillo.

Young determinó, por eliminación, que los seis colores del espectro podían ser reducidos a tres colores básicos del mismo espectro, es decir, halló que con sólo tres colores (rojo, verde y azul oscuro) podía recomponer la luz blanca Y que mezclando estos tres colores por parejas, obtenía los tres restantes (azul cian, púrpura y amarillo). Con lo cual determinó cuales son los colores primarios del espectro y cuales los secundarios.

c.2 Psicología de los Colores⁵

El objetivo primordial de la psicología de los colores es la "determinación de relaciones lo más claras posibles entre los colores como manifestaciones y los acontecimientos psíquicos asociados a ellos.

"La psicología de los colores intenta ir más allá de la simple inclinación para llegar a experiencias generales, preguntando a personas de experimentación por sus colores preferidos, y comparando los resultados con el carácter psíquico y la situación de la personalidad que ha sido interrogada.

A continuación se reproducirá fundamentalmente la evaluación de los significados de los colores en dos de estos tests: El primero se denomina Test Piradimal del Color (FPT) y fue creado por Heiss y Halder. Con él lo que hay que hacer es formar una pirámide del color según criterios estéticos. El segundo test clínico del color se denomina Test Lüscher en honor a su creador. En él se pide colocar algunos colores en una jerarquía de acuerdo a la simpatía con respecto a un color particular.

Amarillo

Según Lüscher lo más característico del color amarillo es "la claridad que refleja la luz y de ese modo la irradia a todos lados, la reluciente serenidad".

El amarillo se corresponde con la libre distensión, con la disolución. "En sicología el amarillo significa un alivio de lo fatigoso, de lo agobiante y de lo inhibitor". "El amarillo siempre empuja hacia delante, hacia lo nuevo, lo moderno, hacia el futuro". Halder dice: "Junto a otras tonalidades de color, el amarillo se adjudicó a una especie de síndrome impulsivo, ya que su relación con la motivación para el rendimiento y con la atención externa guiada por un objetivo final, pero no obstante emotiva, es evidente".

⁵ <http://html.rincondelvago.com/psicologia-del-color.html>

Azul

Al azul oscuro utilizado en su test Lüscher le atribuye una tranquilidad sin excitaciones. El pulso, la presión sanguínea, la frecuencia respiratoria y las funciones del estado de vigilia se reducen y se regulan. Correspondiéndose el azul oscuro en lo que respecta al cuerpo con la calma, psicológicamente con un estado de paz y satisfacción.

El test piramidal de colores distingue dos tonalidades de azul, el azul oscuro de Prusia y un azul turquesa claro. Según Halder al comienzo de la investigación con el test piramidal de colores el azul oscuro era el color de la intro-versión, de la dedicación al interior propio, al mundo de las vivencias individual, al repliegue hacia la propia persona.

"Esta forma de introversión conduce a un gobierno de las emociones." En cambio el azul no se percibe como "rebajado", como es el caso de otros colores. Así que parece acertado contemplar al azul "como indicador de una función de gobierno y control adaptada, que sólo habría que interpretar en casos extremos como una reducción de la capacidad vivencial".

Con referencia al azul claro del test piramidal de colores dice Halder: "Si se mantiene el contenido interpretativo básico del azul oscuro, entonces parece poder modificarse el significado del azul claro, de modo que el gobierno no es que se estreche, sino que se hace más elástico, quizás incluso más quebradizo. Así que podemos suponer que el azul claro al igual que el verde está en condiciones de hacerse cargo de una función compensatoria".

Blanco

El color blanco no aparece en el Test de Lüscher. En el test piramidal de los colores es el blanco el color indicador de la falta de control y de regulación.

En los análisis del test piramidal de colores aparece con preferencia en protocolos de esquizofrenia y en otros grupos clínicos, apareciendo allí como representante de un

"arrastré de excitación", que puede exteriorizarse en agresiones directas o en una desinhibición del curso de las ideas.

Frente a esto el blanco se percibe sorprendentemente como un color reductor, de manera que Halder supone que en este color se encierra el intento de una reducción que no puede mantenerse firme ante la excitación.

Gris

Según dice Lüscher el gris es el color de la neutralidad. No sería ni colorido, ni claro, ni oscuro, ni tenso, ni aliviador, y así estaría completamente libre de cualquier tendencia psíquica.

De manera que el gris no representaría ningún territorio susceptible de ser reavivado, sino que sería la frontera, frontera de un país de nadie, contorno o división. Siendo también el color de la abstracción, que divide los antagonismos: "el gris es toda la teoría". "Aquel que elige el gris, la frontera, en primer lugar en el test, no desea darse a conocer y quiere protegerse de toda influencia, para mantenerse libre de excitaciones".

De esta forma el gris es preferido con frecuencia por ejemplo cuando se sufre un gran cansancio y en las situaciones de examen.

Aquel que rechaza el gris, es que lo encuentra aburrido y carente de vida y prefiere los otros colores cargados de emociones. Según Halder el gris puede indicar retraimiento, una diestra conducta evasiva, la evitación de un compromiso emocional, pero también rasgos de embotamiento.

El gris es el color clasificado como menos excitante, y de todos los colores del test piramidal de colores el considerado más desagradable. A modo de complemento se añaden aquí las opiniones de Halder, que sostiene que el gris en sus tonalidades oscuras tiene el carácter de una función neutralizadora, debilitadora de estímulos y reductora. Podría bautizarse como el color de la "represión".

El gris caracteriza a personas que evitan las dificultades, ignorándolas o yendo por otro camino para no encontrárselas, pero también puede ser un indicador de cualidades diplomáticas.

Verde

La tonalidad verde intensa del test piramidal de los colores la describe Halder como "momento de estabilidad y conseguida regulación de las fuerzas".

De esta manera el verde puede ser interpretado como una señal de integración, como signo de sensibilidad madura y de la compensación entre el mundo exterior y el interior.

Si hay alguien que es reincidente eligiendo el verde, esto quiere decir que existe una característica contraria que lleva hacia el neuroticismo, la inestabilidad y las alteraciones en las relaciones.

Para Lüscher el verde azulado elegido para su test es la expresión de la defensiva ante los cambios, los signos de estabilidad y auto confirmación, de la tensión de voluntad con el propósito de la perseverancia.

La aparente contradicción entre estos dos enunciados se disipa cuando se tiene en cuenta que el test piramidal de los colores escoge un verde medio fuerte, y Lüscher elige un verde azulado más frío. El efecto positivo de estabilidad del verde en Halder parece con Lüscher desplazado hacia un significado con una perseverancia demasiado acentuada.

Marrón

De acuerdo con Lüscher el marrón es un rojo amarillento oscurecido, y por consiguiente la fuerza vital del rojo queda aquí rebajada. La vitalidad sigue permaneciendo, pero ya no tiene un efecto activo, sino una sensación pasiva.

El marrón representa la sensación vital, sensual, de manera que la posición de este color en el test de Lüscher daría información sobre la actitud ante la sensación corporal vital.

Si al marrón se le da una posición preferente en la serie de colores del test, esto da muestras de un aumento de las necesidades de relajación mediante la comodidad y la satisfacción sensual. Según Halder el marrón se consideró en el test piramidal de los colores como "representante de una fuerza de resistencia psíquica".

Su importancia se deriva de que puede obtenerse de la mezcla del naranja con el negro. En el test piramidal de colores el naranja tiene el significado de la orientabilidad pasiva de necesidades. En el caso del marrón también se añade la acentuación reductora, que hace que la postura ante las pretensiones sea más bien perseverante y tenaz. Pero el marrón representa al mismo tiempo también la energía vital positiva

Negro

El negro, como el gris, es considerado por Halder como el tener la tendencia a bloquear y rechazar los sentimientos afectivos. Como un color completo, el negro es considerado como más potente y enfático que el gris, y es así el color con el más enfático y diminutivo efecto activo, pero también es considerado como un color no placentero.

Según Lüscher el negro significa una parada final, un límite absoluto, el punto donde cesa la vida. El negro expresa la idea de la nada, rechazo tanto como oposición a la aceptación que, en el blanco alcanza su apogeo en absoluta libertad y sin defectos. El negro también significa elegancia, tragedia y luto.

Rojo

Según Max Lüscher el rojo es la expresión de la fuerza vital y del culmen de la excitación vegetativa. "El rojo eleva el pulso, la presión sanguínea y la frecuencia respiratoria. Con lo cual tiene el significado del anhelo y todas las formas del apetito.

El rojo es el impulso para causar efectos, para conquistar el éxito y para codiciar con ansias lo que brindan la intensidad y la abundancia de vivencias.

El rojo es el impulso, la voluntad vital de conquista y la potencia, desde la fuerza instintiva sexual hasta la transformación revolucionaria".

Según Halder el rojo representa "la capacidad de reacción general a los estímulos externos, indica la medida de la excitabilidad emocional". Si una persona de las sometidas al experimento no escoge el color rojo en la pirámide del color, esto alude a una inhibición o a un retraimiento de los acontecimientos de su entorno. "El rojo también puede integrarse posiblemente como contraindicador para las tendencias neuróticas".

Violeta

Según Halder el violeta es un color mezcla que presenta dos caras, ya que en este color conviven tanto elementos inhibidores como elementos estimulantes. De esta forma el violeta representa una intranquilidad interna y una inestabilidad, que puede ser tanto un signo de alteraciones como un indicador de tendencias evolutivas y de desarrollo.

Diferenciando aquí el test piramidal de los colores entre dos tonalidades de violeta, de las cuales a la más oscura se la considera más negativa, porque además sería reductora y así no podría dejar fluir el desasosiego. Así que este violeta es a menudo elegido especialmente por grupos con alteraciones psíquicas.

También Lüscher ve en el violeta en primer término la mezcla entre el rojo y el azul. Los significados del rojo como conquistador impulsivo y del azul como entregado cariñoso se funden en una unidad, que se convierte en signo identificativo.

"Este signo identificativo es una "participation mystique", una compenetración suprasensible, que se con-vierte en un sentimiento de unidad, de modo que todo lo que yo pienso y quiero, se tiene que corresponder con la realidad. Este poder se llama encantamiento, magia, y justamente ese es el significado del violeta.

Aquel que opte por el violeta, es que querrá entrar en un proceso mágico". De acuerdo con Lüscher el violeta puede significar la unidad como fusión erótica, pero también puede ser la indiferencia y la indecisión vacilante

Púrpura

Lamentablemente al púrpura no se le presta atención ni en el test piramidal de los colores ni en el test de Lüscher.

De acuerdo con lo que dice Ingrid Riedel este color encarna la dignidad y la autoridad. Aquí se incluye el atuendo de soberano de Júpiter así como el de los emperadores bizantinos.

Del atuendo del emperador bizantino y de su color se derivaría el manto de Cristo representado en los mosaicos bizantinos, que lo representan más como soberano del mundo que como Cristo doliente. El púrpura de los cardenales también se encuadraría dentro de esta tradición.

La Forma es un término amplio que encierra diversos significados. Puede referirse a una apariencia externa reconocible como sería la de una silla o la del cuerpo humano que en ella se sienta. También a un estado particular en el que algo actúa o se revela por sí mismo, como por ejemplo, al hablar del agua cuando es hielo o vapor. En arte.

La forma sugiere la referencia a la estructura interna, al contorno exterior y al principio. Frecuentemente, la forma incluye un sentido de masa o de volumen tridimensional, mientras que el contorno apunta más en concreto al aspecto esencial que gobierna a la apariencia formal, es decir, la configuración o disposición relativa de líneas perfiles que delimitan una figura o forma.

La psicología de la Gestalt afirma que la mente simplifica el entorno visual a fin de comprenderlo. Ante una composición cualquiera de formas tendemos a reducir el motivo que abarque nuestro campo de visión a los contornos más elementales y regulares que sea posible

El círculo

Es una figura centrada e introspectiva, generalmente estable y auto centrada en su entorno.

El triangulo

Significa estabilidad; es una figura extraordinariamente estable cuando descansa sobre uno de sus lados. No obstante, cuando se inclina hasta sostenerse sobre uno de sus vértices puede que dar en un estado de precario equilibrio o ser inestable.

El cuadrado

Representa lo puro y lo racional. Es una figura estática y neutra, carece de una dirección concreta

Los cubos, Los cilindros, Las esfera y Las pirámides

Son las formas que la luz pone de manifiesto con más relevancia; su imagen es diferenciable y tangible y son las que tienen las formas más bellas.

c.4 Uso de los Colores y la Psicología en los Diseños Gráficos

En el diseño gráfico, los creativos hacen uso de una serie de elementos para penetrar con mayor facilidad en la mente de las personas, los colores y la psicología de los mismos juegan un rol importante para facilitar ese ingreso en la mente de las personas.

La tipografía, los signos, el significado y el significante, son otros elementos que contribuyen a que un buen diseño hable por sí solo, penetre y se posicione en la mente de las personas, cumpliendo el objetivo principal para el que fue creado.

Cuando el diseñador conoce y aplica todos esos elementos en una propuesta creativa, busca una reacción en su audiencia, gustar, y ser aceptado.

Hoy en día, las técnicas modernas del diseño y la tecnología permiten que esos elementos se involucren y se conjuguen de una mejora.

Los principios del diseño sirven para ayudar a los diseñadores a explicar y mejorar su trabajo. Son generalizaciones abstractas, que tienen su origen en la teoría, la experiencia y el sentido común.⁶

Algunos elementos:

Visibilidad Cuanto más visibles sean las funciones, más probabilidad de que los usuarios las vean y usen.

Retroalimentación Cada acción con el sistema debe tener una clara reacción. Se puede hacer con sonido, de forma táctil, verbal, visualmente o combinadas.

Restricción Es la limitación de la interacción del usuario en un momento determinado. Las limitaciones pueden ser de tres tipos:

- Físicas. Ej: una clavija que no encaja
- Lógicas. Ej: si pulso un botón espero una reacción
- Culturales. Ej: el significado de un color no es igual en todo el mundo

Mapeo Es la relación entre los controles y su efecto.

Consistencia Es diseñar usando operaciones y elementos similares.

Comprensible Sería el atributo de un diseño que permite a las personas saber cómo usarlo. Puede ser de dos tipos:

- Percibidas, en el caso de una interfaz de un programa, que es virtual.
- Reales, en el caso de los objetos físicos.

⁶ <http://www.google.com/sv/search?hl=es&q=principios+de+dise%C3%B1o+grafico&lr>

IV. Metodología

La metodología de este trabajo se inicia con un análisis descriptivo de dos logos de instancias previas al proyecto de la carretera Longitudinal del Norte, para identificar elementos que puedan plantearse en la propuesta de imagen para la Carretera Longitudinal del Norte.

Los logos que se analizan son: Logo Desarrollo de la Zona Norte usado en la propuesta de país para buscar fondos ante la Cuenta del Milenio del Gobierno de los Estados Unidos de América, para la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte.

Y el segundo, el logo de la Fundación Milenio, instancia creada para administrar y ejecutar los recursos de la Cuenta del Milenio.

Luego de ese análisis se toman una serie de elementos de ambos logos para tratar de plasmar esos elementos en lo que será la propuesta de Imagen para la Carretera Longitudinal del Norte.

a. Descripción del Logo Desarrollo de la Zona Norte.

Cuando El Salvador presentó su propuesta para competir por los Fondos del Milenio, tuvo que fundamentar su estrategia en demostrar cómo se podría reducir la pobreza de la Zona Norte del país a través del crecimiento económico sostenible.

Para ello se plantearon tres componentes importantes: *Desarrollo Humano* (busca desarrollar habilidades humanas e infraestructura básica en la zona), *Desarrollo Productivo* (busca desarrollar actividades productivas basadas en programas de servicio y asistencia técnica, infraestructura y equipo productivo, y programas de inversión y créditos), y *Conectividad Vial* (desarrollar la conectividad de la Zona Norte a través de un sistema de carreteras: Longitudinal del Norte -red secundaria y terciaria de caminos-).

El logo Desarrollo Sostenible de la Zona Norte planteó, para esta etapa, los elementos que mejor describen los componentes de la propuesta que hizo El Salvador en ese momento.

Elementos:



Este logo incluye:

Diseño de un rompecabezas con piezas que se unen, mostrando un concepto de unidad y conectividad, que integra áreas de beneficio y desarrollo para esta zona del país.

Posee un alto contenido en colores y grafismos, aunque un poco excesivo pues cada pieza enmarca una idea gráfica.

Incluye mucho texto, pretendiendo explicar el concepto gráfico.

Figuras humanas: desarrollo humano (producción, salubridad, servicios básicos, educación, mejora en la calidad de vida).

Montaña: desarrollo y armonía con el medio ambiente.

Carretera: desarrollo de la Longitudinal del Norte como pieza importante del desarrollo de esa zona.

Ríos: el agua como un recurso básico (el río Lempa como una fuente de vida y desarrollo).

El logo plantea un objetivo: desarrollo sostenible de la Zona Norte, que se incluye en su tipografía, clara y haciendo uso de colores nacionales. Tema de país para todos los salvadoreños, sin importar ideologías.

b. Descripción del Logo de FOMILENIO.

El Salvador, luego de obtener los recursos para el programa de Desarrollo Sostenible de la Zona Norte, fue necesario crear toda una estructura que administre los recursos.

Mediante el Decreto Legislativo No. 189 del 20 de diciembre de 2006⁷, se crea el Fondo del Milenio (FOMILENIO), como una institución que administre los fondos y cumpla con todas las obligaciones y responsabilidades asumidas por el Gobierno de la República de El Salvador.

Cuando FOMILENIO nace inicia todo su proceso de contratación de personal y sus primeros pasos institucionales.

Crea su logo con afinidad y similitud, en algunos casos con el programa de Desarrollo Sostenible de la Zona Norte, retomando elementos como colores y gráficos.

⁷ Decreto Legislativo No. 189, publicado en El Diario Oficial, 4 de enero de 2006.

Elementos:



El logo de FOMILENIO es sustancialmente más sencillo y fácil de digerir.

Establece la marca FOMILENIO.

Plantea un marco creado por la fusión de las banderas de los países (Estados Unidos y El Salvador) que se unen, encerrando entre sí, el mapa de El Salvador, como un proyecto de nación y de cooperación.

En primer plano expone la representación de una familia que expresa positivismo, adicionalmente a que en el mapa se hace la diferencia de la zona a trabajar en FOMILENIO (Zona Norte donde la Longitudinal será pieza importante del desarrollo).

Incluye colores como el celeste, que representa el océano pacífico y un color de un gobierno incluyente de acuerdo a Halder; mientras que el amarillo que denota un camino de esperanza y progreso hacia delante.

El verde: desarrollo en armonía con el medio ambiente.

c. Análisis comparativo de logos: Desarrollo de la Zona Norte y FOMILENIO.



- Logo con muchos elementos gráficos
- No existe una marca definida
- Exceso en el uso de texto para explicar el logo.
- Uso de diferentes colores para expresar cada componente del programa.
- Propuesta de país que enmarca el azul celeste.
- Incluye el Elemento humano como uno de los elementos de toda la propuesta.
- El verde denota un programa en armonía con el medio ambiente y el desarrollo sostenible.
- Logo más sencillo
- Expresa claramente una marca. FOMILENIO.
- Texto definido en dos palabras.
- Uso de colores pasteles con diferente significado.
- Mezcla de colores y uso de banderas de ambos países.
- Pone en primer plano el Elemento humano, con un enfoque de familia.
- Retoma el verde como un ecosistema que puede desarrollarse en armonía.

V. Propuesta de Imagen Visual para FOMILENIO de la Carretera Longitudinal del Norte

Para presentar la siguiente propuesta creativa, fue necesario combinar elementos de ambos logos (Programa Desarrollo de la Zona Norte y FOMILENIO), que permitan transmitir esas unida de mensaje y ser acorde con la filosofía del programa. Se presenta un logo con características más amigable a la población.

a. Racional Creativo



El Gráfico:

Como Background (fondo) y sobre la base de un cuadro, hemos reunido una serie de elementos gráficos representativos de la Zona Norte del país, como lo son: un cielo limpio, montañas y lo verde característico de las áreas boscosas del país, planteando un ambiente ecológico y lleno de vida, cuyo desarrollo debe estar en armonía con el ecosistema.

Sobre el cual se plasma una franja blanca emulando a una carretera, cuyo extremo superior derecho se pierde en el horizonte, conceptualizando positivismo, evolución y progreso.

Adicionalmente, sobre este marco descriptivo de la Zona Norte cae el grafismo de una familia, destacándose de manera imponente, pues son la razón de ser de la carretera Longitudinal del Norte y del Programa de Desarrollo de la Zona Norte, pues el desarrollo es para esas familias salvadoreñas que serán beneficiadas.

Además los colores cálidos crean un balance en contraste con los azules, que dibujan y enmarcan. El grafismo, una combinación muy agradable y llamativa.

La Tipografía:

La tipografía contrasta con la cantidad de contenido del grafismo al ser una tipografía “Light” (liviana a la visa), la fuente usada es la Century Gothic, una tipografía moderna y sobre todo legible.

En cuanto al color de la tipografía, esta sintoniza con el azul de la línea de la carretera y el fondo que enmarca a la familia en el grafismo.

b. Diseños

Logo Blanco y Negro

Se propone el uso de escala de grises, sin excluir ningún elemento del logo a color, para poder presentar una alternativa en Blanco y Negro para el logo propuesto.



Convivencia de logos: Desarrollo Zona Norte, FOMILENIO y Longitudinal

La propuesta de logo de La Longitudinal no pretende competir o dejar fuera de existencia al Logo de FOMILENIO o el presentado para el Desarrollo Sostenible de la Zona Norte, ni mucho menos suplantarlos. Cada logo desempeña un rol y cumple una función, deben convivir entre si y definir un Manual de Imagen para integrarlos todos y definir sus usos.

El logo de la Longitudinal, es un logo marca, viene a ser un complemento que a los logos usados, se propone que de la misma manera exista un logo para el componente de Desarrollo Humano y otro para el Desarrollo Productivo, que permitan identificar que esas acciones forman parte de la propuesta de Desarrollo Sostenible para la Zona Norte, ligada a los Fondos del Milenio.

Propuesta de señalización en carretera

Es importante mencionar, que para posicionar el concepto de la Longitudinal del Norte es necesario adicionar elementos visuales en la vía a construir, que permita a la población percibir que es el proyecto de desarrollo de la Zona Norte.

Esta rotulación, sencilla, en color amarillo de fondo debe incluir el nombre de la población a la que se esta por llegar o se avecina, dando la bienvenida al conductor, además del logo de la Longitudinal del Norte, para posicionarlo en la mente de quienes circulan por la zona.

Es importante mencionar, que esta rotulación no debe interceder, ni obstaculizar la señalización vial horizontal y vertical de la carretera, que se rige en el Manual Centroamericano de Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito: Catalogo de Señales Verticales, SIECA para Dispositivos Uniformes para el Control del Tránsito.

Será una señalización de imagen visual que le dará identidad a la carretera en si. Igual señalización se realiza en otros países, donde este tipo de identificación es usada para proyectos de carreteras turísticas, de desarrollo o de un rubro de producción.

Se recomienda que la señalización de identidad de la carretera Longitudinal sea colocada en el carril derecho del conductor (aunque en este documento se presentan visualmente algunos ejemplos en carril izquierdo, solo representan una ilustración), para lograr un mejor impacto visual, considerando que no debe estar cerca de señalización vial ni interferir con ella.

Además es importante la señalización de la Longitudinal no se coloque en curvas hacia el lado izquierdo del conductor debido que estaría en dirección opuesta a la carretera dibujada en el logo, lo que podría provocar confusiones en los conductores. La imagen visual debe ser una ayuda al automovilista y no un objeto de confusión.

Propuesta rótulo bienvenida a una población:



Propuesta rótulo ubicación Gasolinera:



Propuesta rótulo ubicación Sitio Arqueológico (ejemplo visual lateral izquierdo)



Propuesta rótulo ubicación venta de artesanías (ejemplo visual lateral izquierdo):



Propuesta rótulo informando sobre ubicación de Hotel:



Propuesta rótulo para ubicación de Parque (ejemplo visual lateral izquierda):



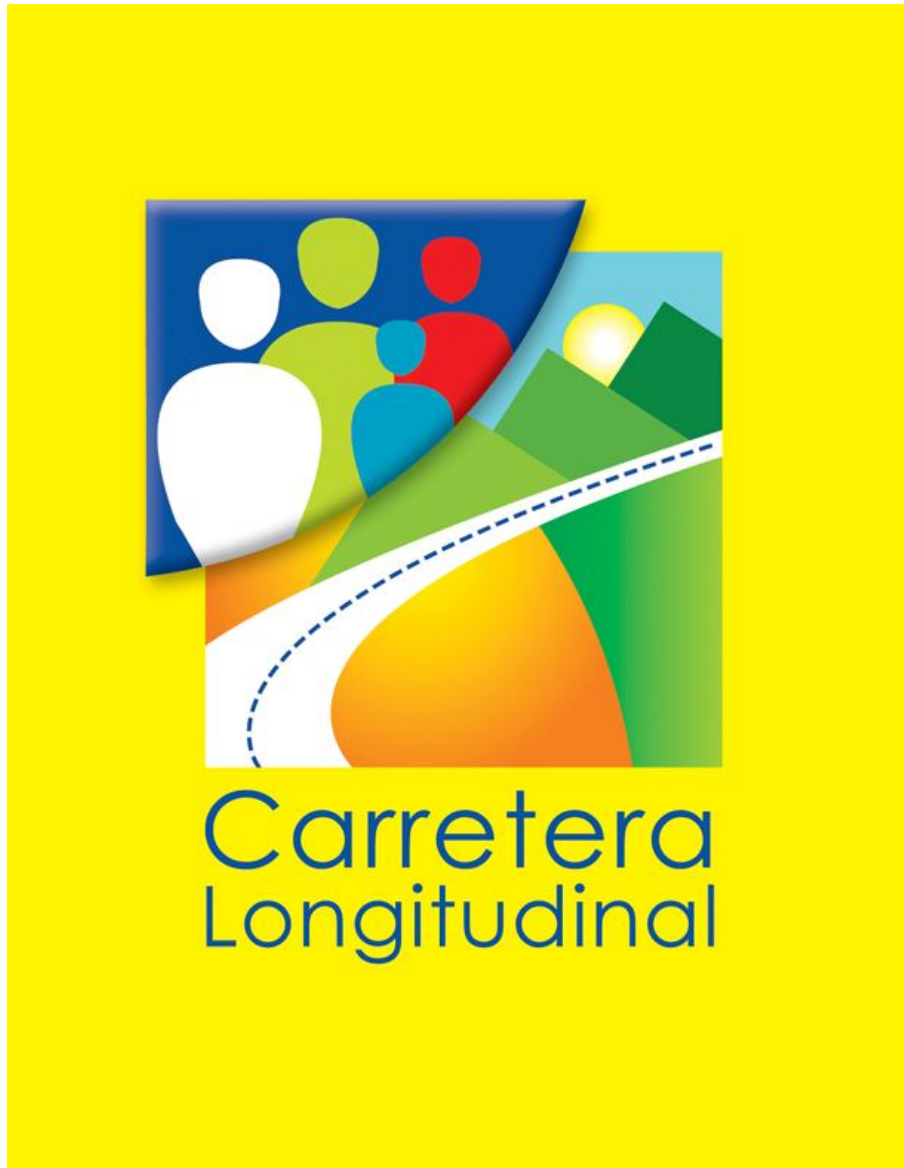
Propuesta de Papel Membretado

La papelería es primordial para dar a conocer el proyecto, toda la correspondencia debe calzar el estilo de la Longitudinal del Norte.



Propuesta de f3lder No.1

Mientras se inicia la construcci3n de La Longitudinal del Norte es importante comenzar con el proceso de identidad, para ello, todo evento que sea sobre este proyecto debe usar sus respectivas carpetas y materiales informativos para posicionarla con una identidad.



Propuesta de f3lder No. 2



Propuesta de sobres membretados



VI. Conclusiones

- A mediados del 2008 se espera concluir el diseño del primer tramo de la carretera Longitudinal del Norte, eso significa que antes que termine ese mismo año se comenzará su construcción, por tanto debe definirse cuanto antes la identidad e imagen visual que acompañará a este importante proyecto.
- Es urgente definir una estrategia de comunicación (FOMILENIO-MOP) que permita posicionar la carretera Longitudinal del Norte y exponer todos sus beneficios.
- Como parte del proceso de construcción de identidad de la marca Longitudinal del Norte, debe definirse el logo que la represente y presentarlo cuanto antes.
- La propuesta presentada es una combinación de elementos visuales y gráficos de los logos de las instancias que están vinculadas directamente con la Longitudinal del Norte, que ha sido enriquecida con información obtenida en las diferentes consultas realizadas por la empresa CONSULTA & PARSONS, que viene a recoger el sentir de las personas de esa zona.

VII. Recomendaciones

La creación de una imagen propia implica reflejar una proyección positiva en los diferentes objetivos, como hemos visto anteriormente, el desarrollo humano, productivo y la conectividad vial.

El impacto que FOMILENIO puede tener alrededor de la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte acompañado de una estrategia de visualización adecuada requiere que comprenda su misión, visión, objetivos, estrategia y cultura.

El usuario de la longitudinal, hará uso visual, y físico de la misma, observando en ella que el sistema de visualización propuesto en este documento modificará el entorno anterior de la región.

La creatividad, de esta estrategia está enfocada a lograr que el mensaje de desarrollo sostenible está dirigido hacia todos los salvadoreños y salvadoreñas, particularmente al sector Norte del país, y que en su implementación logrará el éxito en campañas futuras tanto de divulgación como de relaciones públicas con otros sectores de desarrollo nacionales.

La manera sencilla, pero eficiente de los diseños propuestos en el logo y del material sugerido, contribuirá a la difusión publicitaria de FOMILENIO, de manera integral logrando que la identidad de la imagen visual y la presentación del proyecto maestro se vea, viva y proyecte de manera uniforme, equilibrada y competitiva.

Entre otras recomendaciones y/o observaciones en la visualización de este magno proyecto, podemos mencionar puntualmente que es imprescindible considerar los aspectos siguientes:

- Debe iniciarse a la brevedad una campaña de información y publicidad masiva que venda el concepto de la carretera Longitudinal del Norte, como el desarrollo en armonía con el medio ambiente.
- Es preciso integrar un equipo de comunicaciones interinstitucional (FOMILENIO, MOP, Casa Presidencial, Consulta Parsson, etc.), que permita crear una estrategia de comunicación y difusión para el componente de conectividad del Programa de Desarrollo de la Zona Norte.
- FOMILENIO y el MOP deben desarrollar una campaña de expectación en los municipios beneficiados directamente por la Longitudinal del Norte, de manera que facilite la obtención de los derechos de vía de los propietarios de los inmuebles, evitando así inconvenientes y retrasos en la ejecución del proyecto.
- FOMILENIO debe definir el logo y la identidad de la carretera Longitudinal del Norte, para iniciar el proceso de construcción de identidad e imagen de la misma.

VIII Bibliografía

- Información publicada por Secretaría Técnica de la Presidencia en los periódicos La Prensa Gráfica y El Diario de Hoy, enero 2007, sobre la composición de FOMILENIO.
- Convenio aprobado del Reto del Milenio entre el Gobierno de El Salvador y los Estados Unidos a través de la Millennium Challenge Corporation, publicado en El Diario Oficial.
- Publicación realizada en La Prensa Gráfica el martes 6 de febrero de 2007, sobre concursos de plazas para integrar FOMILENIO.
- Decreto Legislativo No. 189, publicado en El Diario Oficial, 4 de enero de 2006, para la constitución de FOMILENIO.
- Teoría del Color: <http://www.xtec.es/~aromero8/acuarelas/psicologia.htm>
- Psicología del Color: <http://html.rincondelvago.com/psicologia-del-color.html>
- Presentación sobre Indicadores de la Cuenta del Milenio, Secretaria Técnica de la Presidencia de El Salvador, junio 2006.
- Presentación Desarrollo Sostenible de la Zona Norte, Un Programa de País y Propuesta a Corporación Reto del Milenio, Secretaria Técnica de la Presidencia de El Salvador, junio 2006.
- Presentación Qué es FOMILENIO para los salvadoreños en el exterior, Secretaria Técnica de la Presidencia, octubre 2006.

- Presentación Programa de Desarrollo Sostenible de la Zona Norte, Fondos del Milenio, para Nueva Concepción Chalatenango, mayo 2007.

IX. Anexos

1. Presentación Desarrollo Sostenible de la Zona Norte: Un Programa de País y Propuesta a Corporación del Reto del Milenio, Octubre 2006.

2. Reporte de Plenarias Consulta Ciudadana:
 - a. Metapán 11 de septiembre 2007
 - b. Nueva Concepción 18 de octubre de 2007
 - c. Dulce Nombre de María 31 de octubre de 2007
 - d. San Antonio de La Cruz 7 de noviembre
 - e. Chalatenango 8 de noviembre de 2007

3. Publicación Diario Oficial, Ley de Creación del Fondo del Milenio, 4 de enero de 2007.



Desarrollo Sostenible
Zona Norte
Programa País
Pensar en grande, ver más allá.

Desarrollo Sostenible de la Zona Norte: Un Programa de País y Propuesta a Corporación del Reto del Milenio

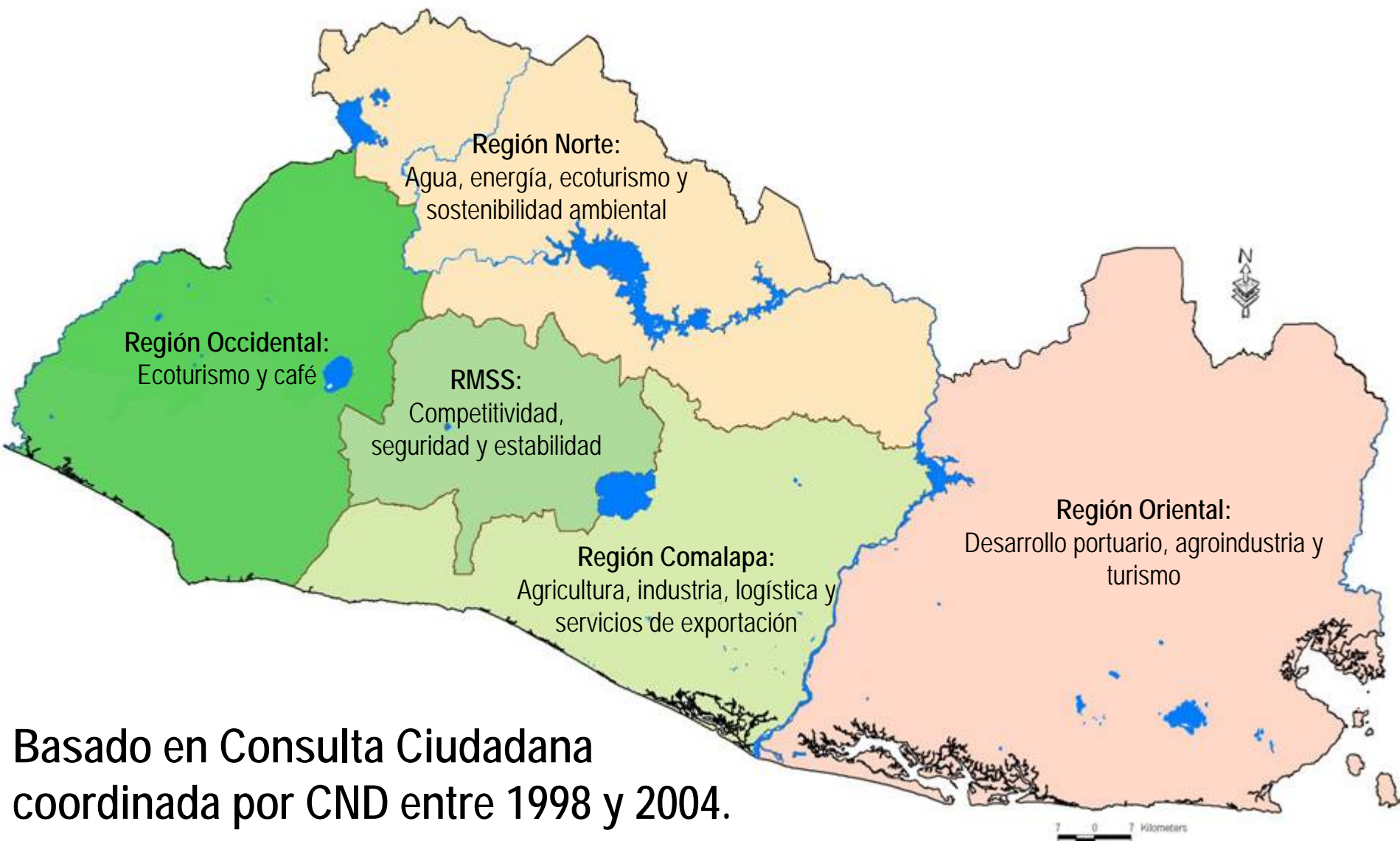
Octubre 2006

Contenido



1. Plan de Nación: Bases para la Propuesta de Desarrollo Sostenible para la Zona Norte
2. Cuenta del Milenio:
 - Qué es la Cuenta del Milenio
 - Enfoque en la Zona Norte
3. Propuesta de País presentada a la MCC
4. Resultados Esperados y Oportunidades

Plan de Nación 2004: Regiones de Desarrollo



Basado en Consulta Ciudadana
coordinada por CND entre 1998 y 2004.

Estrategia Nacional de Desarrollo Sostenible en la Zona Norte del Plan de Nación

Sugerencias Resultantes:

1. Desarrollo productivo
2. Desarrollo y rescate del Río Lempa
3. Desarrollo interfronterizo
4. Desarrollo de centros urbanos
5. Conservación de áreas naturales protegidas
6. Carretera Longitudinal del Norte



Noviembre 2005: La Cuenta del Reto del Milenio



Objetivo:
Reducir la pobreza a través del crecimiento económico sostenible.



Proceso de Elegibilidad

El Salvador es elegible a fondos de la MCA por:

- Gobernar con Justicia,
- Promover la Libertad Económica,
- Invertir en la Gente.

16 indicadores, incluyendo el Control de la
Corrupción



Octubre – 2006

Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC



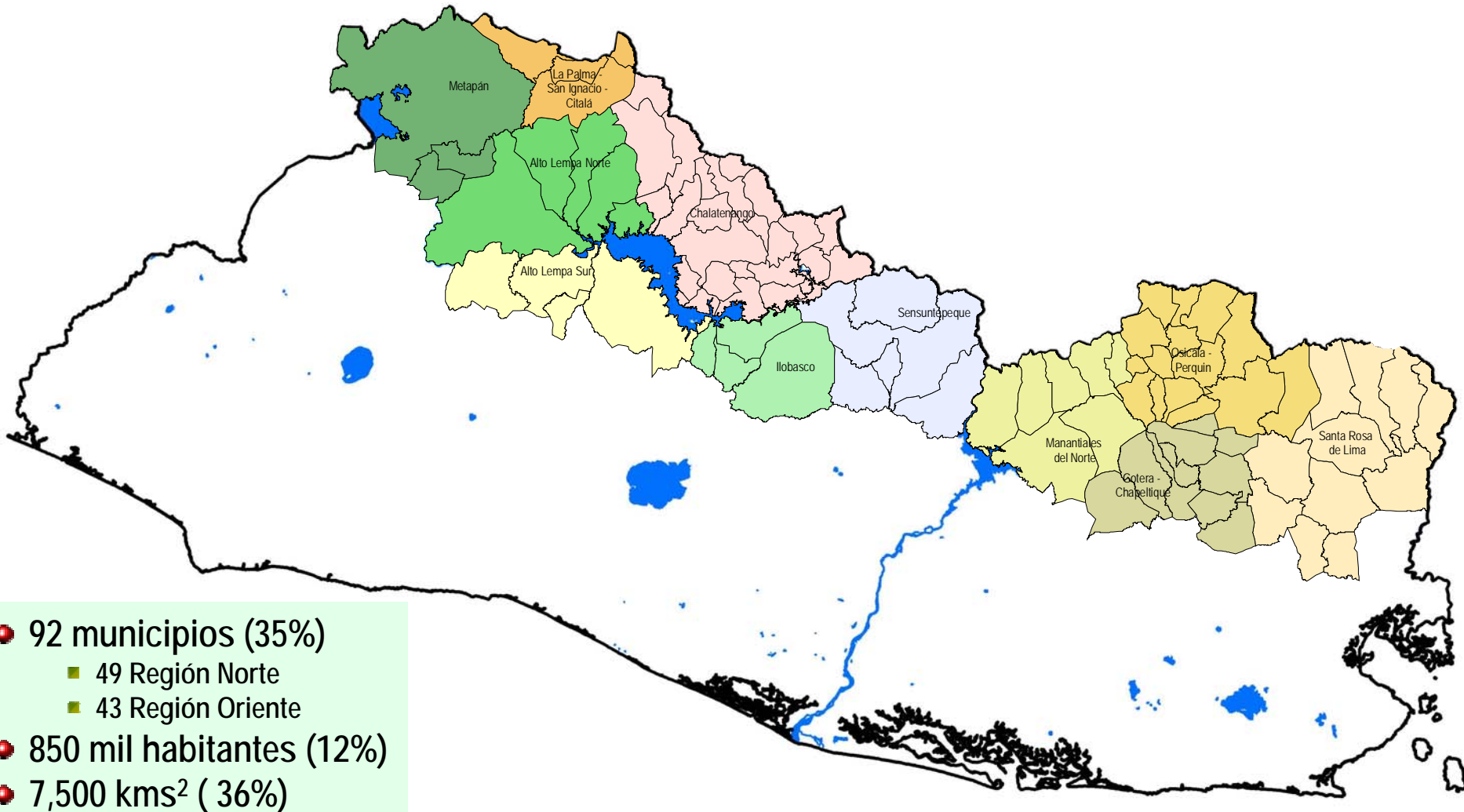


Foto: Teodoro Romero
Plan de Nación

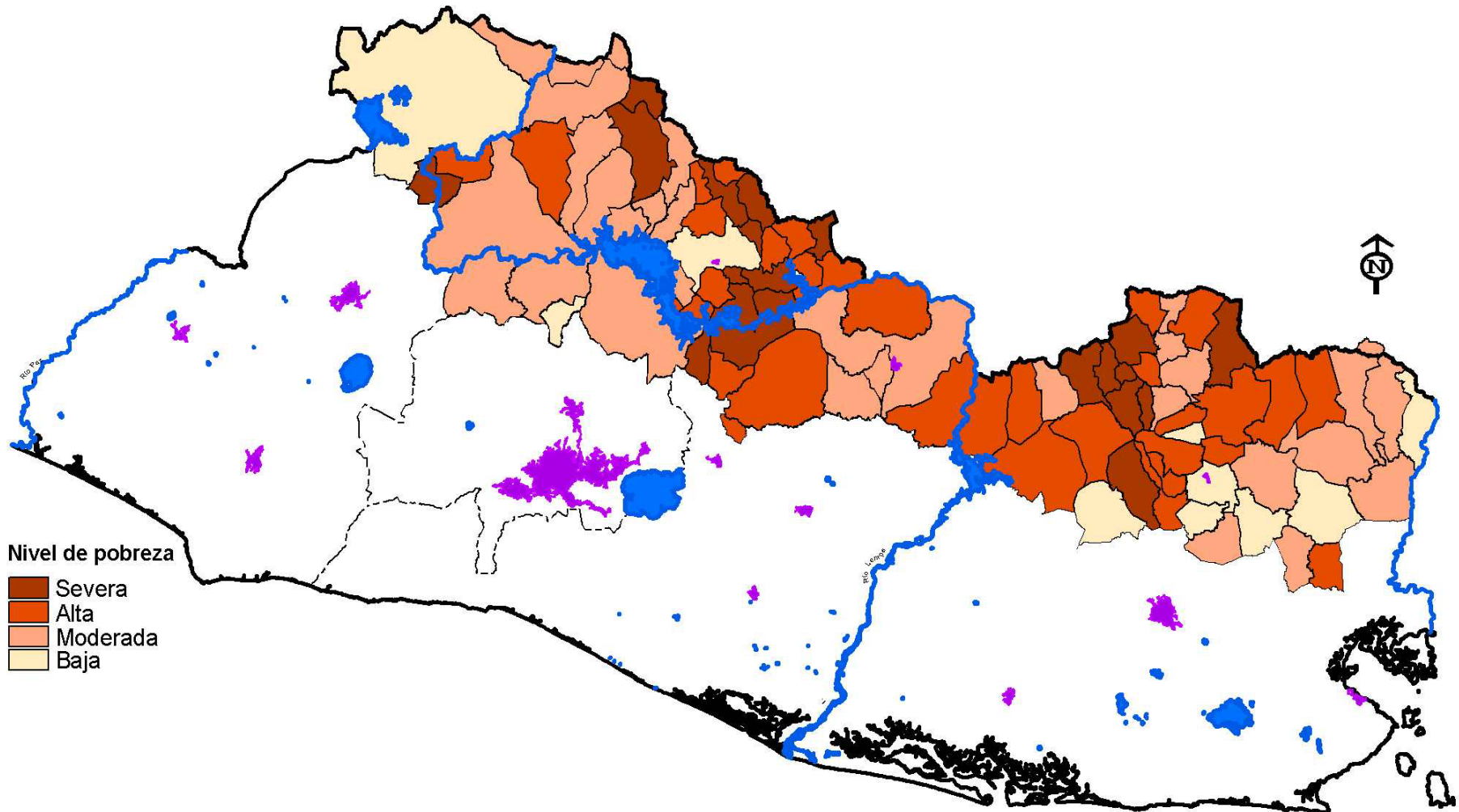
Dentro de todos los posibles proyectos, El Salvador presentó una Propuesta para el Desarrollo Sostenible de la Zona Norte.

¿Por qué la Zona Norte ?

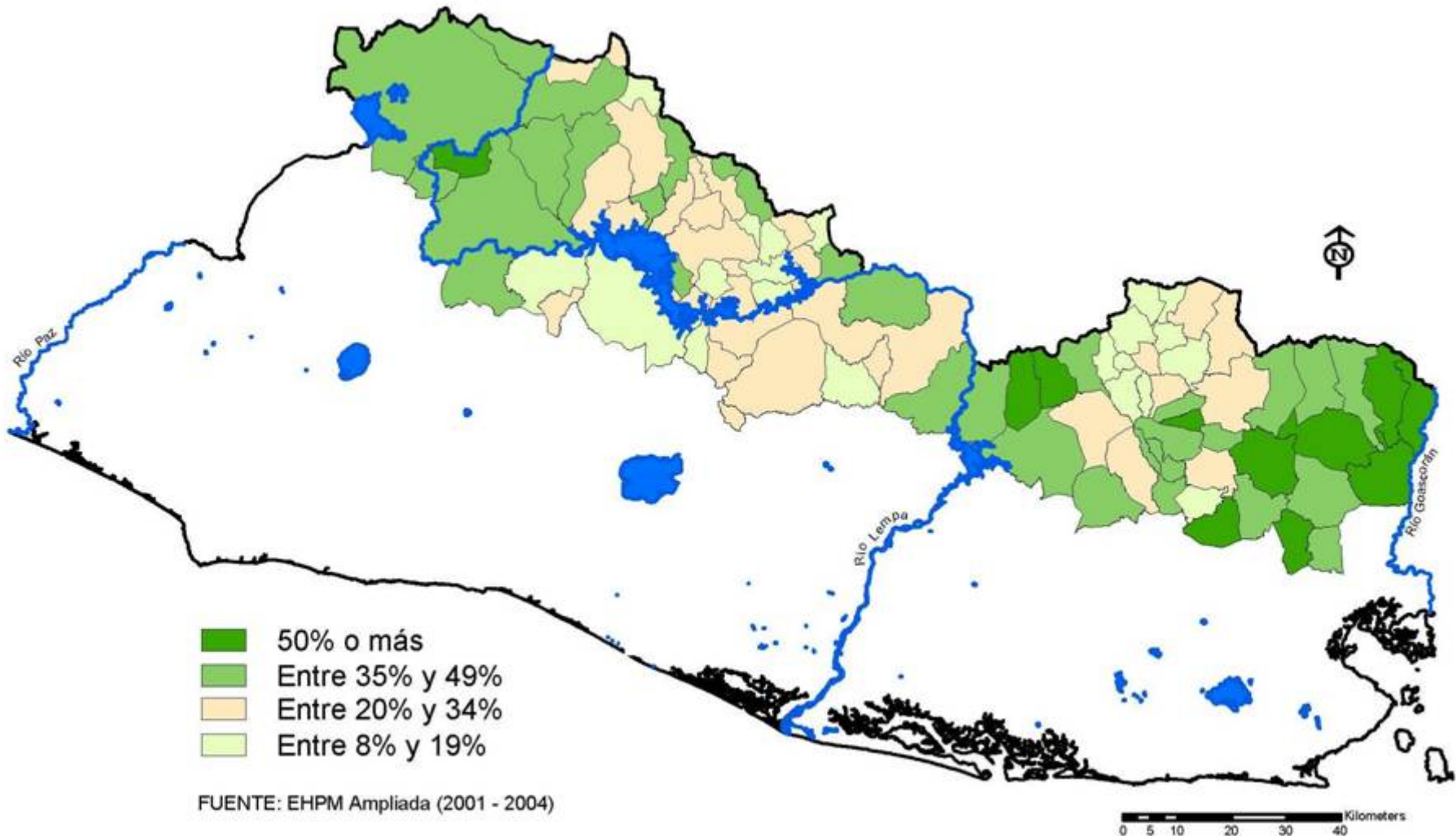
La Zona Norte del País



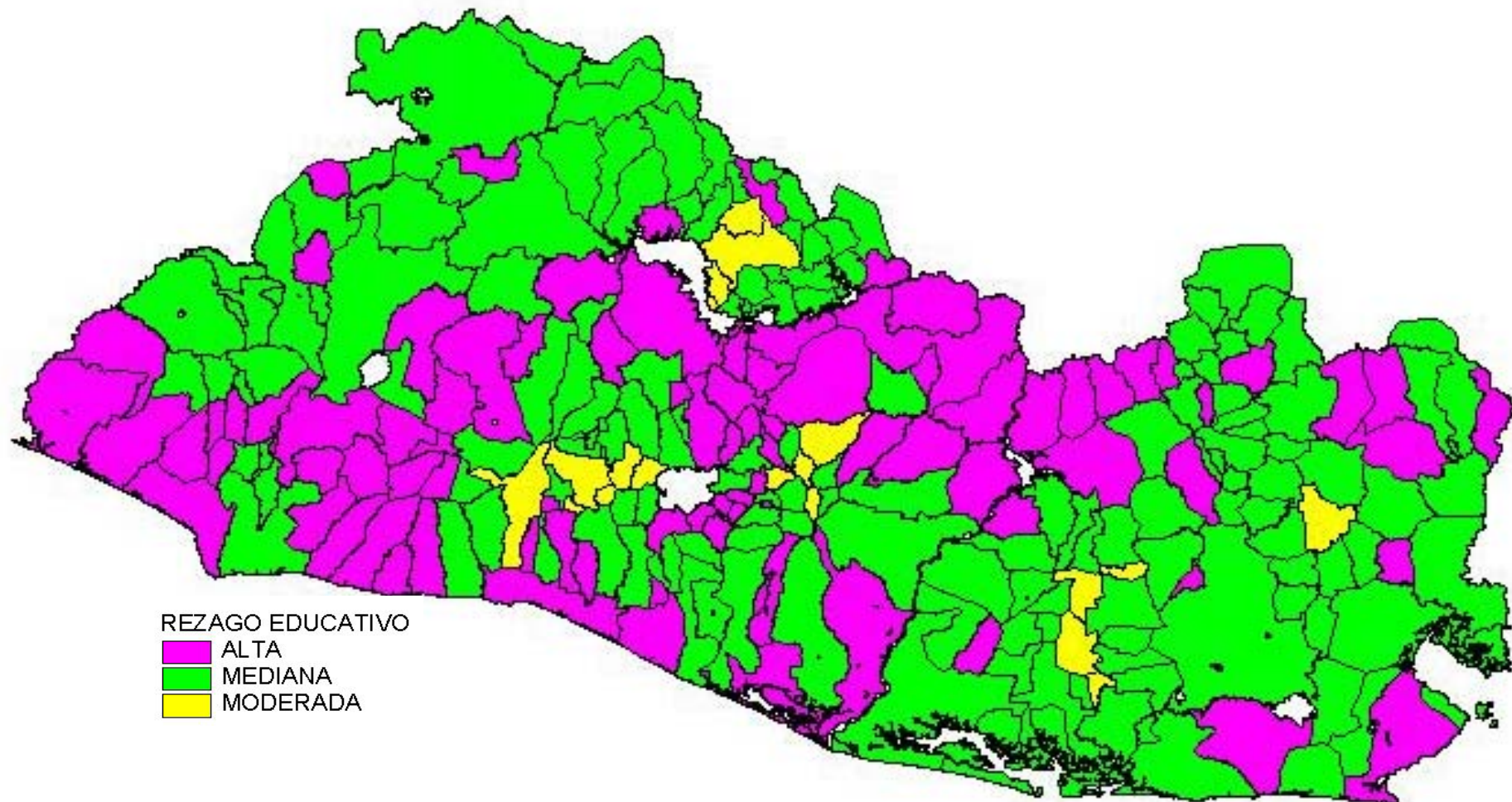
....y 53 de los 100 municipios en pobreza severa y alta



En todos los municipios hay hogares receptores de remesas

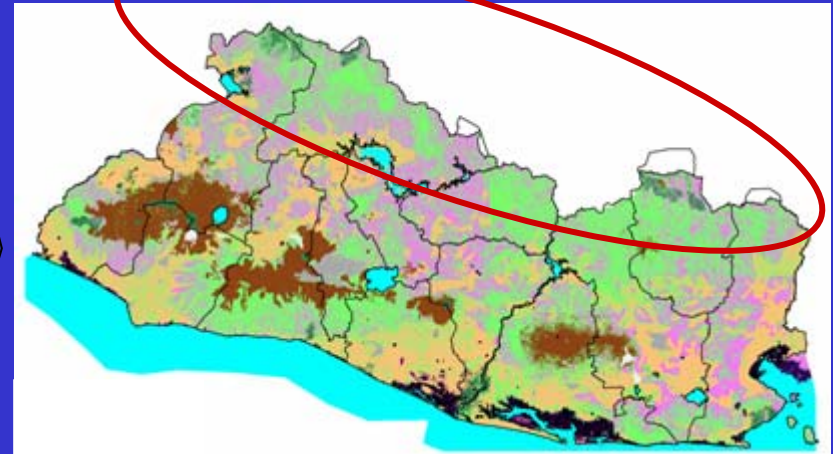
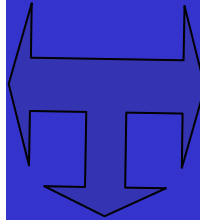
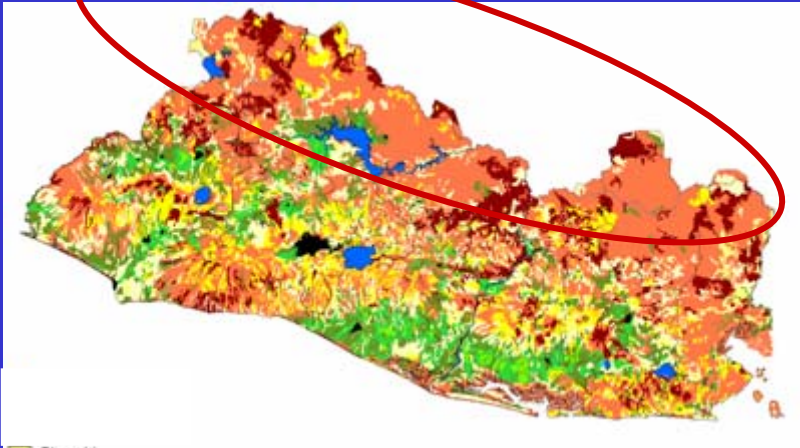


La mayor parte de municipios registran un rezago educativo alto y mediano

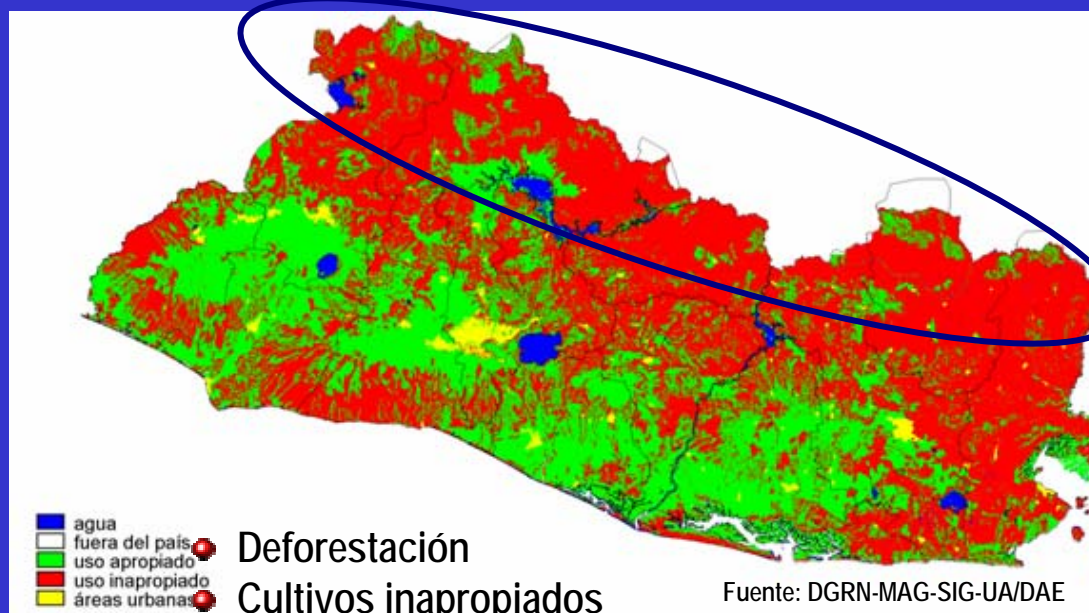


Existe Conflicto en el Uso de la Tierra

Capacidad de uso y uso actual de la tierra



Conflicto en el uso de la tierra



Es una zona incomunicada y desintegrada del resto del país





La Propuesta de País:

- Pasos para su elaboración
- Componentes





Donde Estamos en el Proceso (2006):

Enero – Mayo: Consulta Ciudadana y elaboración de Propuesta.

Diciembre – Agosto: Visitas de Equipos de Expertos de la MCC antes y después de entrega de Propuesta.

Mayo: El Salvador Entrega Propuesta de País a la MCC.

12 de Septiembre: Junta Directiva de la MCC discute Propuesta y todos sus miembros se expresaron positivamente al respecto.

8 de noviembre: Se espera aprobación del programa por Junta Directiva de la MCC.



Octubre – 2006

Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC



Contenido de la Propuesta de País

3 componentes:

- Desarrollo Humano
- Desarrollo Productivo
- Conectividad Vial



Otras Características:

- Cumplimiento con Indicadores
- Sostenibilidad
- Resultados Medibles
- Impacto Positivo en Economía

Ejes Transversales

- Transparencia
- Participación Ciudadana
- Medio Ambiente
- Equidad de Género
- Ordenamiento y Desarrollo Territorial



Financiamiento Solicitado: US \$441.3 millones

Componente de Desarrollo Humano

Contenido:

Mejorar las capacidades y habilidades técnicas de los habitantes.

- Educación Formal: Megatec
- Educación No Formal: Capacitación juvenil, laboral y empresarial

Desarrollo de infraestructura básica rural y urbana:

- Agua, sistemas de captación de agua, reservorios y saneamiento
- Electrificación rural
- Infraestructura social y estratégica para las comunidades



Octubre – 2006
Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC





Componente de Desarrollo Productivo

Desarrollar actividades productivas de micro, pequeños y medianos empresarios.

Programas de Servicios y Asistencia Técnica especializada para desarrollo empresarial

Infraestructura y Equipo Productivo

Programas de Inversión y Créditos

- Cadena Forestales
- Cadena de Lácteos y Carnes
- Cadena de Hortícola
- Cadena Frutícola
- Geo Turismo
- Cadena de Artesanías
- Otros



Octubre – 2006

Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC



Conectividad Vial

Sistema de carreteras que comprende:

- a) Carretera Longitudinal del Norte (secundaria)
- b) Red de Caminos Rurales (terciaria)

- Solo 15% de intervención en carretera será apertura.
- Realización de estudios previos de impacto social y ambiental.



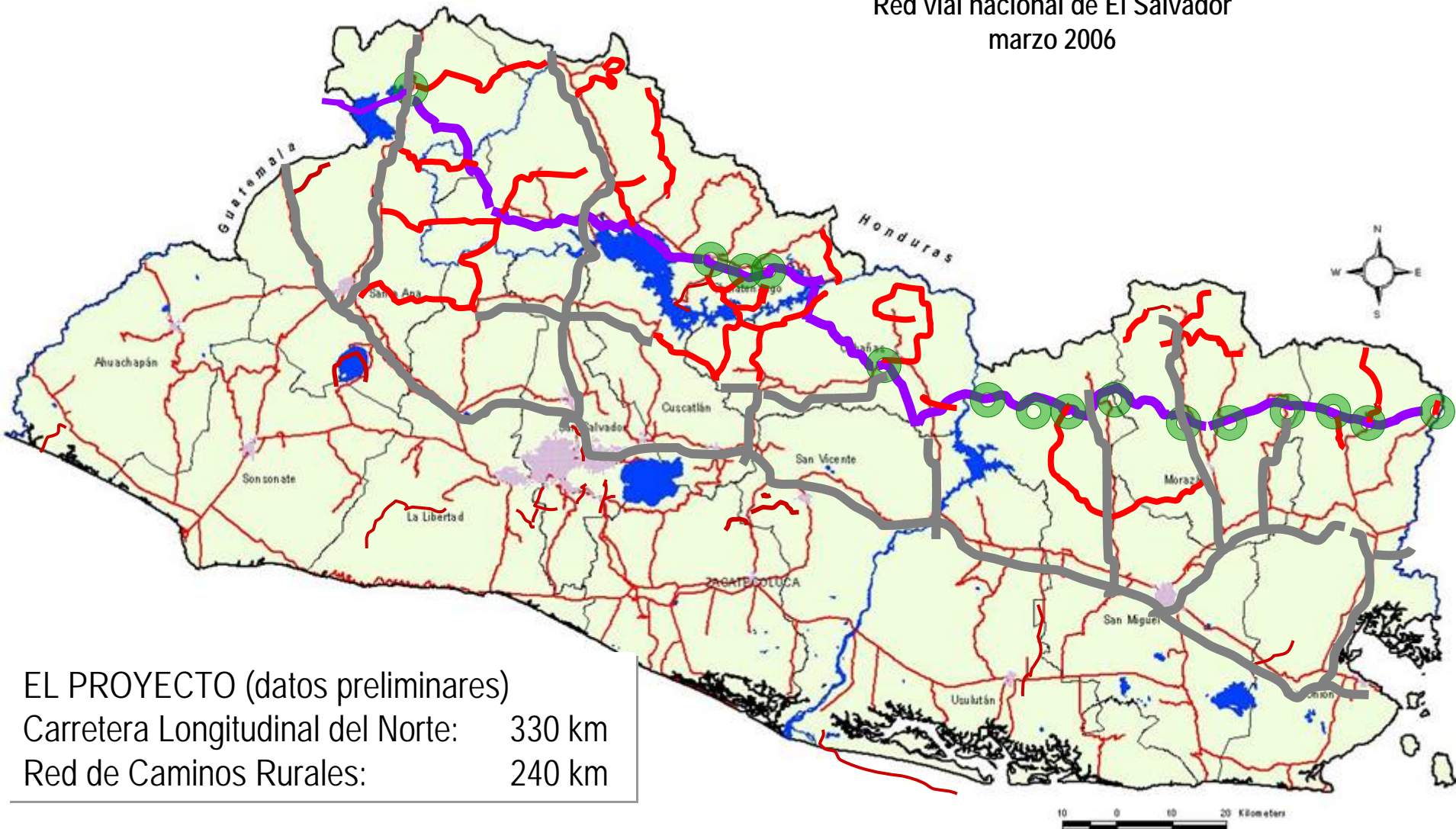
Octubre – 2006

Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC



Componente de Conectividad Vial

Red vial nacional de El Salvador
marzo 2006





Oportunidades para el Sector Privado interesado en invertir en la Zona Norte:

1. Nuevos mercados
2. Subcontratos para realizar proyectos a través de procesos competitivos
2. Capital humano mejorado
3. Conectividad vial y facilidad de transporte
4. Disponibilidad de infraestructura productiva agroindustrial
5. Incremento en la capacidad de consumo de la población



Beneficios específicos para Salvadoreños en el exterior

- Mayores y mejores oportunidades de inversiones en la Zona Norte
- Mejor calidad de vida y más oportunidades para sus familiares en El Salvador
- Facilidades de transporte y transacciones bancarias
- Visitas más agradables
- Ventajas para su retiro



Octubre – 2006
Esta es una propuesta sujeta a discusión y aprobación por la MCC



El Programa MCA es la oportunidad para desarrollar e integrar el Norte del país y restaurar sus recursos naturales, vitales para la sostenibilidad de El Salvador.





Desarrollo Sostenible
Zona Norte
Programa País
Pensar en grande, ver más allá.

**Gracias por su
atención.**

Sitio Web:

<http://www.mca.gob.sv>

CONCLUSIONES DE LA PLENARIA
CONSULTA NO 1
METAPAN

FECHA: 11 DE SEPTIEMBRE, 07

<u>PREGUNTA 1</u> <u>PROBLEMAS</u>	<u>PREGUNTA 2</u> <u>SOLUCIONES</u>	<u>PREGUNTA 3</u> <u>RESPONSABLES</u>
Mesa : AGUA		
<ul style="list-style-type: none"> - Debe cuidarse no dañar mantos acuíferos de zonas montañosas, tal como el cantón Palo Galán por ejemplo, ya que se le puede afectar su cañería. 	<ul style="list-style-type: none"> - Los pobladores del Cantón Palo Galán opinan que al diseñar la carretera no solo debe pensarse en términos de factibilidad económica, ya que por ejemplo tirar un trazo recto es más viable en términos financieros, pero con ello probablemente se lleva un poblado, un bosque, nacimiento. Bordear quizá saldría más caro, pero los daños a la población y los bienes serían menores. - Hay tantas cosas que se pueden hacer, siempre y cuando se haga de la mejor manera, en el diseño debe venir considerado que cuando se hacen excavaciones se corre el riesgo de dañar un manantial o una fuente de agua y hay que reconocer que una vez hecho el daño estos no pueden recuperarse fácilmente. Los diseños de carreteras deben también considerar cómo se va a solucionar el acceso del agua para los habitantes de la zona. - Deben existir medidas de compensación para todo lo que resulte afectado. 	<ul style="list-style-type: none"> - Creen que no es justo que los pobladores que resulten afectados sean los responsables de resolver el problema. No es justo que ellos tengan que incurrir en algún tipo de gasto. Opinan que los responsables de encontrar las soluciones, es la empresa encargada de la construcción. Piensan también que deben darse soluciones en el momento oportuno, pues lo que se deja para más tarde se olvida. - La empresa responsable del diseño y la construcción de la carretera, debe dejar dentro del presupuesto un apartado para imprevistos, a fin de atender cualquier eventualidad. - una de las reglas de este proyecto es que no se puede quitar a nadie de su casa, sin que antes de moverla la pongan en una situación igual o mejor a la que tenía. - La población afectada debe tener una actitud negociadora para discutir nuevas propuestas. Los representantes del gobierno municipal pueden ayudar como mediadores dentro del conflicto y la

	<ul style="list-style-type: none"> - Algunos pobladores se inclinan por la traza que es similar a la ya existente, pues esta no afectaría a los poblados. Se propone únicamente como otra medida de solución no construir la carretera, sino mejorar las calles y carreteras ya existentes. - Debe evitarse en la medida de lo posible que el trazo de la carretera afecte a los pobladores, pero en los casos en que sea necesario causar algún tipo de afectación, se solicita se haga la compensación antes de iniciar la construcción del proyecto; ya que se tienen antecedentes de malas experiencias anteriores, como es el caso del Cerrón, donde aun hay personas que aún están a espera de una resolución. 	<p>negociación porque al pueblo le es difícil a veces tratar con las empresas. Los gobiernos municipales pueden ejercer una función contralora, para verificar el cumplimiento de los acuerdos.</p> <p>-</p>
--	--	--

Mesa : CONECTIVIDAD Y DESARROLLO

<p>Los problemas que más gravemente afectarán a los pobladores son:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La deforestación a causa de la tala indiscriminada de árboles, provoca la erosión de los terrenos. - La erosión produce que la tierra se vaya a las quebradas y los ríos y en consecuencia el nivel de agua disminuya y los cangrejos y otras especies se mueran. - La apertura de la carretera, incrementará los niveles de delincuencia 	<ul style="list-style-type: none"> - Una medida de compensación ante la tala de árboles es la reforestación, pero debe reforestarse dentro de la misma zona donde se produjo el daño. La reforestación evitará la erosión y que las especies acuáticas se mueran. - Debe involucrarse y capacitarse a las ADESCOS, las iglesias y los centros escolares, quienes pueden tomar un papel protagónico en la reforestación. 	<ul style="list-style-type: none"> - La solución de la problemática recae en todas las personas que de alguna u otra forma son afectados positiva y/o negativamente por la carretera. - La solución no puede ser responsabilidad de un solo sector, porque de lo contrario nunca se resolverían los problemas. Si se trabaja unido, se puede sacar al país adelante.
---	---	--

	<ul style="list-style-type: none"> - Ante el incremento delincencial, la Policía Nacional Civil (PNC) debe aumentar las medidas y los agentes de seguridad dentro de la zona. Deben haber más puestos y casetas de seguridad a distancias más cortas de los poblados, porque desde lejos va a ser difícil combatir la delincuencia. La PNC también debe ser provista de recursos para atender la problemática, tales como vehículos para desplazarse, porque sin ellos se carece de efectividad. Por ejemplo en San Rosa Guachipilín la PNC no posee vehículo. 	
Mesa: FLORA Y FAUNA		
<ul style="list-style-type: none"> - Con la tala de árboles se termina el aire puro, se acaba la fruta, los árboles dejan de dar su sombra, y disminuye la infiltración de aguas lluvias. - - El aire se contamina, causa que las personas se enfermen. 	<ul style="list-style-type: none"> - Para evitar que se sequen los manantiales hay que plantar árboles alrededor o a las orillas de las quebradas cercanas a la carretera - Se sugiere a los encargados de la construcción que talen lo menos posible y en los lugares donde sea necesario se compense reforestando. - Debe considerarse mover la traza, en aquellos sitios donde se tenga que hacer una tala indiscriminada de árboles para no afectar al medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> - Todas las personas que viven en el sector deben trabajar juntos y velar por la protección y cuidado del medio ambiente. -
Mesa: CONTAMINACION AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> - Se va a incrementar la delincuencia, ya que a causa de tener mejores caminos, los ladrones van a poder desplazarse más rápido. 	<ul style="list-style-type: none"> - Ante el posible incremento de la delincuencia, debe existir un compromiso serio por parte del gobierno central, a través de la Policía Nacional Civil (PNC) 	<ul style="list-style-type: none"> - El gobierno central y los gobiernos locales, deben de buscar soluciones a los problemas que genere este proyecto. Los gobiernos locales juegan un papel

<ul style="list-style-type: none"> - Aumentará la contaminación causada por la mala disposición de desechos sólidos. - Con el incremento del tráfico vehicular habrá contaminación por la emanación de gases - Con la construcción de la carretera se destruirán viviendas y otra infraestructura. - 	<p>para que haya más vigilancia. Por ejemplo un poblador de Masahuat comentó que recientemente le habían robado 10 vacas y el teme que cuando la carretera se construya el vandalismo se incremente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Hay que tomar medidas preventivas para evitar que las personas sean víctimas de accidentes viales, ya que las personas de estos poblados no están acostumbrados a moverse dentro de mucho tráfico, por tanto pueden implementarse campañas de seguridad vial para minimizar el riesgo de accidentes. - 	<p>mediador entre los pobladores y el gobierno central. Ellos son responsables de transmitir las necesidades y peticiones de los pobladores.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Por su parte la población tiene que estar organizada para exigir sus derechos y ser escuchados. Por ejemplo, un poblador de Metapán planteaba que si ellos van por su cuenta donde el alcalde, este no les hace caso, pero si vienen en grupo, este les atiende.
--	--	---

Mesa: SOCIOECONOMICO

<ul style="list-style-type: none"> - Se ve como positivo el acceso y que la comunicación se va a facilitar con la construcción de la carretera. Esto va a posibilitar el comercio y el desarrollo de los municipios. Sin embargo, los pobladores ven que por otro lado la carretera tiene impactos negativos, como es el posible incremento de la delincuencia, los daños que se puedan generar al medio ambiente, accidentes viales, etc. 	<ul style="list-style-type: none"> - Como medida ante el posible auge delincencial, proponen poner más cuerpos de seguridad e implementar campañas de seguridad con el apoyo de las iglesias y las escuelas - Proponen construir pasarelas y túmulos en lugares poblados, para que los conductores reduzcan la velocidad y se minimicen los accidentes viales 	<ul style="list-style-type: none"> - Son responsables todas las autoridades y todos los pobladores y los representantes de cada uno de los municipios. Todos son responsables por velar por las comunidades, y participar en diálogos y negociaciones. El dialogo es el que permite llegar a un consenso y tomar acuerdos. -
---	---	--

CONCLUSIONES DE LA PLENARIA
CONSULTA No 2
Nueva Concepción

FECHA: 18 DE OCTUBRE, 07

<u>PREGUNTA 1</u> PROBLEMAS	<u>PREGUNTA 2</u> SOLUCIONES	<u>PREGUNTA 3</u> RESPONSABLES
Mesa : AGUA		
<ul style="list-style-type: none"> - Con la tala árboles, se va a ver alterada la frecuencia de lluvias y en consecuencia la cantidad de agua para consumo humano va a disminuir. Aunque se siembren árboles estos tardan en crecer. - Puede haber contaminación de los mantos acuíferos, por la cantidad de basura y desechos sólidos que generará el proyecto y por la falta de educación de las personas para depositarla en los lugares respectivos. - Les preocupa que se afecten las propiedades de las personas que viven a la orilla de la carretera 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe reforestarse en las zonas donde se talen árboles, para evitar que los mantos acuíferos se sequen. - Debe cuidarse las fuentes hídricas existentes y proponer otra alternativa de trazo, si alguna llegará a dañarlas. - Debe cuidarse la vegetación existente y dar seguimiento a las campañas de arborización, para que no se pierda lo sembrado. - Proponen la creación de una partida que considere la solución de los problemas planteados. Esto debe ser resuelto por la empresa constructora y por el gobierno central. - Deben crearse ordenanzas municipales que regulen y protejan el medio ambiente. - El Ministerio de Salud puede realizar campañas de vigilancia epidemiológica y ambiental. - El Ministerio de Educación puede contribuir educando a los niños a respetar, proteger y cuidar su medio ambiente. 	<ul style="list-style-type: none"> - La misma población es la que debe dar solución a este problema, se citaron otros actores como el gobierno central, la municipalidad, la empresa constructora, etc. Cada sector puede ayudar en su área respectiva.
Mesa: CONTAMINACIÓN AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> - El grupo concluyó que se puede afectar la calidad del agua, a causa de los desechos que se arrojan en los mantos acuíferos, que ocasiona contaminación. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se requiere implementar campañas de educación ambiental, para promover la protección y el cuidado del medio ambiente. - Implementar campañas de 	<ul style="list-style-type: none"> - La responsabilidad es de todos los pobladores que viven en el área de influencia del proyecto. Debe haber participación de los organismos

<ul style="list-style-type: none"> - El polvo afectará a los pobladores durante el proceso de la construcción de la carretera y eso provocará enfermedades de las vías respiratorias. - Después de la construcción otro problema que se identificó es el ruido a causa del incremento vehicular. Esto también generará problemas de contaminación a causa del humo y gases que despiden los automóviles. - La construcción también dejará desechos sólidos. 	<p>educación vial, que brinden seguridad a los peatones para evitar accidentes.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se sugiere construir pasarelas cerca de centros escolares y en sitios poblados. - Establecer un Centro de Atención de denuncias, donde la ciudadanía pueda recibir atención pronta y oportuna y se de seguimiento al incumplimiento de acuerdos por parte de las empresas. 	<p>gubernamentales y no gubernamentales. Organismos como el MARN y MOP deben jugar un papel más protagónico.</p>
--	---	--

Mesa: FLORA Y FAUNA

<ul style="list-style-type: none"> - Ruido a causa del tráfico vehicular - Humo generado por los vehículos y contaminación ambiental. - Mala disposición de desechos sólidos por parte de las empresas constructoras y pobladores - Migración de aves y otras especies a causa de la construcción de la carretera - Tala de árboles durante la construcción que perjudicará el medio ambiente 	<ul style="list-style-type: none"> - Crear Comités Ambientales de seguimiento que protejan y velen por el medio ambiente. - Construir pasarelas y túmulos, cerca de escuelas y sitios poblados para evitar accidentes viales y dar seguridad peatonal. - Realizar campañas de educación ambiental, que orienten donde debe depositarse los desechos. - Se propone un corredor biológico, es decir un área donde se de protección a la flora y fauna del lugar. - Solicitar a la Compañía de Alumbrado Eléctrico (CAESS) que cuando tale árboles que invadan el cableado de luz y líneas telefónicas, no lo haga de manera indiscriminada, sino que haga podas fitosanitarias, las cuales incluyen medidas de protección contra enfermedades. - Que se compre más allá del derecho de vía, para poder arborizar con mayor amplitud. - Proponer a la Cuenta del Milenio la creación de un 	<p>- La responsabilidad es de todos, todos deben participar en la solución.</p>
--	--	---

	<p>fideicomiso para la protección y manejo del medio ambiente.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Creación de un Comité de Seguimiento que vele por la protección del medio ambiente y de seguimiento a acuerdos. 	
Mesa: CONECTIVIDAD Y DESARROLLO		
<ul style="list-style-type: none"> - Tala de árboles que traerá consigo la deforestación - Ausencia de la fauna - Daños a la propiedad privada - Incremento de accidentes viales - Daños a la salud, a causa del polvo, humo, ruido y contaminación ambiental que genere la carretera. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda sembrar árboles frutales y maderables, nativos de la zona. Debe también considerarse el seguimiento, para garantizar que las especies sembradas se mantengan. Hay que sembrar en lugares y tiempo adecuados. - Poner rótulos de protección y conservación de flora y fauna - Que cuando se hagan las compensaciones a las personas afectadas, se les valoren sus terrenos en forma justa. - Regar frecuentemente para evitar el polvo y el incremento de enfermedades respiratorias. - Hacer escorrentías para evitar que el suelo erosione. - Realizar campañas de salud ambiental con apoyo de centros escolares. 	<ul style="list-style-type: none"> - El MARN puede contribuir con la donación de árboles. - El MOP es responsable de que haya señalización vial. - Las Alcaldías son responsables de velar porque se de cumplimiento a los acuerdos. - El Ministerio de Salud (MISPAS) es responsable de implantar campañas de salud ambiental.
Mesa: SOCIOECONOMICO		
<ul style="list-style-type: none"> - El polvo y el humo generarán enfermedades de las vías respiratorias. - Aumento de enfermedades infectocontagiosas, como el VIH/SIDA - Incremento de enfermedades gastrointestinales. - Tala de árboles centenarios - Riesgo de accidentes viales a causa de conductores 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda que en caso de que el trazo afecte la construcción de iglesias, cementerios, bosques o sitios muy poblados, se considere otra alternativa que cause menos efectos. Debe buscar protegerse el patrimonio de las comunidades, en la medida de lo posible. - Ante el combate de la 	<ul style="list-style-type: none"> - Es responsable la empresa constructora, gobierno local, las comunidades, el gobierno central y local y sus diferentes dependencias. Particularmente el Ministerio de Educación, Salud, de Ambiente y Agricultura entre otros.

<p>temerarios.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Incremento de la delincuencia a causa de mejores sistemas de caminos. Los delincuentes se desplazarán más rápidamente. - Incremento en el tráfico de drogas. - La carretera puede dañar la infraestructura de iglesias, otro tipo de patrimonio y viviendas. - Las empresas constructoras toman mucho tiempo en compensar los daños a las personas afectadas. 	<p>delincuencia, se recomienda crear un sistema de protección eficaz a testigos, para asegurar su vida. Que se le apueste no al combate, sino a la prevención del delito.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se solicita que se establezcan canales de comunicación y negociación con las personas afectadas. Que se les consulte sobre los sitios donde quieren ser reasentados y las condiciones. Debe existir un mutuo acuerdo, no forzarlos. - La empresa responsable de las compensaciones, debe crear un sistema justo y ágil, para que las devoluciones se hagan efectivas en tiempos cortos. - Solicitan que los trabajadores que levantan información de campo por parte de las empresas, estén debidamente identificados para evitar temores, malos entendidos y confusión en la población. Así también se evita que lleguen personas farsantes. - Crear una oficina de denuncia ciudadana, que atienda las peticiones de los afectados. Que se realicen acciones conjuntas con la comunidad, alcaldías y otras tomar acciones con la comunidad, alcaldías, etc. Pedir apoyo a los alcaldes para las personas afectadas, - En tema de salud, debe equiparse a las unidades de salud para brindar servicios de mejor calidad a los pobladores. - En cuanto a educación, se recomienda mejorar la infraestructura de los centros escolares y ampliar la cobertura, considerando que con la carretera la demanda estudiantil va a 	
---	--	--

	<p>incrementarse.</p> <ul style="list-style-type: none">- Implementar campañas sobre educación sexual para niñas y adolescentes, ya que en Chalatenango hay un alto índice de embarazos precoces en adolescentes.	
--	---	--

CONCLUSIONES DE LA PLENARIA
CONSULTA No 3
Dulce Nombre de María

FECHA: 31 DE OCTUBRE, 07

<u>PREGUNTA 1</u> <u>PROBLEMAS</u>	<u>PREGUNTA 2</u> <u>SOLUCIONES</u>	<u>PREGUNTA 3</u> <u>RESPONSABLES</u>
Mesa : AGUA		
<ul style="list-style-type: none"> - La urbanización trae beneficios, pero también viene aparejada con otros problemas, pues hay gente que comienza a poner sus viviendas a las orillas de la carretera. - Ya existe escasez del recurso hídrico y con el proyecto, este problema se va a incrementar - También se va a producir contaminación ambiental, a causa del polvo, humo, y gases de los vehículos - La deforestación ocasionada por la tala de árboles, traerá en consecuencia sequedad en los mantos acuíferos. - Otro problema es que la mucha terracería hace que el agua se profundice, desvíe su curso o se dañen los nacimientos de agua. - El incremento de basura y desechos sólidos a la orilla de la carretera, provocará contaminación ambiental. 	<ul style="list-style-type: none"> - Debe haber cumplimiento al marco jurídico existente. - Se demanda que el Gobierno no se olvide de cumplir las promesas como otras veces ha sucedido. - Se propone que para darle un buen cuidado a los árboles, la comunidad debe organizarse para cuidarlos y de esa forma evitar que se pierdan. - Solicitan que cuando ya se haya definido el trazo final, se haga otra reunión para dar a conocer los resultados a los pobladores. 	<ul style="list-style-type: none"> - Todos son responsables de buscar alternativas de solución a los problemas planteados. -
Mesa: FLORA Y FAUNA		
<ul style="list-style-type: none"> - Una de ellas es la tala, así como también la caza y el ahuyentamiento de la fauna de la zona. - También tenemos el atropellamiento de la fauna, por causa del tráfico vehicular. - Disminución de la infiltración del agua; a causa de la deforestación 	<ul style="list-style-type: none"> - Se propone como medida reforestar la zona con árboles frutales y forestales y dar mantenimiento a lo sembrado. - Arborizar en los alrededores de las cuencas hidrográficas. - Organizarse para proteger y cuidar los terrenos, y evitar que se provoquen incendios 	<ul style="list-style-type: none"> - Gobiernos locales - ADESCOS - Instituciones gubernamentales y no gubernamentales - Policía Nacional Civil - Comités de protección ambiental. - Unidades ambientales - La Iglesia

<ul style="list-style-type: none"> - Amenaza de caza de la fauna - Sobre pesca de la zona del embalse y la contaminación del agua por los turistas. 	<p>forestales.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Normar los reglamentos sobre la caza y crear ordenanzas municipales. - Hacer barreras vivas para evitarla erosión. - Realizar campañas radiales sobre el tema ambiental. 	
Mesa: CONTAMINACION AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> - Posiblemente hayan desagües donde el agua quede retenida y esto de lugar a la proliferación de zancudos, que generen a la vez enfermedades. - Mala disposición de desechos sobre la carretera - La gente no tiene educación y arroja la basura sobre la calle - Contaminación por humo, producida por las maquinarias que se utilicen en la construcción. - Aumento de la delincuencia a causa de un mejor desplazamiento. - Incremento de accidentes vehiculares por aumento del tráfico - 	<ul style="list-style-type: none"> - Introducir tuberías para drenaje de aguas lluvias y para aguas negras. - Educar a las personas para que depositen la basura en los lugares indicados. Hacer campañas educativas en coordinación con centros escolares y alcaldías. - Multar a las personas que arrojen la basura y animales muertos en lugares no destinados. - Hacer control de emisión de gases a vehículos automotores, por lo menos cada 2 años. - Que haya señalización en carreteras 	<p>Debe realizarse un trabajo coordinado entre:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Gobierno central - ADESCOS - Compañías constructoras - Pobladores - Escuelas - Iglesias - Partidos políticos
Mesa: CONECTIVIDAD Y DESARROLLO		
<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de la delincuencia e inseguridad ciudadana - Preocupa la deforestación que se producirá en la zona a causa de la tala de árboles y en consecuencia la escasez de agua. - Hay lugares que hace algunos años tenían agua y hoy no tienen y esto contribuye al calentamiento global de la tierra. - Otro problema es la contaminación de los mantos acuíferos. - Otro problema aunado a esto, son los derrumbes y taludes que se originan a causa de la erosión del suelo. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda que haya más control y apoyo policial, para mejorar las condiciones de seguridad de la zona. - Mejorar el servicio de telecomunicaciones, para que funcione eficazmente en casos de denuncias. - Debe reforestarse las zonas que se talen, pero a la vez debe darse seguimiento para evitar que los árboles plantados se pierdan. Para que sea efectiva esta estrategia de seguimiento debe haber participación y coordinación entre la comunidad, el Ministerio de Medio Ambiente, Ministerio de Agricultura y Ganadería, 	<p>Opinan que todos los sectores son responsables de hallar soluciones a las problemáticas planteadas y entre ellos citan los siguiente:</p> <ul style="list-style-type: none"> - Fomilenio - Ministerio de Salud - Ministerio de Medio Ambiente - Gobiernos locales - ADESCOS - Instituciones ambientalistas, etc.

<ul style="list-style-type: none"> - contaminación ambiental a causa del humo y gases de los vehículos. - Mala disposición de desechos, que van a parar a los ríos y quebradas. 	<p>entre otros.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Debe evitarse las quemas. - Se recomienda también clasificar y reciclar los desechos sólidos. - Realizar campañas de sensibilización y educación ambiental con los pobladores. - Los alcaldes solicitan tener autonomía municipal porque a veces se sienten atados para tomar acciones, porque hay otras leyes primarias como las del Ministerio de Medio ambiente y el Ministerio de Agricultura y ganadería que les amarra. 	
Mesa: SOCIOECONOMICO		
<ul style="list-style-type: none"> - El movimiento de la tierra a causa de la construcción, podría contaminar los mantos de agua. De esta manera podría contaminarse la rivera del embalse. - Algunos de la mesa opinaron que el desarrollo que la carretera genere será mínimo. Temen que el proyecto tenga poco impacto, como ha sucedido con otros, tal como el anillo de La Montañona que mas tardó en construirse que en arruinarse. Piensan que los impactos negativos serán de magnitud igual o peor con la CLN. Añaden que el beneficio será para las grandes empresas internacionales y no para el pueblo. - Otros opinaron que aunque el Proyecto no resuelva la problemática de la pobreza, de alguna forma va a permitir que las familias puedan incrementar sus ingresos, a través del comercio y otras actividades productivas que se promuevan. - Algunos opinaron que la 	<ul style="list-style-type: none"> - Solicitan que las compensaciones por daños causados a la propiedad privada, sean pagadas de manera justa, que sean bien remuneradas. - Se propuso que se cree un organismo comunal, que fomente la cultura de la denuncia. - Que se cree una Comisión de Contraloría social, que de seguimiento a los acuerdos y vele por la eficiencia y efectividad del proyecto. - Crear mecanismos de sanidad para la limpieza de calles en casos de animales muertos y vigilar porque los conductores respeten los límites de velocidad en la carretera. - Crear un Centro para atención de denuncias. - Crear una Comisión de bonificación, que vele por el cumplimiento de los derechos de los afectados. 	<p>Opinaron que todos son responsables y particularmente señalaron a los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - La familia - La comunidad - Alcaldías - Instituciones de gobierno y ONGs - Ministerio y Unidades de salud Instituciones - Iglesia

<p>construcción debería comenzar primero por las vías alternas y luego con la carretera longitudinal, ya que para ellos tiene más importancia la conectividad entre los pueblos.</p> <ul style="list-style-type: none">- Demandan que las promesas hechas sean cumplidas. Piden se les garantice que el Proyecto se va a llevar a cabo en la forma como ha sido planteado en las reuniones informativas.- Aumento del tráfico de drogas en la zona		
---	--	--

CONCLUSIONES DE LA PLENARIA
CONSULTA No 4
Chalatenango

FECHA: 8 DE NOVIEMBRE, 07

<u>PREGUNTA 1</u> <u>PROBLEMAS</u>	<u>PREGUNTA 2</u> <u>SOLUCIONES</u>	<u>PREGUNTA 3</u> <u>RESPONSABLES</u>
Mesa : AGUA		
<ul style="list-style-type: none"> - Chalatenango es un zona montañosa de recarga hídrica. Con la construcción de la Carretera se teme que los mantos acuíferos disminuyan su nivel y puedan ser contaminados. - A causa de la construcción se talarán árboles centenarios, frutales y forestales. - La demanda por el recurso hídrico aumentará, lo cual generará problemas de abastecimiento. 	<ul style="list-style-type: none"> - Se requiere más información acerca del proyecto. Se demanda transparencia. - El proyecto debe garantizar la protección de los mantos acuíferos, para asegurar el vital líquido a los pobladores. - Que la Asamblea Legislativa, asigne un presupuesto destinado a reforestar las zonas de recarga hídrica. Que se aprueben leyes que minimicen los impactos negativos. - Se recomienda que la Carretera no pase por los poblados, para no generar mucho impacto. - Que se le pague lo justo a los afectados y que se les de espacios de participación para ser protagonistas de su propio desarrollo. Que no sean excluidos. - crear una Comisión de Contraloría, que vele por el buen uso de los recursos y bienes públicos. - Que la población se organice para exigir que la zona no sufra daños con la construcción de la carretera. - Que exista una multa por daños ambientales. - Implementar un proyecto de reforestación y protección de las cuencas hidrográficas. - Crear un fondo que cubra los daños o afectaciones 	<ul style="list-style-type: none"> - El gobierno de El Salvador y sus ministerios. - Todas las instituciones vinculadas con el proyecto. - Que las municipalidades nombren una Comisión asignada para dar seguimiento al cumplimiento a los acuerdo. Esta Comisión debe integrarse por la municipalidad, ADESCOs, y líderes comunales.

	<ul style="list-style-type: none"> que se hagan. - Que se forme un Comité interinstitucional para que vigile por el cumplimiento los acuerdos. 	
Mesa: FLORA Y FAUNA		
<ul style="list-style-type: none"> - Quema de bosques - Migración de especies a causa de la construcción - Atropellamiento de la fauna. - Erosión por tala de árboles. - Quema de bosques - Caza de fauna silvestre - Pérdida de infiltración de aguas lluvias a los mantos 	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar reglamentos, y ordenanzas municipales sobre prohibición de caza silvestre. Proteger especies en peligro de extinción como el venado. - Construcción de barreras vivas y muertas para evitar la erosión - Arborización en sitios donde se taló y seguimiento de lo plantado por parte de la empresa constructora. Dar mantenimiento durante 4 años mínimo. - Sembrar árboles frutales y forestales - Recomiendan arborizar fuera de la carretera y en los alrededores de las cuencas hidrográficas. - Implementar Campañas divulgativas, de sensibilización y de educación ambiental, dirigidas a jóvenes estudiantes y pobladores en general. - Creación de Comités de Protección Ambiental, para proteger y evitar la contaminación en aquellas zonas que se encuentren dentro del área de influencia del Proyecto. 	<p>La responsabilidad recae en todos, particularmente se mencionan los siguientes:</p> <ul style="list-style-type: none"> - gobiernos locales, quienes tienen un compromiso serio para aplicar ordenanzas municipales. - Participación de líderes comunales y ADESCOs. - Policía Nacional Civil (PNC), es responsable de dar seguridad ciudadana. - El Ministerio de Salud, debe preparar y disponer de recurso humano para atender emergencias.
Mesa: CONTAMINACION AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> - Aumento del humo, una vez se haya construido la Carretera. - Provocación de deslaves - Impermeabilización de los terrenos. - contaminación de por aceites - El polvo y niveles de ruido aumentarán durante la etapa de la construcción. 	<ul style="list-style-type: none"> - crear ordenanzas municipales - Programación de horarios de trabajo en horas donde el impacto del ruido sea menor. - Reforestar con especies nativas - Construir la carretera con cemento para evitar que se deteriore rápidamente. 	<ul style="list-style-type: none"> - La comunidad en general . - Otros actores como: FOMILENIO, MOP, MAG, MISPAS, MARN, ADESCOs, Gobierno central y gobierno municipal.

<ul style="list-style-type: none"> - Puede afectarse la calidad de las aguas superficiales a causa de la sedimentación. - Deforestación a causa de la tala de árboles 	<ul style="list-style-type: none"> - Implementar programas de educación vial y ambiental 	
Mesa: CONECTIVIDAD Y DESARROLLO		
<ul style="list-style-type: none"> - Daños a edificaciones, viviendas y patrimonio, afectación a comercios e instituciones privadas y de servicio. - Afectación a mantos acuíferos. Particularmente les preocupa la contaminación de los mantos acuíferos de la zona del aguacatillo y las uvitas, del Municipio de San Miguel de las Mercedes. - Deforestación a causa de la tala de árboles, - Deslaves - Atropellamiento de animales silvestres - Incremento de accidentes de tránsito - Falta de información sobre el proyecto - - 	<ul style="list-style-type: none"> - Los pobladores del Cantón Guarjila, y los Municipios de San Isidro Labrador, San Antonio Los Ranchos y San Miguel de Mercedes, solicitaron hacer una consulta particular en la zona para presentar las alternativas de trazo y conocer las inquietudes y propuestas concretas de las personas afectadas. Se accedió realizar dichas consultas no programadas en fechas posteriores. - Que haya conectividad entre redes primarias y secundarias. - Reforestación y mantenimiento de zonas afectadas por la tala. - Proteger los derechos de las personas afectadas. Dar compensaciones justas. Otorgar terrenos a las personas que resulten afectadas. - Brindar seguridad vial a las personas que se hallen aledaños a la carretera. - Se propuso un Plan de Desarrollo Urbano Comercial en aquellas áreas donde van a introducirse by pass. El plan de desarrollo debe ser ordenado y contemplar áreas de descanso con atractivo turístico para los visitantes, donde se promuevan ventas artesanales del lugar. Sitios que sean fuentes generadoras de ingresos 	<ul style="list-style-type: none"> - Deben existir canales de comunicación y de coordinación interinstitucionales eficientes y eficaces entre: Policía Nacional Civil (PNC), Fuerza Armada, Casa de la Cultura, Gobiernos locales, Juntas de Agua, ONGs y todas las demás instituciones que estén involucradas con el Proyecto. - Las empresas encargadas de la construcción son responsables de apoyar técnica y financieramente en la resolución de los problemas.

	<p>económicos y empleos.</p> <ul style="list-style-type: none"> - Se recomienda que el personal técnico que se contrate para la construcción de la calle tenga experiencia profesional, que sea el personal idóneo, a fin de evitar problemas. - Se solicita que existan canales y procedimientos para divulgar el proyecto con más eficacia. - Crear mecanismos que expliquen los procedimientos a seguir para compensar los daños a los afectados. Brindarles la información y orientación necesaria para evitar malos entendidos. - Incluir señalización horizontal y vertical, para evitar accidentes en las carreteras. Colocar pasarelas y reductores de velocidad, en aquellos sitios que sean necesarios. - Impartir capacitaciones a las comunidades por parte de los gobiernos locales, a fin de que todas las personas este informadas y capacitadas para afrontar los cambios.. - Establecer una oficina de información dentro de las municipalidades o tener una oficina central en sitios accesibles a los pobladores. - Debe haber participación de los pobladores, para garantizar el éxito del proyecto. - Revisar las alternativas de trazo planteadas en San Miguel de Mercedes, para elegir aquella que cause menos impacto. 	
Mesa: SOCIOECONOMICO		
<ul style="list-style-type: none"> - Los pobladores de Guarjila tiene preocupación por una de las alternativas de traza, la cual les afectaría el patrimonio. 	<ul style="list-style-type: none"> - Brindar capacitación técnica en manejo de víctimas accidentes - Fortalecer programas de VIH/Sida 	<ul style="list-style-type: none"> - Opinan que todos son responsables de hallar respuesta a los problemas. Se puso especial énfasis en la labor de la familia en cuanto a educar, y el rol de la comunidad en abogar por la

<ul style="list-style-type: none"> - Existe mucha preocupación sobre los procedimientos que se van a seguir para compensar a las personas que resulten afectadas, o los que no son propietarios de los terrenos. Temen que no se actúe con justicia. - Incremento de enfermedades tales como las de vías respiratorias, dengue, VIH/SIDA, etc. - Hospitales y unidades de salud sin recursos humano. Infraestructura y equipamiento deficiente. - Incremento de accidentes de tránsito - Aumento de la delincuencia e inseguridad ciudadana. - Preocupa la falta de recursos de la PNC para afrontar a los delincuentes, quienes están mejor armados. - Falta de señalización vial - Mal mantenimiento de las calles - No hay acceso a educación superior dentro de la zona. 	<ul style="list-style-type: none"> - Vigilancia a unidades móviles - capacitación a líderes comunales en temas de salud - Ampliación horarios trabajo de centros de salud para mejorar el servicio. - Protección del Patrimonio: Iglesias, canchas, cementerios, monumentos, vestigios precolombinos, etc. - Dar mantenimiento a las calles existentes para que no se dañen. - Crear una Comisión de negociación, responsable de velar por los derechos e intereses de los afectados. Las alcaldías son responsables de orientar a pobladores en temas de reasentamiento. - Velar porque las negociaciones se hagan de acuerdo a los lineamientos del Banco Mundial. - Realizar by pass para no afectar a poblados, manteniendo los derechos de vías a 20 mts. Tal como se ha dicho. - Construcción de nuevos centros educativos - Construcción de Centros de Estudios superiores - Construcción de MEGATEC en Chalatenango. - Coordinar con Policía Nacional Civil, acciones para el combate de la delincuencia. - Construcción de pasarelas y reductores de velocidad para disminuir accidentes de tránsito. - Equipar a la PNC para el combate a la delincuencia - Establecer canales de comunicación para afectados. - Procurar no desarraigar a las familias de su entorno social. - Realizar consultas 	<p>defensa de los derechos de los pobladores. También se habló de la responsabilidad del gobierno, y de las instituciones públicas y privadas para involucrarse en la resolución de la problemática.</p>
---	---	--

	ciudadanas para oír opinión de pobladores en temas de reasentamiento.	
--	---	--

CONCLUSIONES DE LA PLENARIA
CONSULTA No 5
SAN ANTONIO DE LA CRUZ

FECHA: 7 DE NOVIEMBRE, 07

<u>PREGUNTA 1</u> <u>PROBLEMAS</u>	<u>PREGUNTA 2</u> <u>SOLUCIONES</u>	<u>PREGUNTA 3</u> <u>RESPONSABLES</u>
Mesa : AGUA		
<ul style="list-style-type: none"> - Temen que durante la Construcción, puedan romperse las tuberías de abastecimiento de agua potable y puedan contaminarse las fuentes de donde obtienen el agua de consumo. - La tala de árboles traerá deforestación, y en consecuencia esto podría ocasionar que las fuentes de agua se sequen y destruyan. Temen la afectación del Río Sumpul. - La construcción de la carretera traerá muchos beneficios pero también causara daños 	<ul style="list-style-type: none"> - Piensan que prevenir los problemas generados por la construcción de la carrera, es casi imposible pero disminuir los daños si es posible. Por tanto una solución es dando tratamiento al agua de consumo humano por parte de las autoridades competentes y de los encargados del proyecto. - Formular normas de control y saneamiento ambiental para la conservación de ríos y demás fuentes de aguas. - Una solución es desviar el trazo de la carretera, para que pase fuera de los poblados y no afecte los mantos acuíferos. La empresa constructora debe hacerse responsable por los daños que puedan causar a las fuentes de agua que abastecen a la comunidad. - Se debe establecer un estricto control de saneamiento de las fuentes de agua. Que le den tratamiento al agua de consumo. - Que se cree una oficina de denuncias por incumplimientos a las medidas de mitigación y riesgo social. - Establecer un número telefónico para atención de quejas. 	<ul style="list-style-type: none"> - La comunidad puede colaborar con la empresa, monitoreando la verificación de los acuerdos y el cumplimiento de los controles de saneamiento y descontaminación del agua. - El gobierno y la compañía constructora son los responsables de resolver la problemática. La compañía constructora tiene que resolver el problema y la población tiene que aportar recomendaciones. - La comunidad puede participar con el proyecto colaborando en el saneamiento ambiental del lugar para evitar la contaminación.

Mesa: FLORA Y FAUNA		
<ul style="list-style-type: none"> - Atropellamiento de animales domésticos y silvestres. - Extinción de la vegetación a causa de la tala de árboles, y consecuentemente la erosión y el escurrimiento a la presa o embalse 5 de Noviembre. 	<ul style="list-style-type: none"> - Reforestar y arborizar las zonas taladas, y darles mantenimiento durante 5 años como mínimo. Cumplir con la compensación arbórea. - Cercar con tela ciclón toda la longitud de la CLN, para evitar que los animales silvestres sean atropellados. - Crear pasos a desnivel - Involucrar a la comunidad en la vigilancia de la reforestación. - Ser vigilante y denunciar a las personas que violen las ordenanzas municipales o practiquen la caza indiscriminada de animales. - El proyecto debe implementar planes preventivos y educativos con la población para proteger su medio ambiente. Hacer campañas educativas dirigidas a jóvenes. - Dar educación sexual a jóvenes adolescentes para prevenir el VIH/Sida. - Organizar y crear comité de vigilancia para tal efecto. 	<ul style="list-style-type: none"> - La empresa constructora debe ser responsable de poner cerco a la orilla de la carretera - El MOP es responsable de hacer pasos a desnivel. - EL MINED es responsable de educar a la niñez y adolescencia. - Los padres de familia son responsables de proteger, orientar y educar a sus hijos, sobretodo en temas de educación sexual para prevenir el VIH/Sida.
Mesa: CONTAMINACION AMBIENTAL		
<ul style="list-style-type: none"> - Aumento de humo y emisión de gases de vehículos automotores, a causa del incremento en el tráfico vehicular. - Aumento de polvo y ruido como resultado de la construcción. - Riesgo de que se rompan tuberías de aguas negras y se contaminen las fuentes de agua. - Contaminación del aire a causa de la quema de desechos sólidos - Mala disposición de basura y desechos sólidos, a causa de botaderos al aire libre, que luego son focos de 	<ul style="list-style-type: none"> - Establecer Comités de Vigilancia que velen y protejan el medio ambiente. Que estos comités tengan voz y voto ante las empresas constructoras, que sean tomadas en cuenta sus observaciones. - Revisión de emisiones de gases a vehículos automotores por parte de las autoridades respectivas. - Que las empresas constructoras tengan cuidado de no contaminar el medio ambiente y aseguren la protección del recurso agua. Que las empresas depositen los desechos en 	<ul style="list-style-type: none"> - El Gobierno a través del MARN debe jugar un rol protagónico en vigilar y no autorizar a proyectos que atenten contra el medio ambiente y la salud del ser humano. - Así mismo las instituciones ONGs interesadas en el medio ambiente, son responsables también de velar por la protección del mismo. Ellas son responsables de tomar en cuenta la opinión dada por los pobladores en estas consultas ciudadanas. -

infección.	lugares y sitios apropiados que no dañen a la comunidad.	
Mesa: CONECTIVIDAD Y DESARROLLO		
<ul style="list-style-type: none"> - La conectividad trae un desarrollo indiscutible, porque no es lo mismo trasladarse a pie o a caballo, que desplazarse en un camión. Sin embargo hay un lado positivo y otro negativo. - Los mayores problemas sentidos están relacionados con los daños a la propiedad privada o social. Los pobladores requieren saber los procedimientos a seguir en el proceso de compensación. - Riesgo de ruptura de tuberías de agua a causa de la construcción. - Accidentes viales a causa de motoristas irresponsables. - El problema de la conectividad, es que no ha considerado la sostenibilidad. - El desarrollo que trae la carretera, viene también aparejado con problemas como mala disposición de los desechos por parte de las empresas, delincuencia, tráfico de drogas, VIH/SIDA, contaminación etc. - Tala de árboles y erosión - Contaminación por humo de vehículos - Pérdida de valores culturales. 	<ul style="list-style-type: none"> - Piensan que parte de las medidas a seguir en el tema de las propiedades afectadas, es que se pague lo justo y nos les obliguen a aceptar propuestas que no hayan sido consensuadas. Demandan que los terrenos se paguen conforme al valor actual. Que los acuerdos a los que se lleguen con los afectados queden por escrito, tal como se espera en un Estado de Derecho. - Otra de las soluciones es crear fuentes de trabajo, sobretodo para los jóvenes, que se les de oportunidades de hacer cosas productivas. Esa es una forma de impulsar el desarrollo, aseguran, pero debe existir voluntad política para hacerlo. - Proponen subsidiar con insumos agrícolas a los campesinos, durante 3 años mínimo. - Sembrar árboles que sean nativos de la zona y darles mantenimiento. - Que se introduzcan programas de educación sistemática y asistemática. Se necesitan más escuelas, más cultura y más educación. Invertir en la educación es más importante que invertir en armamentos. Debe verse y buscar soluciones a la problemática del pueblo. - Deben encontrarse mecanismos de gestión para la recaudación de impuestos, que los fondos lleguen al Estado y se invierta en programas sociales. Que se combata la corrupción. - Los afectados deben 	<ul style="list-style-type: none"> - El gobierno a través de sus diferentes Ministerios y la población.

	<p>organizarse para defender sus intereses y abogar por sus derechos.</p> <p>-</p>	
Mesa: SOCIOECONOMICO		
<ul style="list-style-type: none"> - Temen que los planteles de construcción, una vez desalojados sen ocupados como botaderos de basura y se conviertan en focos de contaminación para el medio ambiente, generando criaderos de zancudos y enfermedades de las vías respiratorias, entre otras. - En San Isidro Labrador, el cementerio sería afectado, al igual que la escuela y la iglesia si se toma la alternativa 2. - En el caserío El Tamarindo del Cantón San Benito, de San Antonio de la Cruz, la escuela podría resultar afectada con alternativa 2. - - - 	<ul style="list-style-type: none"> - El Ministerio de Medio Ambiente debe jugar un papel protagónico y no permitir que este tipo de proyecto atente contra la salud y la vida de las personas. - Que las empresas se comprometan a negociar y a dejar los acuerdos por escrito para que tengan valor. - Proponen que en el Caso de San Isidro Labrador y en el Caserío El Tamarindo de San Antonio de la Cruz, se busque una alternativa de trazo que afecte menos a los poblados y a la infraestructura. Sugieren que el trazo pase por la parte alta cerca de los potreros, donde haya menos afectaciones. - Fortalecer los programas preventivos en salud, contando con el apoyo del Ministerio de Salud y gobiernos locales. - Demandan tomar en cuenta las opiniones brindadas por los pobladores durante el proceso de consulta. Temen no ser escuchados. - Implementar Campañas de Educación y Seguridad Vial. - Que los fondos se usen con transparencia y se usen para lo que está destinado. - Fortalecer los centros de salud, con medicamentos y equipo para atender la demanda de servicios. - Creación de una ley de compensaciones, para garantizar el pago de los afectados. Que las compensaciones sean justas y oportunas, no tardías. 	<ul style="list-style-type: none"> - Esperan que el Gobierno Central, a través de sus distintas dependencias de solución a toda la problemática planteada. - De igual forma esperan que las ONGs cumplan un rol protagónico en la defensa y protección del Medio Ambiente.

	<ul style="list-style-type: none">- Construir sitios de reasentamientos para las personas afectadas que no sean propietarios de sus tierras. Las viviendas deben estar construidas antes de hacer la carretera.- Diseñar bien los desagües de las carreteras, para que las aguas no se estanquen. Controlar el dengue en aquellos municipios aledaños al embalse.- Instalar señalización en carreteras. Construir túmulos y pasarelas en sitios poblados.- Realizar campañas de prevención contra el consumo de drogas y delincuencia.	
--	---	--