



## Repensando la Zona Norte de El Salvador en la Estrategia de Desarrollo Nacional

Susan Kandel, Ileana Gómez y Nelson Cuéllar

### ¿Qué rol ha jugado el territorio de la zona norte en las estrategias de desarrollo nacional?

Tierra de añil, jornaleros y emigrantes

a zona norte de El Salvador ha estado históricamente marginada de las políticas y programas de desarrollo del Estado y más bien, ha jugado un papel de complemento subordinado a la Región Metropolitana. La guerra civil profundizó este desequilibrio. Sin embargo, en los últimos años, la zona norte ha cobrado mayor relevancia por sus importantes recursos naturales para la generación de energía hidroeléctrica y la provisión de agua para las zonas urbanas. Con el inicio de la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte, la zona podría convertirse en un territorio clave para el Corredor Logístico Centroamericano; una apuesta en la cual El Salvador busca convertirse en un territorio clave para la provisión de servicios logísticos para el comercio. De igual o mayor relevancia, y a pesar de las precarias condiciones sociales de Chalatenango que está ubicado en el corazón de la zona norte, el departamento cuenta con una significativa acumulación de capital social basado en la organización comunitaria derivada de su historia de organización campesina, de comunidades eclesiales de base y de su vivencia grupal durante la guerra civil. Esto ha dado lugar al desarrollo de nuevas formas de organización territorial basadas en la organización social participativa.

En este contexto, Chalatenango es un territorio clave para asegurar el futuro desarrollo nacional, no sólo por sus recursos hídricos y su rol de interconexión nacional, regional y global, sino también por su potencial para promover un viraje hacia un nuevo modelo de desarrollo basado en un enfoque territorial y en la inclusión social como condición imprescindible para lograr un desarrollo incluyente, competitivo y sostenible.

Después del auge añilero durante los siglos XVIII y XIX, que se asentó en una parte importante de la zona norte de El Salvador, ésta se configuró como un territorio proveedor de fuerza de trabajo para las cosechas



de los distintos cultivos de exportación durante el siglo XX (café, algodón y caña de azúcar). Los campesinos del norte del país trabajaron como jornaleros en los cultivos de exportación nacional o migraban a Honduras en búsqueda de trabajo en las bananeras.

Esta dinámica marcó al territorio hasta finales de los años setenta cuando comienza un profundo y acelerado cambio económico que significó el desplazamiento del rol de la agroexportación tradicional en el país, como la principal generadora de divisas y empleo. Después de generar el 67% de las divisas en 1978, la agroexportación habría caído a tan sólo 4% en el 2006, al contrario de lo ocurrido con las remesas, que en 1978 representaban sólo el 9% del total, pues en el 2006 aportaron el 55% al total de divisas del país (Rosa, 2008). El desplazamiento del agro también se manifiesta en el empleo. En el 2007, el empleo rural fue tan sólo 1% mayor del registrado en 1980. Mientras la participación de los empleos agropecuarios era mayoritaria en 1980 (61%), para el 2007 los empleos no agropecuarios ya representaban 59%, resaltando el empleo generado por el comercio, la industria y la construcción en las zonas rurales (DIGESTYC, 2008).

El desplazamiento de la agro exportación no sólo significó el colapso de los empleos y salarios agrícolas en las cosechas de café, algodón y caña de azúcar, sino que también se vio acompañada de la caída en los precios reales de los cultivos de subsistencia (maíz y frijol) dando como resultado un fuerte colapso de los medios de vida de los pobres rurales desde la década de los ochenta del siglo pasado.

#### Urbanización e industrialización: Demanda de energía, represas y agua

En el marco de los intentos por impulsar la industrialización y por las crecientes demandas derivadas del acelerado proceso de urbanización en la zona sur del país, la zona norte pasó a jugar un rol complementario pero estratégico, proveyendo servicios como energía hidroeléctrica y agua.

La creciente demanda energética asociada al proceso de urbanización y a sectores emergentes como las comunicaciones, la maquila y los servicios logísticos, entre otros, ha llevado a la necesidad de ampliar la explotación del potencial hidroeléctrico por los menores costos y por su impacto en la competitividad frente a las opciones de generación térmica. De nuevo, el norte sigue siendo el territorio para proveer ese potencial estratégico para el desarrollo del país.

Si bien la zona norte fue marginada, hubo intentos intermitentes desde la década de los cincuenta por impulsar una fuerte inversión pública para mejorar la conectividad en la zona norte del país. A diferencia de las zonas central y litoral, aquella no contaba con una red adecuada de carreteras y caminos que facilitaran su conectividad.

A pesar de su limitada importancia agrícola y económica, en los años setenta, y a raíz de la importancia ambiental que recobró la zona norte por la construcción de las presas hidroeléctricas, se inició la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte y Caminos de Desarrollo de la Zona Norte, bajo El Plan Nacional Bienestar para Todos 1978-1982.

El megaproyecto que pretendía conectar 25 centros urbanos en una longitud de aproximadamente 500 km, fue abandonado por su poca importancia para

el desarrollo del modelo económico y por el inicio del conflicto armado (Lungo y Oporto, 1996).

### Guerra, post-guerra y reconstrucción: Surgimiento del Comité Ambiental de Chalatenango (CACH)

Desde los años sesenta, la actividad de organizaciones religiosas y el surgimiento del movimiento campesino en un territorio marginal con altos niveles de pobreza hacen que sea una de las zonas con mayor capacidad de organización social en el país. En la década de los 80, la zona norte recobra importancia por ser un escenario importante del conflicto armado. Estuvo dividida en áreas controladas por la guerrilla, cuya presencia fue sostenida por una red de apoyos sociales vinculados a las organizaciones de base del movimiento campesino y áreas bajo el control del ejército, sobretudo las zonas urbanas y los municipios donde se ubicaban las brigadas o regimientos militares.

Durante la guerra, la zona sufría operativos militares de gran envergadura que produjo desplazamientos masivos de población, inició la migración al extranjero y volvió inhabitable buena parte del territorio. Sin embargo, esta misma vivencia y acción grupal dio lugar a una fuerte acumulación de acción colectiva y a una organización social que marca el siguiente período de reconstrucción de post-guerra. Al finalizar la guerra, refugiados y excombatientes se reasientan en el territorio, dando lugar a nuevas formas de organización con fuerte inspiración de participación comunitaria. En los noventa las organizaciones comunitarias y las municipalidades cobran relevancia, ya que son las principales beneficiarias de los programas de reconstrucción de la post-guerra (Gómez, García y Larios, 2005). La exploración minera y los proyectos de construcción de represas como El Chaparral revigorizan movimientos de resistencia formados por pobladores locales con apoyo de organizaciones ambientalistas y religiosas.

En los noventas, con la firma de los Acuerdos de Paz, los organismos de cooperación internacional apoyaban diversos programas de reinserción social y productiva en la zona. Muchos de estos buscaban espacios de concertación entre el conjunto de actores en el territorio alrededor de temas específicos – actividades productivas, salud, educación, ambiente, etc. Es en este contexto que, en 1995, emerge el Comité Ambiental de Chalatenango (CACH) una plataforma de intercambio y foro de coordinación entre las diferentes fuerzas políticas presentes en el territorio (Gómez y García, 2002) quienes recuperan el tema ambiental y la apropiación de los recursos del territorio como eje dinamizador del desarrollo. El CACH logró articular una visión del desarrollo del territorio, presentado en el Plan Departamental de Manejo Ambiental (PADEMA) y desarrollado por los actores sociales de Chalatenango. Los elementos de estrategia territorial contenidos en el PADEMA incluyen “los potenciales ambientales de Chalatenango y su relación con el resto del país como productor de servicios ambientales” (Gómez y García, 2002).

### Articulaciones inéditas hacia una agenda de desarrollo territorial como parte del desarrollo nacional

El impulso durante la etapa de post-guerra y reconstrucción que se le dio a la dimensión territorial en las agendas de desarrollo adquirió un espacio todavía más importante en el marco de las propuestas de la Comisión Nacional de Desarrollo (CND)<sup>1</sup> que a su vez coincidieron con otras propuestas de alcance regional centroamericano y con la necesidad de impulsar un marco institucional nacional para el ordenamiento y desarrollo territorial en El Salvador. Desde su establecimiento en 1997, las propuestas propiciadas y lideradas por la CND

volvieron la mirada a la zona norte del país, la cual seguía manteniendo un rol limitado en la estrategia económica de post-guerra, sin embargo, se evidenció con mayor contundencia su rol estratégico como proveedor de servicios ambientales, de tal manera que las Acciones Territoriales del Plan de Nación (2000) propuestas por la CND buscaron potenciar dicho rol de la zona norte por su importancia para el desarrollo nacional, pero además plantea la necesidad de retomar la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte.

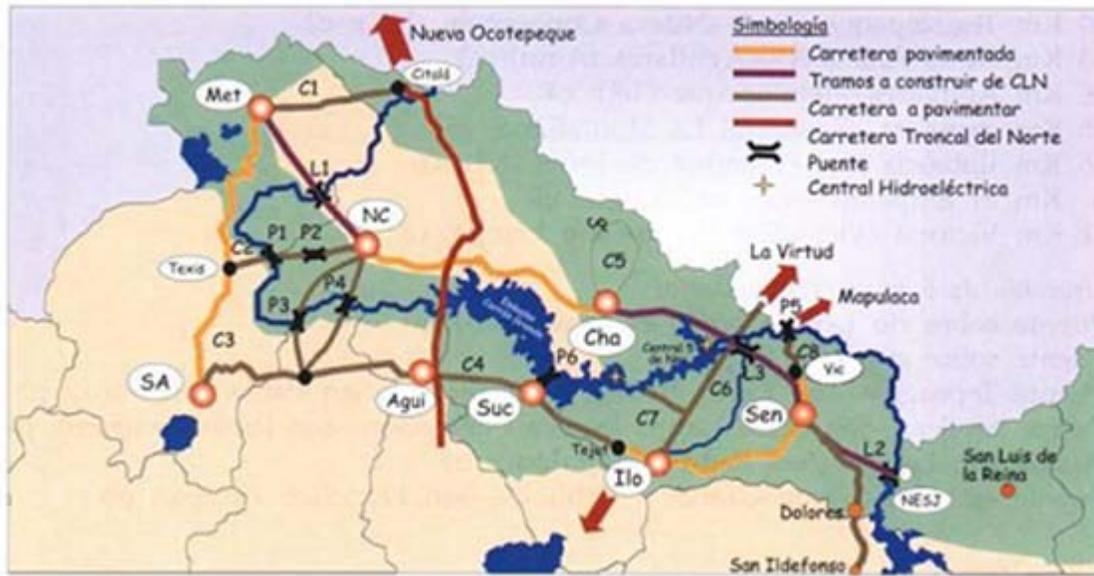
La propuesta de la Carretera Longitudinal del Norte coincidió con el marco de propuestas lanzadas en 1999 por el Instituto Centroamericano de Administración de Empresas (INCAE) en colaboración con el Harvard Institute for International Development (HIID) que bajo el mandato de los presidentes del Sistema de Integración Centroamericana, elaboraron un conjunto de propuestas sobre competitividad y desarrollo sostenible en Centroamérica.<sup>2</sup> Para potenciar bases firmes para la competitividad, INCAE y HIID proponían una serie de inversiones y políticas regionales para convertir a Centroamérica en un Corredor Logístico, aprovechando su ubicación geográfica, el auge del comercio y el interés de sectores empresariales por posicionarse en el emergente sector de los servicios logísticos. En este marco de propuestas cobra importancia la posibilidad de ampliar y modernizar el Puerto de Cutuco en el departamento de La Unión que, por su ubicación, ofrece un mayor potencial desde el Pacífico de competir con otros puertos de la región mejorando las condiciones de conectividad con Puerto Cortés en Honduras y Puerto Barrios en Guatemala, para los cuales se requería inversiones adicionales en carreteras modernas que constituyeran canales secos de conexión desde el Pacífico hasta el Atlántico, de modo que redujeran los tiempos de entrega de



<sup>1</sup> La CND fue nombrada en 1997 para formular un Plan de Nación que reflejara las propuestas ciudadanas y facilitara acuerdos políticos que le dieran estabilidad y continuidad a las acciones y decisiones más allá de los periodos electorales presidenciales y municipales. La CND optó por propiciar un importante proceso de consulta ciudadana a través de la conformación de mesas temáticas, consultas territoriales, consultas especializadas y grupos gestores departamentales entre otros.

<sup>2</sup> INCAE-HIID (1999). Centroamérica en el Siglo XXI: Una Agenda para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible. Bases para la discusión sobre el futuro de la región. Alajuela, Costa Rica.

## Proyección de Conectividad vial



Fuente: CND

mercadería movida a través de la región (INCAE-HIID, 1999).

Tanto la Carretera Longitudinal del Norte, retomada en el marco de la CND, como el Puerto de Cutuco, pensado como parte del Corredor Logístico Centroamericano, fueron estratégicamente retomados en la elaboración del Plan Nacional de Ordenamiento y Desarrollo Territorial y en las propuestas de la Asociación Nacional de la Empresa Privada (ANEP). De hecho, en el 2006, la ANEP visualizó que por su ubicación y propuestas, El Salvador podría convertirse en “el centro neurálgico de provisión de servicios logísticos en la región”.<sup>3</sup> Así, las inversiones para convertir el Puerto de Cutuco en un puerto con vocación de servicio mundial, estaría acompañado de una adecuada infraestructura para el transporte que garantice la movilidad ágil de la carga que llegará y saldrá del puerto, particularmente dentro del espacio de relación entre las zonas de

actividad logística, las zonas francas y las áreas industriales relacionadas (CND, 2008), pero también por las inversiones en la zona norte, especialmente la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte y de la represa hidroeléctrica El Chaparral, sobre el río Torola (Idem).

### FOMILENIO, Carretera Longitudinal del Norte y plataforma de servicios logísticos

La construcción de la Carretera Longitudinal del Norte (CLN) está en marcha debido al acceso que ha tenido el Gobierno de El Salvador (GOES) a fondos de la Corporación del Reto del Milenio (MCC).<sup>4</sup> El GOES solicitó estos fondos como parte de un programa más amplio para “reducir la pobreza en la zona norte a través del crecimiento económico” (comúnmente conocido como el “Proyecto de la Zona Norte”). El Proyecto de la Zona

<sup>3</sup> ANEP (2006). Hacia una nueva estrategia de crecimiento económico. Encuentro Nacional de la Empresa Privada (ENAE). San Salvador.

<sup>4</sup> La Corporación del Reto del Milenio (Millennium Challenge Account - MCC, en inglés) es una iniciativa del ex-Presidente de los Estados Unidos de América, George W. Bush para apoyar el desarrollo de países pobres que “gobiernen con justicia, inviertan en su gente y promuevan las libertades económicas” ([http://www.mca.gob.sv/fomilenio/noticia\\_full.php?noticia=59&seccion=2](http://www.mca.gob.sv/fomilenio/noticia_full.php?noticia=59&seccion=2)). En 2005, la Corporación amplió su apoyo hacia las naciones de renta media baja abriendo la posibilidad para El Salvador de clasificar para fondos hasta por \$442 millones.

Norte<sup>5</sup> contiene tres componentes: 1) Desarrollo Humano; 2) Desarrollo Productivo; y 3) Conectividad Vial. El componente de Desarrollo Humano se enfoca en dos aspectos: Incrementar capacidades y habilidades a través de la educación formal e informal y ampliar el acceso a infraestructura social básica. El componente de Desarrollo Productivo incluye programas de servicios y asistencia técnica para el desarrollo empresarial, infraestructura, equipo productivo y programas de inversión y crédito, enfocándose en el establecimiento de cadenas productivas. El tercer componente, Conectividad Vial, incluye la construcción de la Carretera Longitudinal del Norte y una red de caminos rurales (<http://www.mca.gob.sv/fomilenio>).

La justificación principal, necesaria para acceder a los fondos de la MCC, está vinculada a la reducción de la pobreza, sin embargo, la distribución actual de los fondos entre cada componente muestra un claro sesgo hacia la construcción de la conectividad vial (ver Cuadro). Esto es consistente, dado que el país ha apostado por un modelo de desarrollo enfocado en promover el crecimiento económico a través de los servicios y como plataforma logística para el comercio global. Este enfoque asume que el crecimiento económico conlleva a la reducción de la pobreza. De hecho, en la descripción y justificación del programa presentado por el GOES a la MCC se retoma un análisis del Banco Mundial que afirma que “para aumentar las perspectivas de crecimiento, El Salvador debe hacer inversiones en infraestructura y educación, y mantener su economía abierta al comercio”.<sup>6</sup>

La construcción de la CLN convierte a la zona norte en la vértebra principal de la plataforma logística de la región. La consolidación de los planes y el mismo arranque de la construcción de la carretera longitudinal han puesto en movimiento nuevas dinámicas y disputas territoriales. Hay un crecimiento urbano vinculado al incremento del comercio que no

Componente	Monto US Millones	Porcentajes
Desarrollo Humano	106.8	17 %
Desarrollo Productivo	75.5	24%
Conectividad Vial	233.6	53%
Rendición de cuentas (Accountability)	14.7	3%
Administración del Programa	10.8	3%
Total	441.4	100%

está siendo regulado y se ha iniciado un proceso de especulación por la compra-venta de tierras, además la construcción de la carretera también atrae población migrante de Honduras, convirtiendo a zonas del territorio en receptoras de población.

La especulación está generando un mercado de tierras con pocas posibilidades de control, dado que El Salvador no cuenta con impuestos prediales. Esto deja por fuera el potencial de controlar el mercado y, más importante, imposibilita al Estado y a los gobiernos locales para captar la plusvalía del suelo alrededor de la carretera. Al mismo tiempo, el mercado de tierras amenaza los derechos de acceso y uso de recursos importantes para los habitantes pobres de la zona, tal como el acceso a las fértiles tierras fluctuantes del embalse del Cerrón Grande para cultivos.

El mercado de tierras está asociado a la construcción de la carretera, pero también refleja una nueva estrategia de captar los excedentes que ha generado la zona por el flujo de remesas. Además del rol de la zona norte para los servicios logísticos, este territorio mantiene su rol de proveedor de agua y energía para las zonas urbanas e industriales y está sistemáticamente amenazado por sus importantes recursos para ejes de acumulación emergentes, como la minería.

<sup>5</sup> Para la ejecución del Proyecto de la Zona Norte se ha establecido FOMILENIO, una institución creada para un período de cinco años, con el propósito de administrar y supervisar la ejecución de su programa de trabajo con los fondos de la donación de la Corporación del Reto del Milenio (MCC).

<sup>6</sup> Traducción propia (“to increase its growth prospects, El Salvador should invest in infrastructure and education, and continue to maintain the economy open to trade”).





## Oportunidad impostergable para un nuevo rol de la zona norte en el desarrollo nacional

Al igual que la zona norte, Chalatenango se está convirtiendo en un territorio clave para asegurar el futuro desarrollo nacional, no sólo por sus recursos hídricos y su rol de interconexión nacional, regional y global, sino por la oportunidad que ofrece de ensayar un viraje hacia un nuevo modelo de desarrollo nacional basado en un enfoque territorial y la inclusión social como condición imprescindible para lograr un desarrollo nacional equitativo, competitivo y sostenible.

### Reactivación de actores territoriales

A diferencia del pasado, la zona norte ha desarrollado un importante capital social, cuenta con planes de desarrollo territorial y con propuestas para el ordenamiento del territorio. Existen plataformas multiactores como el CACH, organismos de cuenca, movimientos de resistencia y reconocidas experiencias de asociatividad municipal como las Mancomunidades que pueden hacer la diferencia para asegurar que esta vez, los megaproyectos contribuyan al desarrollo del territorio.

De particular importancia es la reactivación y reapareamiento del CACH por ser una plataforma multiactor con alcance departamental y con una trayectoria de probada capacidad para articular una visión colectiva del territorio. Desde inicios del 2009 y después de aproximadamente tres años de inactividad, el CACH ha empezado a reorganizarse para enfrentar los múltiples desafíos que les plantea el nuevo contexto. El CACH está retomando su Plan Departamental de Manejo Ambiental (PADEMA) con fin de actualizarlo y apropiarse del proceso de transformación territorial que ya atraviesa este departamento.

### Cambios en los Órganos Ejecutivos de El Salvador y Estados Unidos

Tanto la propuesta del Proyecto de la Zona Norte del GOES como la misma iniciativa de la Corporación del Reto del Milenio se formularon en administraciones políticas anteriores que ya no controlan el Órgano Ejecutivo de sus respectivos países. En el caso de Estados Unidos, la iniciativa fue establecida por el ex presidente republicano, George W. Bush, y aunque el actual presidente demócrata, Barack Obama, ha anunciado la continuación de la Cuenta del Reto del Milenio, es probable que haga cambios para reflejar nuevas prioridades y enfoques de apoyo al desarrollo de países pobres.

En El Salvador, la propuesta del Proyecto de la Zona Norte fue formulada bajo el mandato del ex presidente Antonio Saca, de ARENA, un partido político de derecha que mantuvo el control del Órgano Ejecutivo desde 1989. Con el nuevo presidente, Mauricio Funes, del partido de izquierda, FMLN, quien tomó posesión el 1 de junio de este año, se abren oportunidades importantes en términos del enfoque y desarrollo mismo del Proyecto de la Zona Norte.

El Programa de Gobierno resalta la importancia de la participación ciudadana e inclusión social como eje fundamental para lograr el desarrollo nacional, asimismo ha priorizado acciones y políticas que beneficien a los más pobres. En su presentación del Plan Anti-Crisis, el presidente Funes explicó que el plan busca “auxiliar a los pobres, a los excluidos, a los sectores más golpeados por la crisis y, a la vez, dar comienzo a la construcción de un Sistema de Protección Social Universal”; además, el segundo componente es “proteger los empleos existentes y promover la generación de otros nuevos, a partir de la promoción y fomento de las actividades productivas” y tercero,

“sentar las bases de un Plan Nacional de Desarrollo que a mediano y largo plazo asegure mayores niveles de bienestar para toda la población”. Asimismo, hace referencia específica del proyecto de la zona norte y de articularlo a su Plan Anti-Crisis.

## Desafíos para un nuevo modelo de desarrollo nacional

Hay un conjunto de condiciones que hacen oportuna la puesta en marcha de un nuevo modelo de desarrollo para la zona norte en general y para Chalatenango en particular. Sin embargo, no hay respuestas absolutas ni soluciones sencillas, más bien hay nuevos desafíos e interrogantes:

¿Puede aprovecharse la nueva visión del gobierno para sentar las bases de un desarrollo territorial que cuente con institucionalidades inclusivas, visionarias, con capacidad y poder de decisión sobre el futuro del desarrollo de su territorio?

¿Están preparados los arreglos institucionales existentes a nivel del territorio para manejar de forma más activa e incidente las nuevas dinámicas económicas vinculadas a los procesos de desarrollo nacional y centroamericano?

¿Es posible que una mayor participación de los pobladores en la gestión ambiental y productiva de los territorios permita enfrentar no solo la pobreza, sino mejorar la distribución de los beneficios del desarrollo?

¿Cómo aprovechar y/o transformar las institucionalidades existentes para asegurar la inclusión social y territorial?

Para responder a estos nuevos desafíos y aprovechar esta coyuntura inédita es clave promover simultáneamente diálogos multi-

actor a múltiples escalas, así como fortalecer las capacidades y plataformas de negociación de los actores tradicionalmente marginados, pues indudablemente son actores a privilegiar, desde sus territorios, en la construcción social de la Estrategia de Desarrollo Nacional.

## Referencias

ANEP (2006). *Hacia una nueva estrategia de crecimiento económico*. Encuentro Nacional de la Empresa Privada (ENADE). San Salvador.

CND (2008). *Propuestas para el desarrollo de la sub-región La Unión*. Plan de Nación. San Salvador .

DIGESTYC (2008). *Encuesta de Hogares de Propósitos Múltiples 2007*. Ministerio de Economía. San Salvador.

Gómez, Ileana; García, Margarita y Larios, Silvia (2005). *La gestión territorial participativa hacia la búsqueda de medios de vida rurales sostenibles: El caso de la Mancomunidad La Montaña*. Documento de Trabajo. PRISMA, San Salvador.

Gómez, Ileana y García, Margarita (2002). *La gestión ambiental participativa en el norte de El Salvador: El caso del Comité Ambiental de Chalatenango*. Documento de Trabajo. PRISMA, San Salvador.

INCAE-HIID (1999). *Centroamérica en el Siglo XXI: Una Agenda para la Competitividad y el Desarrollo Sostenible. Bases para la discusión sobre el futuro de la región*. Alajuela, Costa Rica

Lungo, Mario y Oporto, Francisco (1996). *La evolución de la red urbana y el desarrollo sostenible en El Salvador*. PRISMA, San Salvador.

Rosa, Herman (2008). *Perfiles y trayectorias del cambio económico en Centroamérica: Una mirada desde las fuentes generadoras de divisas*. PRISMA, San Salvador.

PNUD (2003). *Informe sobre Desarrollo Humano El Salvador 2003. Desafíos y Opciones en tiempos de globalización*. San Salvador.



## Serie Aportes para el Diálogo

Repensando la Zona Norte de El Salvador en la Estrategia de Desarrollo Nacional

¿Mitigación ó adaptación en Centroamérica?:  
Construyendo una agenda propia frente al cambio climático

Turismo y gestión territorial en Centroamérica:  
Claros y oscuros de un proceso acelerado

Democratizando la institucionalidad para la gestión del agua:  
Lecciones de la Mancomunidad La Montañona, El Salvador

Migraciones, estrategias de vida rurales y el manejo de los recursos naturales: La necesidad de la integración territorial y social

Transformando estrategias campesinas para el manejo sostenible de recursos naturales: Lecciones del PCaC de Siuna, Nicaragua

Manejo comunitario, fortalecimiento de medios de vida y conservación. Lecciones de las Comunidades Forestales de Petén, Guatemala

Transformando prácticas en la producción campesina:  
Lecciones del Programa Ambiental de El Salvador

## Serie Aportes para Políticas

Un viraje necesario en la política turística bajo el nuevo gobierno en El Salvador

Cambio climático y desarrollo: Advertencias y oportunidades para la producción de agrocombustibles

Turismo y desarrollo sostenible: Avanzar en la descentralización, inclusión y participación local

Incorporando lo territorial en la gestión del nuevo gobierno en El Salvador



[www.prisma.org.sv](http://www.prisma.org.sv)      [prisma@prisma.org.sv](mailto:prisma@prisma.org.sv)  
3a Calle Pte. #3760, Col. Escalón, San Salvador, El Salvador  
Tels.: (503) 2298 6852, (503) 2298 6853      Fax: (503) 2223 7209