



GOBIERNO DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS

CONSEJO FEDERAL DE INVERSIONES

PROGRAMA DE FORTALECIMIENTO Y FORMULACION DE
SISTEMAS CLAVES PARA EL SOSTENIMIENTO SOCIAL Y
ECONOMICO DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS:
ESTRATEGIAS LUEGO DE LA CRISIS MACROECONOMICA
2001/2002.

ESTRATEGIA OPERATIVA XV

RELEVAMIENTO Y EVALUACION DEL IMPACTO DE LA GESTION DE
POLITICAS PUBLICAS PROVINCIALES DE INFRAESTRUCTURA EN EL
DESARROLLO SOCIOECONOMICO DE LA PROVINCIA DE SAN LUIS.

INFORME FINAL
AÑO 2004

Experto:
C.P.N. DIEGO M. BULGARELLI
Consultores Técnicos:
LIC. MARIA C. DEPASQUALE
ANAL. SIST. ERICA D. BONILLA
Colaborador:
TEC. VERONICA P. GARCES





Informe Final

INDICE

I. Introducción	3
II. Fundamentación	4
□ Desarrollo Económico	4
Plan de Infraestructura Vial	5
Plan de Inversiones Mineras	5
Plan Turístico	5
Plan de Inversiones para la competitividad agropecuaria	6
□ Desarrollo Humano	6
Plan General de Educación	6
Plan de Salud Integral	7
Plan de Viviendas	7
Plan de Infraestructura Hídrica	8
Plan de Energía para Todos	8
III. Análisis del Plan de Infraestructura Vial	9
IV. Efectos de la Obra Vial	10
V. Análisis de los Indicadores	10
V.I- Integración Regional	12
V.II- Ordenamiento Urbano	12
V.III- Caminos Productivos	12
V.IV- Caminos Turísticos	13



VI. Areas de Impacto	17
VI.I- Aspectos Demográficos	17
VI.II- Nivel, calidad y condiciones de vida	18
VI.III- Educación	18
VI.IV- Salud	19
VI.V- Sector Agropecuario	20
VI.VI- Sector Minero	20
VI.VII- Sector Manufacturero	21
VI.VIII- Sector Turismo	21
Conclusiones	22
Bibliografía	28



I. INTRODUCCIÓN

Alvin Tofler, célebre ensayista contemporáneo y autor de "La tercera Ola" sostiene que el desarrollo de la humanidad ha transcurrido por tres etapas, a las que él llama Olas. La primera es la de la agricultura, basada en la producción de la tierra; la segunda, la de la industria, el hombre inventó máquinas y multiplicó los bienes y servicios; y por último, la tercera ola, es la actual que tiene como primer factor de la producción al saber o conocimiento.

Haciendo una comparación de lo escrito por Tofler y los hechos ocurridos en la Provincia de San Luis desde el año 1999, podemos decir que la visión estratégica del Plan Mil es la culminación de la segunda ola, dotando a todas las localidades de la Provincia con más de 20 habitantes de la infraestructura básica para el desarrollo productivo y una mejor calidad de vida de todos los ciudadanos.

La globalización económica y cultural plantea como contrapartida el fenómeno de la fragmentación y obliga a las regiones a encarar sus problemas con una visión eminentemente local. La Provincia de San Luis fue consciente de que debía encarar los nuevos escenarios con un perfil y estrategias propios resaltando la participación comunitaria y ciudadana.

El rol del estado moderno en el marco de una economía de mercado es crear condiciones objetivas que favorezcan el grado de competitividad de la economía en su conjunto mediante una acción promocional sobre los factores de largo plazo.



II. FUNDAMENTACION

En este marco, el Estado provincial impulsó distintas políticas a fin de dinamizar las condiciones socioeconómicas dotando a la población de más bienes y servicios para, que de esta manera, superar la etapa industrial e ingresar a la era del conocimiento como lo citara Tofler.

Las políticas implementadas por el gobierno de la provincia iban en distintos sentidos, de manera que en conjunto resultara un desarrollo integral de las comunidades en lo social, cultural, educacional, sanitario y económico. Su objetivo social específico fue mejorar la calidad de vida de las poblaciones más pequeñas de la provincia, incrementar los servicios de salud y educacionales, generar fuentes de trabajo, perfeccionar la integración provincial y proveer los servicios básicos, proporcionando competitividad a los sectores vinculados a la producción de bienes y servicios.

El Plan Mil tenía como ejes fundamentales el Desarrollo Económico, el Desarrollo Humano, el Desarrollo Institucional, la Seguridad Ciudadana y el Desarrollo del Conocimiento. El presente trabajo centró su estudio en el Desarrollo Económico y el Desarrollo Humano, es decir, en los impactos socioeconómicos. A continuación se realizará una breve reseña de cada uno de ellos.

□ DESARROLLO ECONOMICO

El Desarrollo Económico se define como el crecimiento en la producción de bienes y servicios que redundan en un mayor bienestar para la población.

Este pilar fundamental del Plan Mil tenía como meta la dinamización de condiciones socioeconómicas, para que cada sector de nuestra economía pueda producir más y mejores bienes y servicios.

Con relación a los aspectos económicos, la estrategia se presenta en los siguientes planes:



▪ **PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL**

El crecimiento de la producción, el aumento de la superficie productiva y bajo riego junto con los proyectos mineros hacían necesario replantear la traza caminera, buscando consolidar aquellos corredores que faciliten la extracción de la producción hacia las vías de salida y comercialización de la provincia y la región. Junto con ello, el incremento de la población, demandaba mayor facilidad en el tránsito hacia otros puntos.

Los proyectos previstos dentro del Plan de Infraestructura Vial son:

- rutas y caminos productivos,
- rutas y caminos turísticos,
- rutas para el ordenamiento urbano y,
- rutas para la integración regional y accesos a localidades

▪ **PLAN DE INVERSIONES MINERAS:**

Con el potencial minero con que cuenta la Provincia, se debían mejorar algunos factores que inciden en su explotación, entre ellos, el transporte. Por ello se incorporó:

- la construcción y mejoramiento de la infraestructura vial
- el desarrollo del Proyecto de Los Dos Búhos

▪ **PLAN TURÍSTICO:**

Los ejes centrales del plan eran: el desarrollo turístico en todo el territorio provincial, fortaleciendo la red de servicios al turista con la ampliación de la red caminera existente y proveyendo de la infraestructura adecuada.

Se incluyen en este plan los proyectos que se detallan a continuación:

- plan maestro por un millón de turistas año
- parque temático del deporte
- circuito cinco lagos
- circuito de pesca deportiva



➤ ordenamiento de áreas turísticas

▪ **PLAN DE INVERSIONES PARA LA COMPETITIVIDAD AGROPECUARIA:**

El Plan Mil contemplaba un importante esfuerzo de inversión entre los que se cuentan:

- la construcción de dos (2) diques,
- una importante red de acueductos,
- pavimentación y mejoramiento de la red de caminos productivos y de desarrollo inter – regional,
- la ampliación de redes de energía,
- el abastecimiento de gas para zonas rurales,
- un plan de viviendas rurales, y
- una red integral de servicios de comunicaciones.

□ **DESARROLLO HUMANO**

Es un proceso de ampliación de opciones de la gente. Las condiciones esenciales para el desarrollo humano consisten en que la gente viva una vida larga y saludable, tenga conocimientos y cuente con el acceso a los recursos necesarios para obtener un nivel adecuado de vida. Para alcanzarlo es necesario fortalecer los vínculos entre crecimiento económico y desarrollo humano.

Con relación a los aspectos del desarrollo humano, la estrategia se presenta en los siguientes planes:

▪ **PLAN GENERAL DE EDUCACION:**

Este Plan tenía como objetivo la consolidación de la transformación educativa y la creación de las condiciones necesaria para favorecer la igualdad de oportunidades frente al desarrollo del conocimiento.

Dentro del Plan General de Educación se encuentran los siguientes proyectos:



- transformación educativa,
- infraestructura edilicia,
- centro provincial documental y digitalizado,
- equipamiento informático para las escuelas,
- plan de alfabetización para el siglo XXI, y
- educación superior no universitaria.

▪ **PLAN DE SALUD INTEGRAL:**

La salud debe ser entendida como un proceso de construcción social determinado por el modo que se resuelven los diversos aspectos y necesidades que plantea la vida cotidiana y la posibilidad de concretar proyectos individuales, familiares y comunitarios.

Las acciones sanitarias debían privilegiar el objetivo básico de promoción y protección de la salud antes que la reparación de las enfermedades. Las acciones estratégicas más destacadas son aquellas que se vinculan a la lucha contra la mortalidad infantil y la mortalidad materna, la disminución de la desnutrición, el acceso universal al consumo de agua potable y el saneamiento básico de la población.

Los proyectos incluidos dentro del Plan de Salud Integral son:

- área materno infantil,
- infraestructura edilicia,
- atención a poblaciones dispersas, y
- equipamiento para la atención de salud.

▪ **PLAN DE VIVIENDAS**

El gobierno provincial con una adecuada administración de los recursos nacionales para viviendas construyó unidades habitacionales de buena calidad que fueron cubriendo las demandas crecientes y dio la oportunidad de mejorar la situación habitacional de toda la población.



Los proyectos incluidos dentro del PLAN MIL eran:

- planes provinciales por gestión del Estado,
- plan lotes Eva Perón,
- plan propietarios de lotes,
- plan de viviendas rurales,
- plan ampliación y/o mejoramiento de la vivienda, y
- plan Banco Hipotecario Nacional con garantía del Estado.

▪ **PLAN DE INFRAESTRUCTURA HIDRICA:**

Dentro de los objetivos generales podemos destacar la provisión de agua potable al 95% de la población provincial.

Los proyectos incluidos en este Plan son:

- agua para toda la vida,
- San Luis fértil, y
- obras al servicios del desarrollo económico.

▪ **PLAN DE ENERGÍA PARA TODOS:**

El acceso a las fuentes de energía es una de las herramientas básicas del desarrollo, bienestar y calidad de vida de los pueblos.

Los proyectos incluidos en este plan son:

- plan de energía eléctrica, y
- plan de infraestructura de gas.



III. ANÁLISIS DEL PLAN DE INFRAESTRUCTURA VIAL

El desarrollo de un proyecto vial se materializa a través de una importante intervención territorial. El efecto de la obra se ejerce sobre el medio ambiente en su conjunto y vectorialmente sobre el medio natural, el medio construido, la población y sus actividades. Esta compleja red de interacciones de la obra sobre el ambiente y viceversa, solo puede interpretarse y evaluarse adecuadamente incorporando la dimensión ambiental al tradicional análisis de evaluación de proyectos.

El sistema vial influye en el ambiente en que se inserta, en los aspectos legales, políticos, sociales y administrativos, pero principalmente por los impactos debidos a su presencia física.

En una obra vial puede distinguirse básicamente cuatro etapas: 1- Planificación, 2- Proyecto, 3- Construcción, 4 - Operación. El presente trabajo esta centrado en la etapa de **Operación** de la obra vial.

En la etapa de *Operación*, una vez implementada la obra se inicia una redistribución de la accesibilidad y el movimiento en el área de influencia de la obra, generando efectos más duraderos, positivos y negativos. Esta etapa es la más extensa en el tiempo y produce frecuentemente efectos acumulativos o sinérgicos.

Entonces, las obras de infraestructura vial originan una serie de efectos, (socio-ambientales, directos e indirectos, positivos o negativos, residuales o acumulativos, etc.) sobre su área de influencia y, en ocasiones, sobre otras regiones.

La instrumentación de diferentes acciones, programas y planes ha impactado en la economía provincial acompañando el crecimiento de los sectores privados, en otros casos motorizándolo y también complementando las decisiones públicas con las privadas.



En tal sentido la política fiscal y la política económica provincial han permitido consolidar el sector público en cuanto a equilibrio, ahorro genuino, asignación presupuestaria y la movilización productiva.

IV - EFECTOS DE LA OBRA VIAL

Los efectos de la obra vial se pueden manifestar en el medio natural y en el medio *antrópico*, este último es el objeto de estudio del presente trabajo.

El *medio antrópico* comprende la población, sus relaciones sociales, económicas, legales, administrativas y el medio construido. En él pueden producirse impactos positivos o negativos sobre: las actividades humanas y el uso del suelo, la formación y evolución de los asentamientos humanos y el desarrollo regional, la economía en los diferentes sectores primarios, secundarios (especialmente radicación industrial) y terciario (comercio, comunicaciones y transporte), el mercado de tierras e inmobiliario, los aspectos socioculturales como son: la salud, la educación, la seguridad, las comunicaciones, los modos de vida, etc.

V - ANÁLISIS DE LOS INDICADORES

A continuación se detalla una síntesis de los caminos naturales, mejorados y pavimentados; este último dividido en rutas nacionales y provinciales que se encuentran en la Provincia de San Luis. Esta síntesis muestra la situación antes de la implementación del Plan Mil (año 1999) y luego de la implementación del Plan de Infraestructura Vial (año 2003).

Tipo de Camino	1999	2003
Naturales	4.891	3.391
Mejorados	850	1.048



Pavimentados	2.803	4.325
Nacionales	1.294	1.294*
Provinciales	1.509	3.031
TOTAL	8.544	8.764

*Se incluyen 212 Km. de autopista sobre Ruta Nacional N° 7

Rutas y autopistas	Kilómetros	Participación en el total
Rutas Nacionales Pavimentadas Total del País	38.632,37	100%
Rutas Nacionales Pavimentadas San Luis	1.082	3%
Autopistas Nacionales- Total del País	1.360	100%
Autopistas Nacionales- San Luis	212	16%

Este cuadro muestra la importante inversión realizada por la Provincia en la construcción de la Autopista sobre la Ruta Nacional N° 7, la cual a través de la provincialización de la misma permitió que San Luis tenga un 16% de las autopistas del país, el cual es un número alto teniendo en cuenta que las mismas se concentran en la Provincia de Buenos Aires.

En este apartado se consideran las obras viales divididas en las siguientes líneas de acción: Integración Regional, Caminos Productivos, Caminos Turísticos, Ordenamiento Urbano. (Fig. N°1)



V.I - INTEGRACIÓN REGIONAL

Dentro de este proyecto se incluye únicamente la construcción de la Autopista sobre la Ruta Nacional N° 7, cuyos objetivos son: garantizar mayor seguridad en el tránsito vehicular, contribuyendo de este modo a incrementar la calidad de vida; alcanzar una comunicación más eficiente entre las principales ciudades de la provincia y desde estas con el resto del país y el MERCOSUR; promover la disminución de costos de los productos exportables, que hagan competitiva la producción argentina en el mercado internacional; asegurar condiciones de mantenimiento de la calidad de las materias primas y de los productos terminados.

El tramo Justo Daract – El Desaguadero, pertenece a la ruta nacional N° 7 que une Buenos Aires con Mendoza dentro de la Nación, e internacionalmente, con Brasil, Uruguay, Paraguay y Chile. Vincula además puertos sobre los océanos Atlántico y Pacífico constituyéndose por estas razones en el corredor bioceánico del MERCOSUR en la República Argentina.

V. II - ORDENAMIENTO URBANO

Aquí se trata de mejorar las condiciones de transitabilidad con seguridad y comodidad facilitando el desplazamiento de los habitantes de los numerosos barrios, así también como el facilitamiento del transporte de insumos y productos.

V. III - CAMINOS PRODUCTIVOS

La disponibilidad, en el momento justo y a un costo adecuado, de los servicios agropecuarios, pasa hoy a ser un punto de suma importancia en la eficiencia y el crecimiento del sector. Mejorar y ampliar la red vial no solo incide en un aumento de la producción, sino que integra en forma significativa a toda la provincia. Una



red vial acorde abarata los costos, acorta los tiempos, generando una mayor accesibilidad a los servicios de transporte.

Dentro de los objetivos generales encontramos los siguientes: la pavimentación y mejoramiento de una importante red de caminos productivos y de desarrollo intra-regional que permite la vinculación de todas las áreas productivas con los principales centros de consumo, procesamiento y distribución; el fortalecimiento de la red de servicios de la provincia. Con ello se completa la trama carretera provincial y municipal, favoreciendo el desarrollo de nuevos emprendimientos privados a través de distintas operatorias existentes.

El departamento General Pedernera genera el 60% del producto bruto agropecuario provincial. Además cuenta con un recurso hídrico subterráneo de suma importancia, permitiendo un aumento de la producción de la zona. Con el mejoramiento y ampliación de la red vial se permitió un crecimiento en el aspecto productivo y agroindustrial.

V. IV - CAMINOS TURÍSTICOS

La premisa fue desarrollar una red integral para tránsito terrestre del turismo provincial, nacional e internacional, agregándose la misma a la trama actual uniendo puntos de interés que fortalezcan las áreas planificadas logrando la interrelación entre esos puntos de interés turístico pudiéndose adecuar sus usos a otras actividades productivas.

Dentro de los objetivos generales encontramos los siguientes: potenciar el desarrollo turístico en todo el territorio provincial, fortalecer la red de servicios al turismo con el mejoramiento del sistema caminero terrestre, la construcción de rutas nuevas que unan lugares de interés, complementar la infraestructura turística provincial y municipal; fortaleciendo el desarrollo de nuevos emprendimientos privados a través de distintas operatorias existentes.



La pavimentación de la ruta provincial N° 15 que une Villa General Roca y San Jerónimo permitió la integración de esta región como circuito turístico termal con las redes camineras provinciales y nacionales, a través de las rutas Nacionales N° 146, 147 y 7.

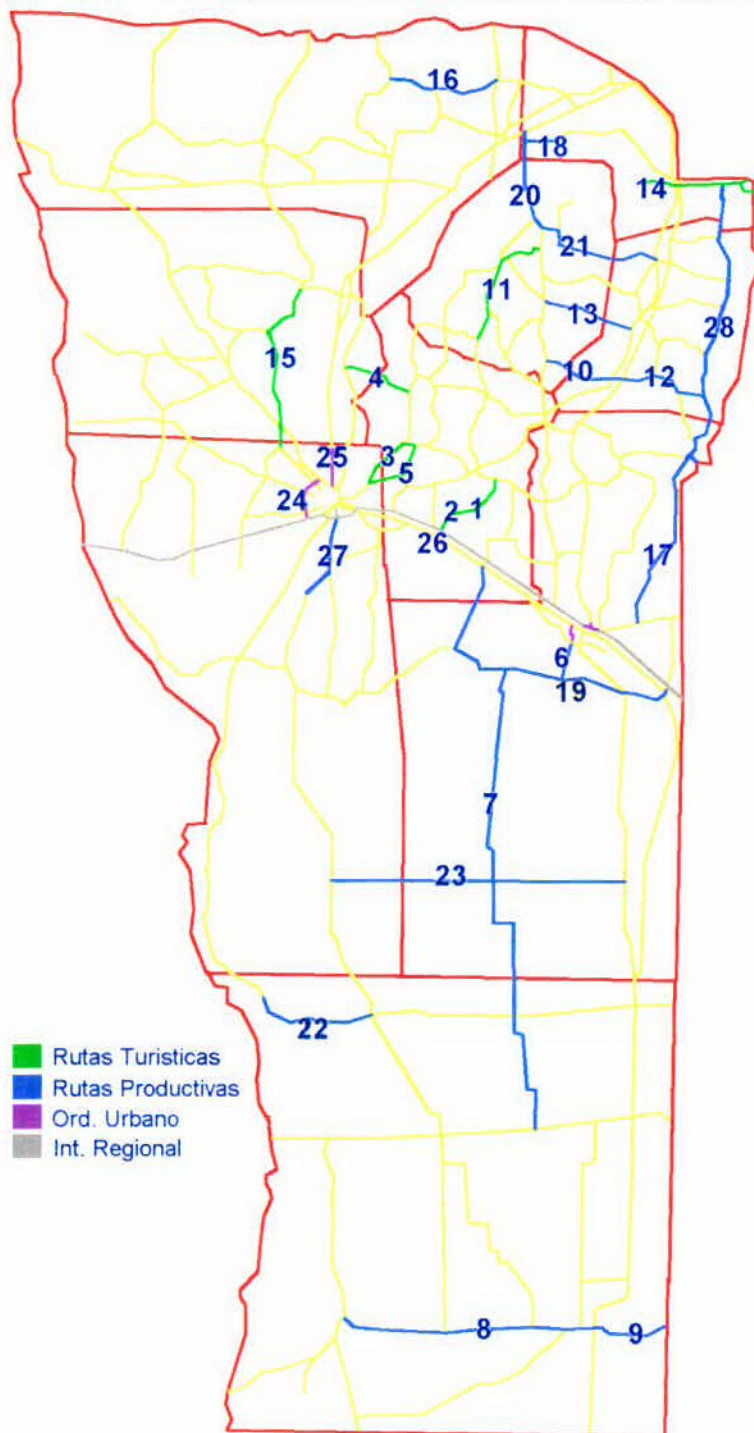
En el departamento Junín la repavimentación de la ruta provincial N° 5 que une Santa Rosa con El Rincón, y la pavimentación de dicha ruta, tramo El Rincón-El Mirador (límite con Córdoba) y el tramo Santa Rosa-Bajo de Vélez permitió el acceso de turistas e investigadores en Antropología, Geología, Paleontología, etc., quienes se verán favorecidos en la circulación y traslado de personas, productos y equipos en un área caracterizada por la existencia de importantes yacimientos paleontológicos.

En el departamento La Capital la construcción de la multitrocha sobre la ruta provincial N° 9, iluminada en todo su recorrido, permitió optimizar las condiciones de transitabilidad de este camino en una zona caracterizada por el predominio de las actividades turísticas y productivas. El flujo vehicular que tradicionalmente afecta este tramo del circuito serrano durante todo el año indicaba la necesidad de agilizar la circulación, ofreciendo mayor seguridad a los usuarios que la transitan, brindando también un acceso rápido, seguro y directo al circuito serrano.

En el departamento Coronel Pringles la pavimentación de distintas rutas permitieron integrar un nuevo corredor turístico. Este nuevo circuito permitió la integración con otros departamentos como Belgrano.



Figura N°1- Clasificación de las Obras Viales del Plan Mil





Referencias de la Figura N° 1

- 1- Paso de las Carretas Saladillo.
- 2- Circunvalación Dique Paso de las Carretas.
- 3- Multitrocha ruta provincial Nro. 9 El Volcán-El Trapiche.
- 4- Río Grande-Nogolí.
- 5- Ruta Nacional N° 7 Ruta Prov. Nro 9- Juana Koslay-El Volcán.
- 6- Ruta Prov. N° 2b. Las Isletas-Villa Mercedes.
- 7- Ruta Prov. N° 27 Fraga-Bagual.
- 8- Ruta Prov. N° 47 Tramo Arizona-Martín de Loyola.
- 9- Ruta Prov. N° 47 Tramo Arizona-Foster.
- 10-Ruta Prov. N° 22 Tramo Paso Grande-San Felipe.
- 11-Ruta Prov. N° 37-41-8-2 y 12 Villa Praga-Las Vertientes.
- 12-Ruta Prov. N° 22 Tramo Naschel-Villa del Carmen.
- 13-Ruta Prov. N° 40 Tramo Renca-Potrerillos.
- 14-Ruta Prov. N° 5 Bajo de Véliz- Santa Rosa-Merlo-El Rincón.
- 15-Ruta Prov. N° 15 Tramo Villa Gral. Roca-Balde.
- 16-Ruta Prov. N° 4 Tramo Candelaria-Los dos Búhos.
- 17-Ruta Prov. N° 1 Juan Jorba-La Punilla.
- 18-Ruta N° 5 El Talita-Ruta N° 2.
- 19-Ruta Prov. N° 11 Nueva Escocia-Justo Daract.
- 20-Ruta Prov. N° 2 San Martín-Quines.
- 21-Ruta Prov. N° 6 Concarán-San Martín.
- 22-Ruta Prov. N° 12 Tramo Nahuel Mapá-Navia.
- 23-Ruta Prov. N° 3 Ruta Nac. N° 148.
- 24-Ruta Nac. N° 7 enlace Ruta Nac. N° 147.
- 25-Ruta Nac. N° 146 Tramo Ruta Nac. N° 147 y N° 7.
- 26-Autopista " Serranías Puntanas" San Luis (límite con Mza)- Justo Daract.
- 27-Ruta Prov. N° 3 San Luis-Santa Rosa.
- 28-Ruta Nac. N° 1 La Punilla-Merlo.



VI - AREAS DE IMPACTO

La provincia de San Luis viene desarrollando diversas acciones para aprovechar los recursos humanos, brindar la infraestructura necesaria, atender las necesidades básicas, proteger y favorecer la salud, mejorar el acceso a los recursos productivos y ofrecer educación, capacitación y trabajo. Estas acciones, son recepcionadas por diversas áreas, las cuales se denominan áreas de impacto. A continuación se describen las diferentes áreas de impacto analizadas y su influencia en el Plan de Infraestructura Vial.

VI. I.- ASPECTOS DEMOGRAFICOS

Analizando los dos últimos Censos Nacionales observamos que se produce un incremento de la población a nivel provincial debido al crecimiento vegetativo de la misma y al incremento producido por la atracción migratoria, dado básicamente por mejores condiciones de trabajo.

Asimismo en los departamentos Belgrano y San Martín se refleja una reducción de la población agudizada por su característica de área económica rural, lo cual genera que el desarrollo de su economía sea dificultoso, provocando que la mayoría de su población (buscando un mejor bienestar económico y social) migre hacia centros urbanos.

El aumento de la población demanda una mayor facilidad en el tránsito hacia otros puntos de la región y de la provincia. Esta comunicación se hace necesaria a través de la apertura de traza, el consolidado y el asfalto de vías carreteras como la única solución posible para ellas, permitiéndole su interrelación con otras áreas y facilitando su acercamiento a los centros de mayor población y actividad socioeconómica.

Si bien desde la implementación del Plan Mil a la actualidad han transcurrido apenas 5 años, y menos aún, desde la puesta en operación de las obras viales



realizadas, es difícil realizar mediciones de impactos de los caminos construidos en función de los efectos sobre los aspectos demográficos, aunque es lógico suponer que las áreas de influencia de estas obras han mejorado notablemente las condiciones de vida de sus habitantes permitiendo una mejor comunicación con los centros más poblados.

VI. II - NIVEL, CALIDAD Y CONDICIONES DE VIDA

La construcción de obras viales trajo como consecuencia que el gobierno provincial pudiese llegar con sus distintas políticas sociales tanto en materia de salud, educación, vivienda, etc, a las pequeñas poblaciones dispersas; más alejadas de los centros poblados.

De la lectura de los últimos Censos realizados surge que tanto el total provincial como el parcial por departamento, tanto de *“la población con necesidades básicas insatisfechas”*, como de *la “cantidad de hogares con necesidades básicas insatisfechas”* ha tenido una paulatina disminución. Esto nos indica que a medida que transcurren los años la población va experimentando mejorías en su nivel, condiciones y calidad de vida teniendo mejor acceso a la educación, salud, agua potable, electricidad, obras viales, vivienda, etc.

Cabe aclarar que no existe una relación directa entre las obras viales y la mejora de los indicadores de *Necesidades Básicas Insatisfechas*, ya que en el periodo de implementación del Plan Mil existieron diversas políticas gubernamentales tendientes a mejorar la calidad de vida de los habitantes.

VI. III – EDUCACIÓN

El futuro de una sociedad está íntimamente relacionado con su aptitud de generación de conocimientos. Esto constituye un factor esencial para el objetivo de una provincia competitiva, desarrollada económicamente, fortalecida desde lo



institucional, y donde el ordenamiento territorial y ambiental coadyuven a una mejor calidad de vida de sus pobladores cualquiera sea su lugar de radicación.

Al desagregar la información estadística que nos proporcionan los Censos, deducimos una mejora en los indicadores que evalúan los distintos aspectos educativos. Si bien esta mejora en los índices se debe a distintas políticas implementadas con el Plan Mil no podemos dejar de mencionar la importancia del Plan de Infraestructura Vial. Este último impacta en el área Educación mediante la mejora en las condiciones de acceso de la población en edad escolar, brindando una mayor seguridad y comodidad en el traslado de la población educativa desde los lugares de residencia hacia los centros educativos. Esto se observa en mayor medida en el interior de la provincia, donde un transporte escolar traslada a los educandos desde sus lugares de residencia-pequeños parajes aislados- hacia los centros educativos, en muchos casos, con anterioridad al mejoramiento de los caminos se hacía prácticamente imposible el acceso a esos parajes produciendo como consecuencia un alto nivel de inasistencia escolar.

VI. IV - SALUD

Las mejoras de los distintos indicadores de salud se deben a las distintas políticas implementadas a través del Plan Mil, dentro de ellas el Plan de Infraestructura Vial mejora las condiciones de acceso a los servicios y centros de salud brindando de este modo una mayor seguridad, comodidad y agilidad en los servicios de urgencias y traslados, con la consiguiente reducción de los costos de transporte y la posibilidad de ingresar a localidades dispersas donde antes no era posible ingresar.



VI. V - SECTOR AGROPECUARIO

El Plan de Infraestructura Vial impacta en el sector agropecuario, minero e industrial disminuyendo los costos del transporte, facilitando la salida de los bienes desde los centros productivos hacia los grandes centros de comercialización y venta. Brindando mayor seguridad, comodidad y agilidad en el tránsito.

Al contar con una infraestructura básica, seguridad jurídica y una red vial adecuada se facilita el acceso a la tecnología en los servicios agropecuarios (equipamiento utilizado de gran tamaño) generando de esta manera una economía de escala, incentivando la producción ya que se dispone de la maquinaria apropiada y las vías adecuadas para el egreso e ingreso de productos e insumos. Lo dicho anteriormente sumado al menor precio de las tierras ha generado en los últimos años el interés de los inversores en los campos de la provincia, donde se observa la disminución de la cantidad de establecimientos agropecuarios debido a su fusión en establecimientos de mayor tamaño.

VI. VI – SECTOR MINERO

Debido al potencial minero en la provincia, con el Plan de Inversiones Mineras y mediante la construcción y mejoramiento de la infraestructura vial se pretende aumentar la producción y el empleo en dicho sector. La facilidad en el transporte de los minerales desde los centros de producción hacia los centros de procesamiento trae como consecuencia la disminución de los costos y mantenimiento de los equipos de transporte mejorando la ecuación de costos y la competitividad en el precio final de los minerales procesados.



VI. VII - SECTOR MANUFACTURERO

Los beneficios de la promoción industrial podían ser explotados en mayor medida a través de una red vial acorde a las necesidades, que permitiera el ingreso y egreso de insumos y productos de manera ágil y eficiente desde los centros de producción a los de consumo.

La mayoría de los asentamientos industriales se encuentran a la vera de la autopista sobre la ruta nacional N° 7; esta obra vincula puertos sobre los océanos Atlántico y Pacífico formando de corredor Biocénico del MERCOSUR, permitiendo la transitabilidad más segura hacia países limítrofes y hacia importantes puertos favoreciendo la exportación hacia el mercado internacional.

VI. VIII - SECTOR TURISMO

El turismo nacional e internacional al interior del país se ve estimulado fuertemente por la posibilidad de realizar los viajes en un tiempo menor, la reducción del precio de los servicios de transporte y la disminución de accidentes. De esta manera se promueve un mayor ingreso de divisas en la provincia.

El incremento de turistas hacía necesario facilitar el movimiento de los mismos, para ello el Plan de Infraestructura Vial consolidó, corredores turísticos que acompañaron ese crecimiento y posibilitaron la inclusión de otras áreas a fin de que se convirtieran en verdaderas columnas vertebrales del desarrollo.

Asimismo agilizó la circulación de personas, brindó mayor seguridad y transitabilidad al usuario, permitiendo incorporar nuevos atractivos al paquete de oferta tradicional, pudiendo ofrecer productos relacionados con la arqueología, la paleontología y el turismo aventura, propuestas culturales e históricas y, fundamentalmente un atractivo de características internacionales como es el Parque Nacional Sierras de las Quijadas.



VII. CONCLUSIONES

En el presente informe se supone que los avances en materia de gestión social han producido efectos benéficos en el mejoramiento de las condiciones socioeconómicas y culturales (medio antrópico) de la población afectada por los proyectos viales del Plan Mil, como se menciona en los apartados de Aspectos Demográficos, Nivel, Condiciones y Calidad de Vida, Salud y Educación.

Ahora bien, es difícil determinar y recopilar los datos que den cuenta de la magnitud asumida por tales cambios, para ver si aquellas variables más significativas efectivamente han experimentado cambios en la dirección esperada, esto se debe básicamente al corto tiempo transcurrido entre la implementación del Plan Mil (1999) a la fecha de realización del presente trabajo (diciembre del 2003); debido a que año tras año no se producen grandes variaciones en las estadísticas.

Para la presente investigación se entrevistaron a intendentes de las localidades más importantes de la provincia y se los consulto acerca de los impactos que se observaron en cada una de las localidades. Este sondeo de opinión arrojó en líneas generales impactos positivos de la implementación del Plan de Infraestructura Vial, mejorando sustancialmente la comunicación de las localidades dispersas más alejadas hacia los centros urbanos, favoreciendo el acceso de esas poblaciones a servicios básicos y proporcionando igualdad de oportunidades a todo el territorio provincial.

Entre los principales efectos destacados por los entrevistados encontramos la integración de las localidades en el sentido que comunican y unen regiones; la generación de progreso y crecimiento económico; la posibilidad de potenciar el desarrollo regional, la dinamización de las actividades turísticas; la reducción de los costos de fletes de mercaderías; el mejor acceso a las fuentes de trabajo, a la atención médica y a la educación; la mayor seguridad ante condiciones climáticas adversas.



Con respecto a los aspectos productivos (sector primario, secundario y terciario), la mayor competitividad a nivel provincial, esta dada por la dotación de los servicios básicos, la construcción y/o mejoramiento de las vías de comunicación, etc., favoreciendo de este modo la atracción de capitales, lo que redundará en mayores niveles de producción.

Como se mencionó anteriormente, los efectos del Plan de Infraestructura Vial no inciden directamente en la cuantificación de los indicadores, pero tiene una alta importancia relativa debido a que es parte de la infraestructura básica necesaria para el desarrollo de las comunidades.

El amplio espectro que involucra la gestión socioeconómica (medio antrópico) de los proyectos viales y que por lo tanto reviste una gran complejidad, pone de relieve lo difícil que es abordar en su totalidad la implementación de un sistema de indicadores de impacto que sirvan a los propósitos de seguimiento y evaluación de la aplicación del Plan bajo análisis.

Las inversiones de largo plazo estimulan la actividad económica y crean riquezas en la economía real. La provincia al invertir en la construcción de una autopista, un gasoducto, de una red cloacal, no tiene la posibilidad de hacer movimientos erráticos e imprevisibles de capitales, por que los activos están adheridos al suelo y son de imposible remoción.

Las inversiones en infraestructura se consideran con una tasa de rentabilidad que superan de dos a tres veces las tasas de rentabilidad de otros sectores de la economía.

Esta alta rentabilidad de la inversión en transporte se explica porque, al contar con servicios eficientes de infraestructura, se reduce en forma significativa los costos de producción del resto de las actividades económicas de la provincia. O sea que los efectos impactan en todo el espectro productivo. Si las rutas son obsoletas, agravan el costo provincial. Si se modernizan lo hacen competitivo.

“Un peso invertido en caminos pavimentados provoca un incremento de cinco pesos en el P.B.I.”. Guillermo Laura en “ 10.000 Kilómetros de Autopista por Diez Centavos



Una provincia que se desarrolle y que cuente con la infraestructura adecuada, disminuirá las tensiones propias del crecimiento económico, evitando los costos de congestión. Contrariamente el crecimiento lento o rezagado de la infraestructura básica operara como un lastre en el despegue económico y limitara el atractivo de la provincia para el inversor privado.

Por medio de las carreteras se logra promocionar, estimular y desarrollar las zonas periféricas que carecían de vías de comunicación. Se desea así brindarles un mismo nivel de accesibilidad y seguridad vial para integrarlo a un sistema general de autopistas.

Veamos algunos de **los efectos negativos**: impactan drásticamente el medio biofísico, socioeconómico y cultural de su entorno; ocasionan desplazamientos no voluntarios de la población; originan cambios drásticos en el paisaje; aumento de los niveles de inmisión de diferentes contaminantes que perjudican la salud, producen incremento en los niveles sonoros, dan lugar a procesos migratorios; originan cambios en el estilo de vida; provocan pérdida del patrimonio cultural; generan cambios en los hábitos de consumo; incrementan la demanda de bienes y servicios; ocasionan relocalización de la población; generan ruptura de lazos de identidad y arraigo; fomentan asentamientos marginales; intensifican las actividades extractivas; generan cambios en el uso del suelo; originan cambios en las relaciones sociales de producción, entre otros impactos negativos.

Entre los impactos positivos se puede afirmar que las obras viales vertebran y estructuran el territorio; generan progreso y crecimiento económico; inducen desarrollo; potencian el desarrollo regional, al disponerse de una infraestructura de transporte de calidad superior y reducir los costos del transporte, tendera a una gradual relocalización de las actividades en sitios donde es mayor la disponibilidad de mano de obra o donde se den otras condiciones favorables; comunican y entrelazan regiones; unen centros de producción con centros de comercialización y/o distribución; son elementos imprescindibles para el comercio nacional y la globalización; son factores fundamentales de integración regional,



nacional y continental; generan empleo en las fases de diseño, construcción y operación; aumentan la presencia institucional y dinamizan las actividades turísticas, mejoran el acceso a la atención médica y servicios sociales, mejoran el servicio de transporte a la población, disminución de la pérdida de horas laborales por mejoramiento del transporte, con los caminos pavimentados se incrementa sensiblemente la eficiencia del servicio de flete, factor que influye marcadamente en la rentabilidad del sector agropecuario y que a su vez resulta como factor limitante para la incorporación de nuevas alternativas productivas. Sin menospreciar la integración social que provocan las obras viales, mejorando así la calidad de vida del sector rural, al tener mejor acceso a los centros de servicios sociales y económicos, generan reducción de costos operativos ya que las rutas reducen el consumo de combustible, neumáticos y el costo de mantenimiento y reparaciones de vehículos por kilómetro recorrido; entre otros efectos positivos.

Estos son algunos de los beneficios directos:

- reducción del costo de fletes de mercaderías,
- reducción del tiempo de viajes,
- reducción de accidentes: los accidentes generan costos por pérdidas de productividad laboral, daños a la propiedad, sufrimientos y muerte,
- reducción de costos operativos: las autopistas reducen el consumo de naftas, lubricantes, neumáticos y el costo de mantenimientos y reparaciones de vehículos por kilómetro recorridos.

Estos son algunos de los beneficios indirectos:

- Creación de stock de capital: caracterizan la inversión en infraestructura y que originan beneficios adicionales por aumento de la productividad,
- desarrollo regional: la disponibilidad de una infraestructura de transporte de calidad superior, al reducir los costos de transporte, tenderá a una gradual relocalización de las actividades en sitios donde es mayor la disponibilidad de mano de obra o donde se den otras condiciones favorables que actualmente no puedan ser plenamente aprovechadas,



- descentralización: tanto urbana como en el ámbito provincial y prevención de las migraciones internas,
- turismo: la disminución de accidentes, la posibilidad de realizar viajes en un tiempo menor, la reducción del precio de los servicios de transporte, estimula fuertemente el turismo nacional e internacional al interior del país, propiciando el desarrollo de la industria hotelera. De esta manera se promoverá un mayor ingreso de divisas en el ámbito provincial y una mejor distribución de las riquezas entre regiones. Hoy los argentinos gastan millones de dólares en viajes al exterior. Con buenas carreteras parte del gasto se haría dentro del país con la correspondiente revitalización de zonas pobres que cuentan con partes de singular belleza turística,
- aumentos de la productividad: la expansión de la capacidad de transporte reduce costos porque facilita la movilidad de los factores de la producción, disminuye los costos de inventarios y equipos de transporte de las empresas, y amplía la dimensión geográfica de los mercados.

La infraestructura es el cimiento de un país, sobre eso se construye. Y dentro de esa infraestructura, lo esencial es el transporte al permitir el desarrollo de las regiones. Discutir las autopistas es como discutir la electricidad y el teléfono. Los franceses tienen una frase que sintetiza esta idea: " El equipamiento del territorio con la infraestructura básica es lo que diferencia a un país desarrollado de un subdesarrollado".

Los caminos constituyen herramientas fundamentales de la política de asentamiento de la población en el territorio y de equilibrio regional.

Al h

acerse el tránsito por autopistas, y por ende el transporte terrestre más rápido, más confiable, menos peligroso, se abaratan los seguros, mejorara la calidad de los productos, en especial los perecederos.



Las carreteras normalmente las construye el estado, el cual por lo general no es eficiente a la hora de asignar los recursos. Sabemos por experiencia que el estado nacional es absolutamente incapaz de construir en un plazo breve, a un costo razonable y en la forma más racional.

El gobierno nacional recauda millones de pesos del impuesto a los combustibles, pero solo un poco más del 10% va a usos propios de caminos. Con estos porcentajes difícilmente se podrán construir obras viales. A diferencia del nivel nacional, en la provincia de San Luis debido a tener una muy buena situación fiscal, presupuesto equilibrado, y superhabit, se pudo destinar gran cantidad de recursos genuinos a infraestructura vial. Un dato muy ilustrativo es el porcentaje de autopistas nacionales que se encuentran en la provincia de San Luis, que asciende al 16%, esta autopista no fue construida por el gobierno nacional, sino por el gobierno provincial, con recursos genuinos mediante el traspaso de la ex ruta nacional nº 7 a la provincia.

Creemos que esto podría tomarse como referencia en otras provincias o en la Nación ya que una provincia pequeña como es San Luis, con saneamiento financiero, presupuestos equilibrados y superhabit fiscal pudo reconvertir sus recursos improductivos en productivos, con una visión estratégica como fue el Plan Mil y destinar el 38% del Plan en proyectos de obras de infraestructura vial, los cuales favorecerían la integración regional y el crecimiento económico.



BIBLIOGRAFÍA

- A. Participación: una clave de hoy y mañana. (Gobierno de la Pcia. de San Luis)
- B. San Luis: La Provincia del Crecimiento. (Gobierno de la Pcia. de San Luis)
- C. Información del Programa Estadísticas y Censos de la Provincia de San Luis.
- D. Información del Programa Infraestructura del Gobierno de la Provincia de San Luis.
- E. Dirección Provincial de Vialidad.
- F. Instituto Nacional de Estadísticas y Censos.
- G. "Manual de Evaluación y Gestión ambiental de Obras Viales" del Ministerio de Economía y Obras y Servicios Públicos– Dirección Nacional de Vialidad.
- H. Revista Vial del 23/01/2001
- I. "Seminario de Evaluación de Impacto Ambiental". Fundación de Educación y Capacitación para los Trabajadores de la Construcción, Octubre de 1999.
- J. Asociación Argentina de Ingenieros Ambientales.
- K. Facultad de Arquitectura y Urbanismo de la Universidad de Buenos Aires. Programa de Especialización en Planificación Urbana y Regional.
- L. Fortalecimiento de la Capacidad de Gestión Ambiental – Informe Especifico de marco legal ambiental. Dirección Nacional de Vialidad.
- M. Guía Metodológica para la Evaluación del Impacto Ambiental. Conesa Fdez.-Vitora, Ediciones Mundi, 2da edición. 1995
- N. Guías Metodológicas para la Elaboración de Estudios de Impacto Ambiental: 1 Carreteras y ferrocarriles. Ministerio de Obras públicas, Transportes y Medio Ambiente. 1989.



- O. Mapa Productivo Provincial – Fundación para la Integración Regional - FUNIF.
- P. Censo Nacional Agropecuario 1.998/2.002 INDEC
- Q. Anuario Estadístico de la Republica Argentina 2002-2003-12-02
- R. Encuesta Nacional Agropecuaria 1997-1998-1999-2000-2001
- S. 10.000 Kilómetros de Autopista por Diez Centavos, (Laura, Guillermo)