

338.456 90
F293
XVII
SV
c.1
1

FEDERACION INTERAMERICANA DE LA
INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION
FIIC

XVII CONGRESO INTERAMERICANO DE LA
INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION
HONDURAS, NOV. - 1990.

CAMARA CHILENA DE
LA CONSTRUCCION
Centro Documentación

DOCUMENTO CON INFORMACION BASICA Y
CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES
SOBRE EL SUBTEMA II:

-2121-

LA INFRAESTRUCTURA COMO FACTOR DE
DISTRIBUCION DEL BIENESTAR PARA
LOS PUEBLOS

UNA COLABORACION DE LA CAMARA SALVADORENA
DE LA INDUSTRIA DE LA CONSTRUCCION
CASALCO

COORDINACION: CAMARA CHILENA DE LA
CONSTRUCCION

. INTRODUCCION

El análisis del tema ha sido hecho a nivel de cada uno de los principales tipos de infraestructura y enmarcado en el concepto que la infraestructura es el conjunto de construcciones existentes que son la base para las actividades económicas y/o el abastecimiento de servicios que dan bienestar a la ciudadanía.

En base a lo anterior, el análisis se centró en aspectos tales como producción de servicios básicos para el pueblo, generación de desarrollo económico, ahorro de divisas, redistribución de ingresos y creación de empleos, tal como se indicaba en el esquema que se envió a la Cámara Coordinadora del Subtema II en Julio de los corrientes. Asimismo se analizaron aspectos que se considera se requieren para que la infraestructura produzca los arriba enunciados beneficios, como por ejemplo, selección de proyectos de infraestructura del más alto rendimiento económico y social, de integración con los países vecinos, asignación de recursos para operación y mantenimiento, utilización al máximo de recursos naturales, etc.

La mayor parte del estudio ha sido hecho desde la perspectiva de El Salvador; no obstante algunos análisis fueron a nivel de Centroamérica y Latinoamérica.

2. INFRAESTRUCTURA DE TRANSPORTE.

El sector transporte tiene gran significación en el desarrollo económico del país, ya que es una importante fuente generadora de empleo calificada y semitecnificada, tanto en la construcción como en el mantenimiento y la operación de las facilidades de transporte carretero, ferroviario, marítimo y aéreo. Asimismo genera efectos colaterales que dinamizan a otros sectores productivos tales como la agricultura, la industria, el comercio, el turismo, etc.

La participación del sistema de transporte en el PTB, ha sido más o menos constante de 1978 a 1989, alrededor del 6%. El comportamiento del PTB del sector transporte durante el período 1980-1987, presenta dos tendencias bien diferenciadas en el período, en el inicio registró tendencias decrecientes entre los años 1980-1982, por el contrario en los años siguientes ha tenido una leve recuperación pues su tasa de crecimiento ha sido positiva.

En cuanto a los diferentes SUB-SECTORES que conforman el sector es notable que el transporte por carretera mantiene la mayor participación a lo largo del período (1980-1988) (ver Cuadro /1) específicamente en lo que se refiere al transporte de pasajeros y carga. Asimismo el medio carretero contribuye grandemente a la integración Centroamericana pues hay seis

CUADRO No. 1
PTB DEL SECTOR TRANSPORTE A PRECIOS CONSTANTES
(en millones de colones)

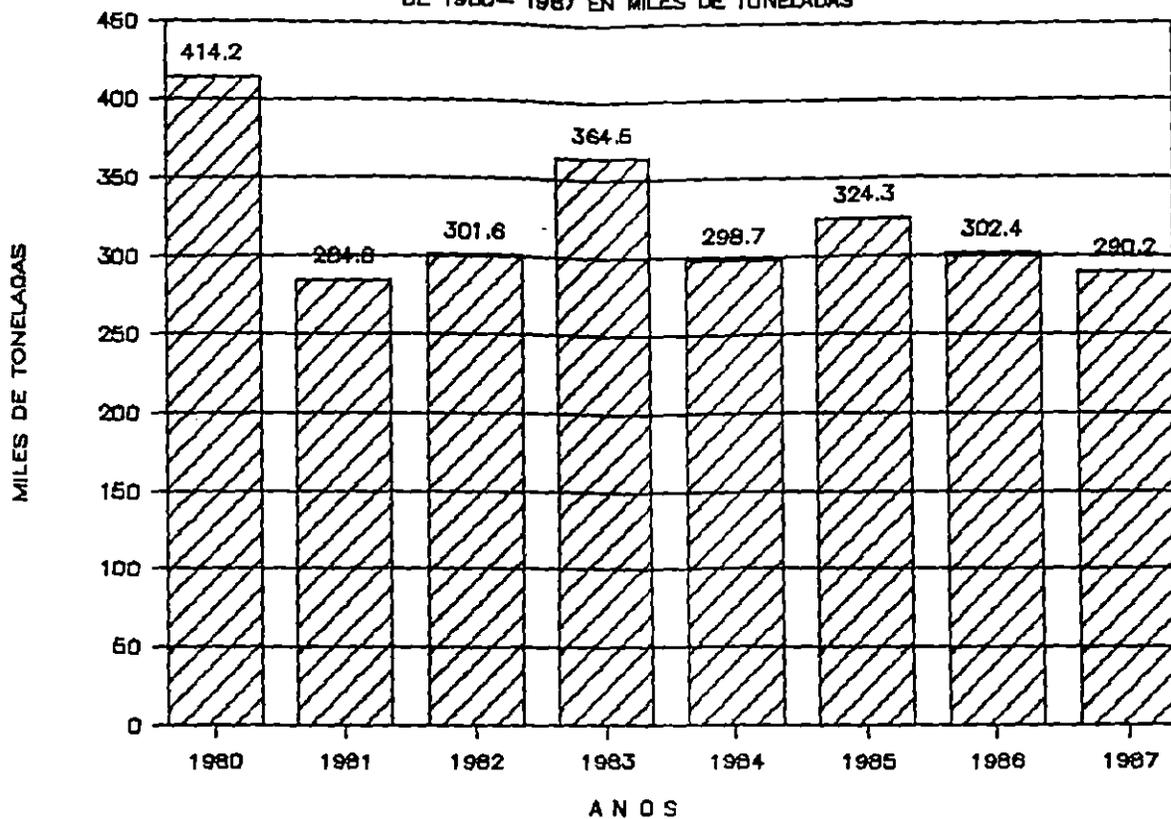
SUB-SECTOR	1980	1981	1982	1983	1984	1985	1986	1987
TOTAL	145.5	129.3	113.74	120.4	129.4	133.0	136.7	140.1
POR CARRETERAS	123,1	109,5	99,6	97,6	108,4	112,3	115,8	119,1
CARGA	52,8	47,0	42,8	41,9	46,6	48,3	50,2	52,1
PASAJEROS	62,8	55,9	50,8	49,8	55,8	57,3	58,8	60,2
VEHICULOS ALQ.	7,5	6,6	6,0	5,9	6,6	6,7	6,8	6,8
POR FERROCARR.	1,4	1,2	0,14	1,4	1,3	1,3	1,3	1,4
CARGA	1,2	1,1	0,12	1,2	1,2	1,2	1,2	1,2
PASAJEROS	0,2	0,1	1,02	0,2	0,1	0,1	0,1	0,2
AEREO	4,0	3,5	3,5	3,5	3,8	3,5	3,6	3,6
MUELLAJE	17,0	15,1	17,9	17,9	16,1	15,9	16,0	16,0

CUADRO No. 2
TRANSPORTE FERROVIARIO

AÑO	CARGA TRANSPORTADA (miles de ton.)	PASAJEROS (miles)
1980	414,2	1,700
1981	284,8	905
1982	301,6	379
1983	364,5	247
1984	298,7	301
1985	324,3	308
1986	302,4	310
1987	290,2	302

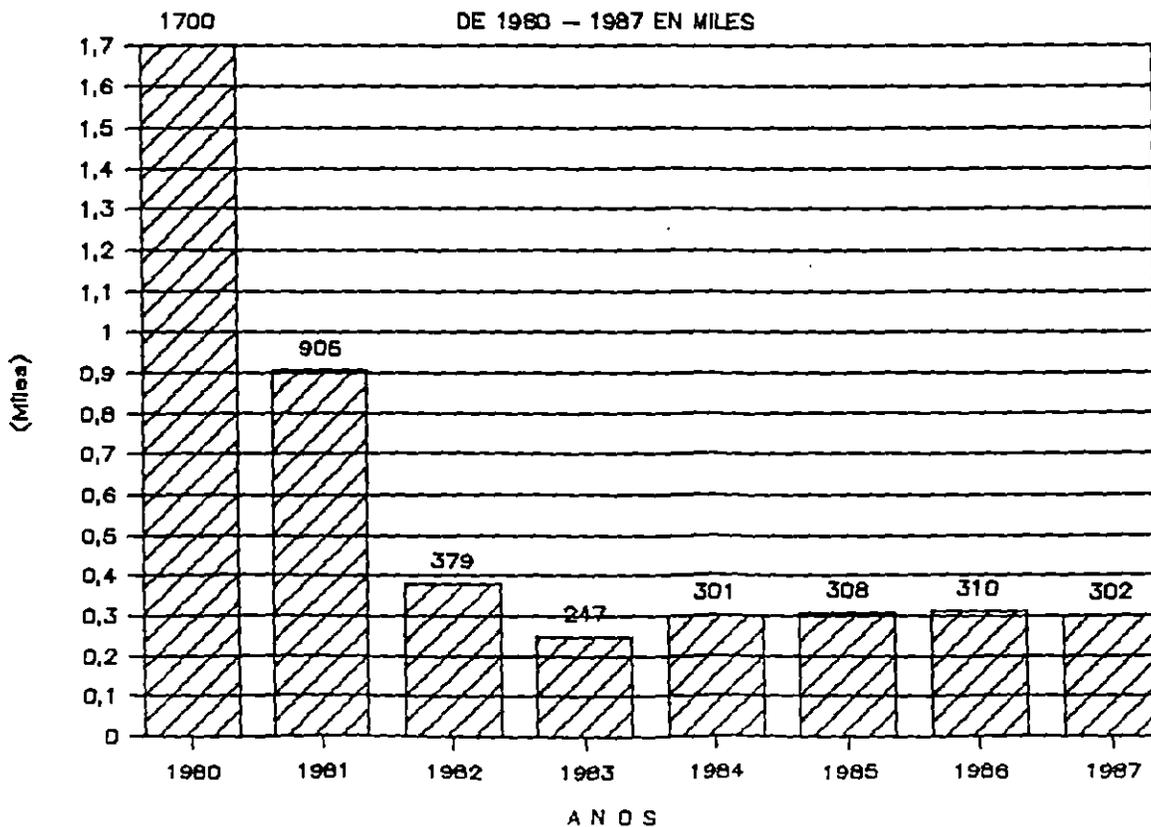
CARGA TRANSPORTADA POR FERROCARRIL

DE 1980-1987 EN MILES DE TONELADAS



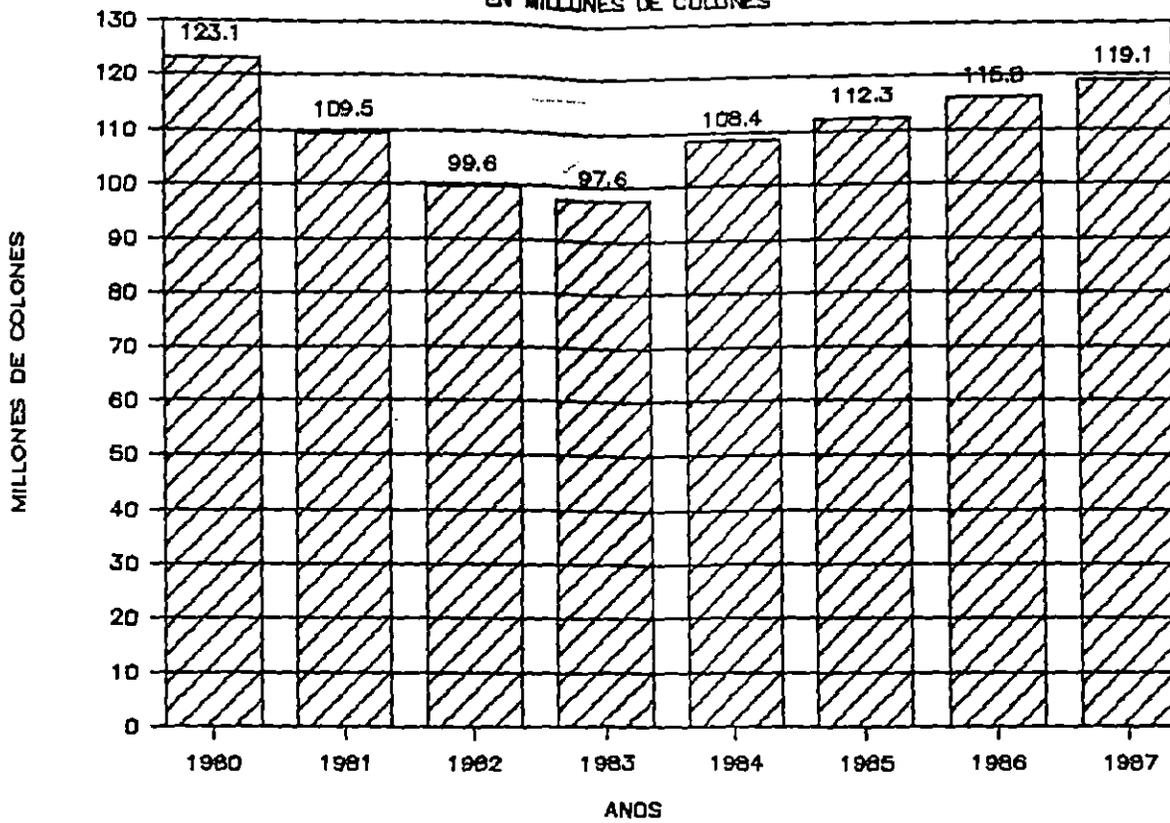
PASAJEROS TRANSPORTADOS POR FERROCARRIL

DE 1980 - 1987 EN MILES



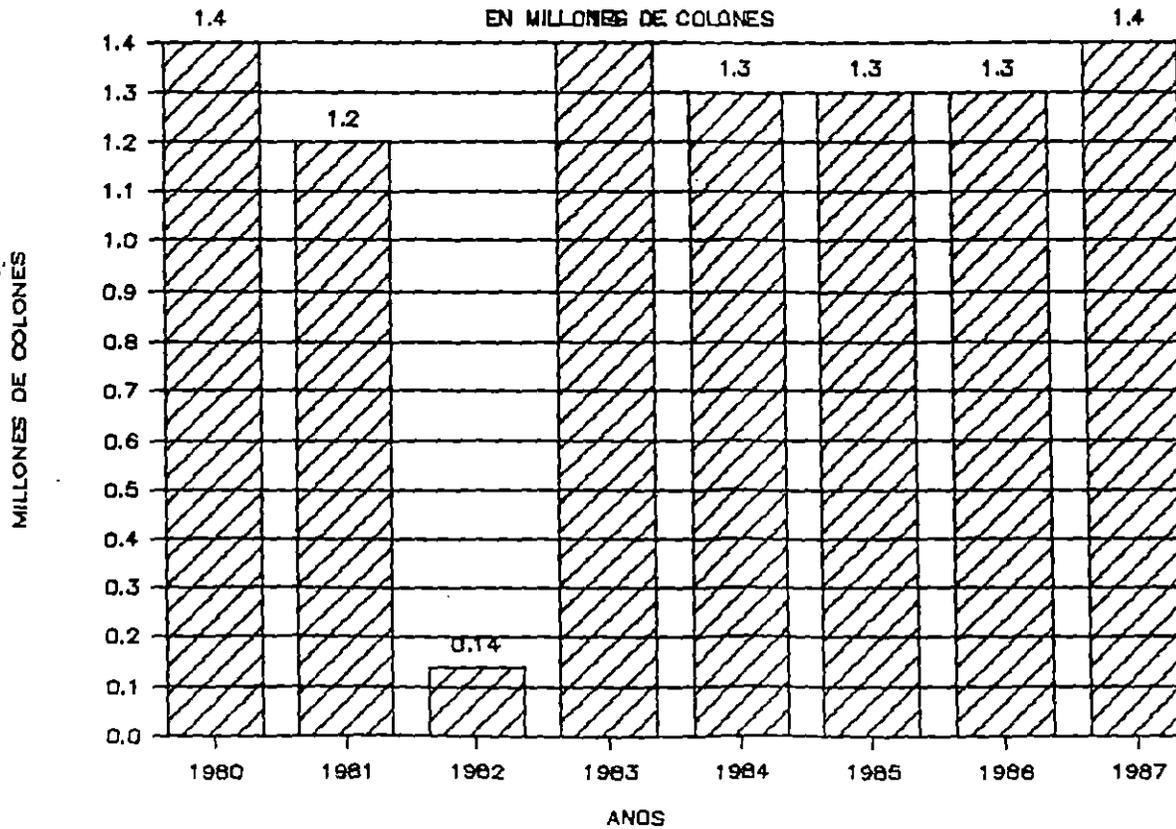
PTB DEL SECTOR CARRETERO DE 1980-1987

EN MILLONES DE COLONES



PTB DEL SECTOR FERROVIARIO DE 1980-1987

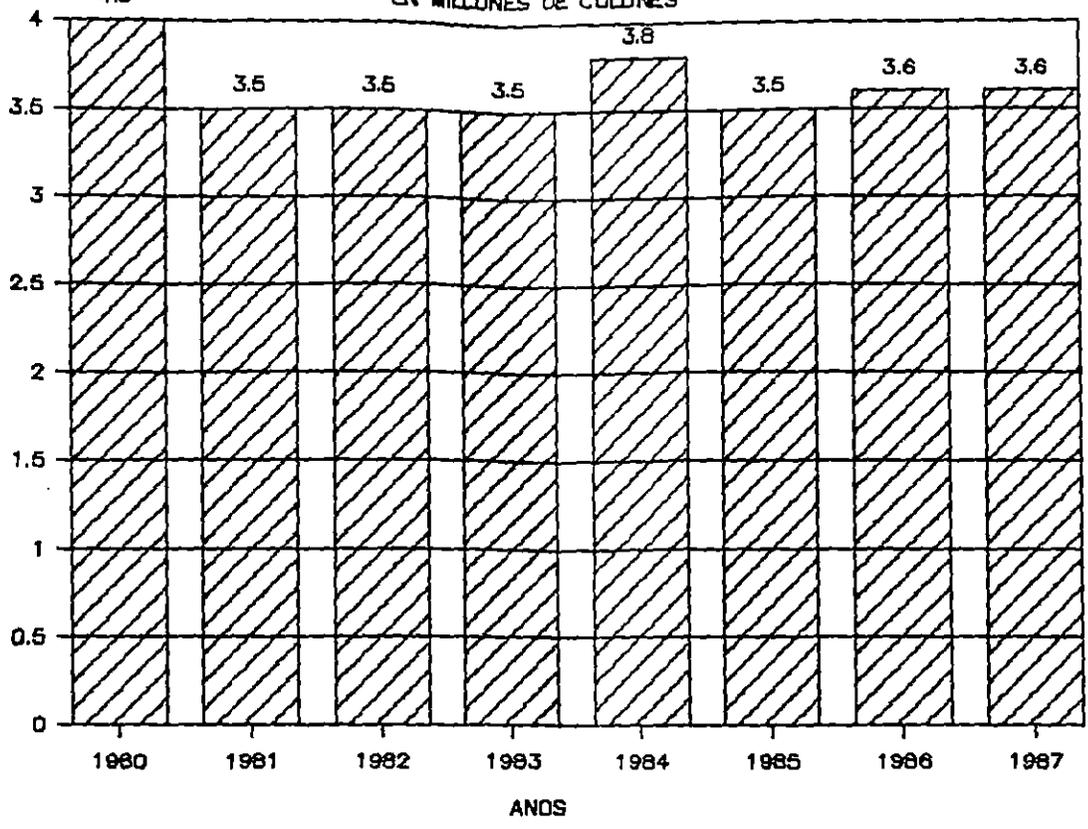
EN MILLONES DE COLONES



PTB DEL SECTOR AEREO DE 1980 - 1987

EN MILLONES DE COLONES

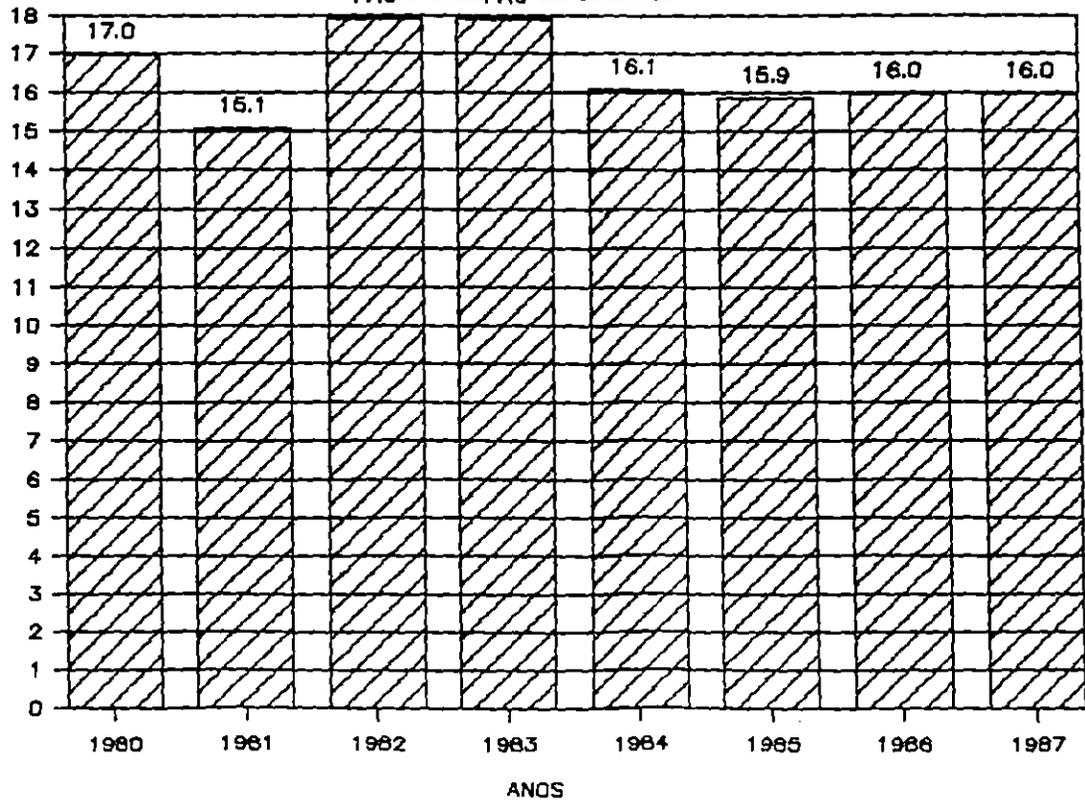
MILLONES DE COLONES



PTB DEL SECTOR MUELLAJE DE 1980 - 1987

EN MILLONES DE COLONES

MILLONES DE COLONES



carreteras diseñadas para comunicar El Salvador con las Repúblicas de Honduras y Guatemala.

Es importante hacer notar ver que la construcción y operación de carreteras es un buen ejemplo de la redistribución de ingresos, pues son construidas con los impuestos de los ciudadanos que pagan cientos de miles de colones como con las de los que pagan unos pocos colones o nada, pero todos tienen el mismo derecho de usarla de la misma forma.

2.1 Transporte Ferroviario

Si se compara el transporte terrestre por carretera con el realizado por el ferrocarril, se mantiene un predominio del primero, lo cual indudablemente es el resultado de las ventajas que ese tipo de transporte presenta actualmente; tales como reducción del tiempo de viaje, frecuencia y rapidez en la movilización.

El transporte por ferrocarril en el sistema existente, por tener un diseño y equipo obsoleto ha pasado por una situación difícil en lo relacionado con los costos de operación, pues para no dañar la bolsa del usuario, cobra tarifas por debajo de sus costos originando fuertes pérdidas, las cuales han sido cubiertas mediante subsidios del Gobierno.

No obstante, el transporte por ferrocarril ha disminuido tanto en carga como en pasajeros (ver cuadro 2), debido también a su obsolescencia. El ferrocarril es mantenido en operación por el Gobierno, especialmente para mantener el trabajo de miles de familias y tener un medio alternativo de transporte. Sin embargo se tiene conciencia que un ferrocarril construido y desarrollado con nueva tecnología podría ser económicamente factible.

2.2 Transporte Aéreo

El sistema de transporte Aéreo resulta de gran importancia porque la movilización de carga y pasajeros está orientada al exterior, pero dentro de la conformación de PTB del sector transporte, su participación es considerablemente baja, la tasa de crecimiento de transporte aéreo ha sido siempre positiva, alrededor de 7% en la última década, a pesar que algunas compañías aéreas suspendieron los aterrizajes en nuestro aeropuerto Internacional por algunos años causado por la situación de guerra.

A partir de 1980, se han generado vuelos comerciales internos hacia la zona oriental del país, en aviones pequeños, debido al peligro de circular en algunas carreteras por la situación de guerra.

2.3 Transporte Marítimo

El transporte marítimo ha sido de gran importancia para el país, porque ha permitido la movilización de los productos de exportación hacia los mercados externos, habiéndose constituido en el más económico para transportar a grandes distancias la producción. En la actualidad, el país cuenta con infraestructura portuaria en los puertos marítimos de Acajutla y Cutuco, siendo el de mayor importancia el primero, ya que a través de él se realiza la mayor movilización de carga, esto obedece a que cuenta con modernas instalaciones y a su posición geográfica que permite comunicarse con las zonas agrícolas más productivas del país. En las operaciones de muellaje se genera gran cantidad de mano de obra bien pagada. En el Puerto de La Libertad hay un muelle que es usado para pesca y turismo.

2.4 Transporte Vial.

En El Salvador existen tres tipos de carreteras según la superficie de rodamiento: pavimentada, revestidas y de tierra. Su clasificación depende básicamente de condiciones técnicas tales como: ancho del carril, composición de la superficie, alineamiento, etc. En este sentido las carreteras pavimentadas se clasifican en especiales, primarias y

secundarias; las revestidas en terciarias y las de tierra en rurales y vecinales. En la actualidad existen alrededor de 9500 kms. de carreteras, exceptuando los caminos vecinales. Es importante señalar que de este total el 18% corresponde a las pavimentadas y el 82% a los caminos de tierra, cuya transitabilidad es limitada, con el consecuente deterioro de los vehículos que circulan por esta vía.

La inversión en carreteras ha presentado una tendencia decreciente a partir de 1980 en que se invirtieron \$ 71,119.400.00; situación que muestra la contracción de la economía nacional. El número de vehículos ha crecido de 138.140 en 1979 a 163.521 (proyección) en 1989. En cambio el consumo de combustible bajó de 128.301.000 galones en 1970 a 98.415.000 en 1982, o sea que podría haber sucedido que los vehículos fueron usados menos; luego ha habido un crecimiento del consumo alrededor de 116.750.000 galones en 1989.

3. INFRAESTRUCTURA ELECTRICA Y DE COMUNICACION.

En el presente tiempo moderno ha tomado auge la alta tecnología, y en muchos aspectos de electricidad y medios de comunicación, porque desde que el hombre inventó el bombillo y el transistor y con ello todos sus derivados, se crearon los medios para una evolución más

rápida del ser humano que en cualquier otra época.

Lo anterior se debe a que el trabajo que el hombre desarrollaba a través de esfuerzos corporales y medios mecánicos rudimentarios, fueron sustituidos por aplicaciones diversas de algo grandioso llamado electricidad, y como un derivado de este, crea medios innovadores de comunicación con sus semejantes; siendo la combinación, electricidad y medios de comunicación, los factores que actualmente van a la vanguardia, procurando comodidad y bienestar en los seres humanos.

Es indispensable señalar la fragilidad de nuestra civilización, al depender basicamente de la electricidad y de medios modernos de la comunicación. Para ejemplarizar lo anterior basta con imaginar o vivir la experiencia de El Salvador. Cuando las plantas de generación o líneas de transmisión o distribución de energía eléctrica quedan fuera de servicio, no hay servicio de agua por falta de energía para las bombas, la mayoría de los aparatos electrodomésticos no pueden funcionar no existe la luz artificial de las luminarias, no hay transporte por falta de energía en las bombas de las gasolineras, las fábricas no pueden producir, la falta de refrigeración ocasiona incalculables

perdidas de alimentos, en los hospitales muchas vidas sucumben llegando con ello un caos y desesperación.

El ciudadano común se siente impotente para resolver, crear o sustituir las necesidades y comodidades cotidianas a que está acostumbrado que le proporciona la electricidad. Lo propio sucede al fallar los medios modernos de comunicación; basta con imaginar como repercute en nuestra vida el no tener disponible el teléfono. Lo anterior demuestra que la infraestructura eléctrica y de comunicación, son productoras de servicios básicos modernos para los pueblos, y que actualmente es difícil que puedan ser sustituidos. Un pueblo sin infraestructura de electricidad y comunicación esta fuera del contexto contemporáneo, lo que quiere decir que no logra el desarrollo que debería tener; sin embargo es prudente señalar que el hecho de contar con estos medios, no significa en manera alguna que se ha logrado el DESARROLLO, si no más bien que son las herramientas o medios a través de los cuales puede lograrse.

Es necesario dejar claro que no es justificable que una infraestructura sacrifique recursos económicos y oportunidades a la satisfacción de las necesidades básicas humanas, tales como: salud, alimentación, educación y vivienda; cuatro factores insustituibles para impulsar el verdadero desarrollo de los pueblos.

Ahora bien, cuando en nuestros países se hayan satisfecho esas necesidades ya mencionadas, o se esté trabajando paralelamente en ellas, las infraestructuras eléctricas y de comunicación son elementos básicos de desarrollo.

La construcción, montaje, y administración de las infraestructuras en referencia, podemos afirmar que son fuentes generadoras de empleo, promueven la producción, reactivan la economía, llevando consigo una redistribución de ingresos, y por lo tanto beneficios colaterales individuales a las personas que están involucradas directa e indirectamente en su producción y uso, y a la vez proporciona beneficios incalculables a la sociedad general.

La electricidad y las comunicaciones requieren de medios físicos para generarse y distribuirse, y es allí donde interviene directamente la Industria de la Construcción, especializada en esos campos, la cual es la responsable para crear y desarrollar la infraestructura para hacer realidad lo que de otra forma serían sólo conceptos.

En las plantas generadoras, se interviene en todas las especialidades como constructores y/o montadores de todos los elementos que lo conforman, tales como presas

en plantas, hidráulicas, perforación de pozos en plantas geotérmicas, construcciones de recintos para plantas nucleares; en todos los casos, combinándose con elementos eléctricos y/o mecánicos tales como turbinas generadores y transformadores.

Otra parte de la infraestructura es la construcción y montaje de las líneas de transmisión, subestaciones y líneas de distribución; y en esta última la podemos subdividir en Rural y Urbana. En todos nuestros países el potencial de desarrollo es grande en ambos campos, sin embargo, sin desatender la Urbana sería de beneficio social y cultural, el profundizar en la infraestructura rural, ya que llevar electricidad a un pueblo o villa alejado de las grandes ciudades, si bien no es rentable para la empresa distribuidora contribuye enormemente a crear incentivos para el desarrollo del lugar, y colateralmente trae todos los beneficios económicos y sociales que ya hemos mencionado. Aquí puede darse la redistribución del ingreso Nacional al subsidiar los costos de dotar de energía a las comunidades rurales.

En El Salvador, en cuanto a electricidad, la institución Gubernamental responsable llamada Comisión Ejecutiva Hidroeléctrica del Río Lempa (CEL), construyó en colaboración con empresas constructoras dedicadas a este rubro en 1989,

450 kms. de líneas de distribución favoreciendo a más de 7,000 familias; en 1990, se ha planificado desarrollar igual número, y se ha puesto en práctica un sistema de contratación a través del cual por medio de precios fijos preestablecidos de mutuo acuerdo, se mantiene un flujo de trabajo asignándole ininterrumpidamente obras a todas las Empresas calificadas de acuerdo a su especialidad, hasta agotar el programa o el proyecto. Otro aspecto relevante de participación de las empresas constructoras especializadas en la infraestructura eléctrica es el del mantenimiento de sistemas, tanto en el nivel preventivo como el correctivo. Estas actividades en algunos casos son tomadas por la institución generadora o distribuidora o bien pueden ser combinadas con empresas especializadas a fin de obtener una mayor eficiencia.

En El Salvador, por condiciones particulares, el sistema eléctrico ha sido objeto de sabotaje, tanto en las subestaciones, como en las líneas de transmisión y distribución, y por efectos de una complementación de la CEL y de empresas constructoras especializadas, se logra restablecer el sistema en tiempos mínimos, de tal manera que los efectos de estar sin energía eléctrica, también se reducen al mínimo. Sin embargo el restablecimiento del servicio tiene un costo social muy elevado.

En cuanto a la infraestructura de medios de comunicación moderna, la mayor participación de la Industria de la Construcción, es en planta externa, la infraestructura tipo es la construcción de Edificios de Centrales, canalización y pozos, y se puede asimismo hablar de Telefonía Urbana y Rural; en ambos casos se tiene como objetivo crear la facilidad de que las personas tengan accesible un teléfono a fin de estrechar distancias, acortar tiempo y volver más eficiente sus labores particulares, profesionales o comerciales.

En El Salvador en cuanto a Telefonía, la institución Gubernamental responsable, llamada Administración Nacional de Telecomunicaciones (ANTEL), en 1989 dio un fuerte impulso al sistema de Telefonía Rural; y en Telefonía Urbana, se tiene déficit de líneas de abonado y se espera a corto plazo se supere con proyectos nuevos que actualmente se están planificando.

Otro aspecto general a considerar, es el que en los tiempos modernos los individualismos o aislamientos de los países para lograr el desarrollo, tienen cada vez menos cabida y más bien la tendencia es a agruparse en bloque por afinidad o geografía, y en este sentido la infraestructura eléctrica

y en especial la de comunicaciones son primordiales para tales objetivos.

En lo que Centro América se refiere la interconexión eléctrica a sido un tema ampliamente discutido y actualmente existen dos redes las cuales son la de HONDURAS, NICARAGUA y COSTA RICA y el de GUATEMALA y EL SALVADOR, y con la muy pronta interconexión EL SALVADOR-HONDURAS, se unificará el bloque regional lo que permitirá compartir y bien utilizar los recursos individuales. En cuanto a las comunicaciones, este año se llevó a cabo a Licitación de la Red Regional y ya en algunos países se hizo la adjudicación respectiva.

En el desarrollo de las infraestructuras de Electricidad y Comunicación antes descritas, los que intervienen como planificadores, ejecutores o de mantenimiento, adicional a lo técnico y comercial debería velar por lo siguiente:

- a. Que no se rompa la ecología de nuestros países, buscando entonces la manera de suplir nuestras necesidades en concordancia con la comunicación posible de los ecosistemas existentes.
- b. Hacer uso de todos los recursos nacionales, procurando desarrollar tecnología propia o bien haciendo énfasis, cuando llegan Empresas Multinacionales, por establecer

escuela en la cual queden los conocimientos básicos y de uso futuro para nuestro medio.

- c. Que los proyectos tengan una factibilidad económica y social aplicada a nuestros países, ya que uno de los principales agentes creadores de nuestra deuda externa con países tecnológicamente avanzados, es precisamente el desarrollo de infraestructuras necesarias pero mal concebidas.
- d. Debemos prepararnos para que como constructores de proyectos seamos capaces de dar mantenimiento y posibilidades de reposición a la infraestructura ejecutada.
- e. Debemos tender a ser más eficientes y competitivos en nuestros mercados nacionales, y buscar el extendernos a mercados internacionales, tratando de exportar nuestra tecnología.
- f. Debemos procurar que la infraestructura sea funcional ya que una infraestructura por si sola, no es más que un ente improductivo, se necesita utilizar eficazmente el producto de sus sistemas y puesta en marcha, así como que el usuario tenga facilidad de acceso al medio que le enlazara con la infraestructura.

**Con lo Expuesto Anteriormente en Relacion a la Infraestructura
Electrica y las Comunicaciones se obtienen las siguientes
conclusiones**

- a. Después de satisfacer las condiciones de alimentación, salud, educación y vivienda, la infraestructura de electricidad y comunicación, son primordiales para la comunidad y el ser humano.
- b. Son medios de desarrollo técnico, económicos y sociales de los pueblos.
- c. Son fuentes generadoras y multiplicadoras de empleos y de distribución de recursos económicos.
- d. Permiten a bloques regionales en vías de desarrollo conjunto un acercamiento y solución.

De lo Anterior se Derivan las Siguietes Recomendaciones

- a. Hacer conciencia en los Gobiernos de la importancia que tienen las infraestructura eléctrica y de comunicación, de tal manera que le den el lugar que le corresponde en sus planes.
- b. Recomendar a los Gobiernos el incremento de La Electrificación y Telefonía Rural, como medios de

desarrollo inmediato de los pueblos.

- c. Estimular las redes eléctricas y de comunicación regional.
- d. Las Empresas Constructoras deben estar concientes de su responsabilidad de ejecutar las obras físicas, con la mejor de las técnicas, calidad y seguridad, así mismo tener en cuenta otros factores tales como el ecológico, uso racional de los recursos Nacionales propios, y prepararse para desarrollar labores de mantenimiento.

4. INFRAESTRUCTURA SANITARIA

Paralelamente a la construcción de vivienda, al aumento de población y a los requerimientos industriales, está la necesidad de satisfacer la demanda de acueductos y alcantarillas; lo que provoca a su vez una demanda de infraestructura con incremento y utilización de mano de obra.

Es responsabilidad de los Gobiernos tener una visión realista de necesidades actuales y futuras, es necesario que él active, promueva y estimule a las Empresas Privadas para producir más materiales para las necesidades de acueductos y alcantarillados y de establecer controles para mejorar la

calidad de las materiales.

En base a los proyectos de acueductos a corto y mediano plazo estimamos conveniente que los gobiernos deberían efectuar o patrocinar estudios para fabricar en el país la cantidad y calidad de tuberías que se ha estado necesitando comprar al extranjero, sobre todo cuando el material con que se construyen las tuberías son obtenidos de materias primas nacionales. La técnica es factible de conocerla, becando ó trayendo técnicos extranjeros para el desarrollo de la maquinaria y equipos apropiados de lo que hace falta. Al conocer el monto de las nuevas industrias para los acueductos ponerlas a la venta entre Empresarios Nacionales y dar el aval para los financiamientos que se necesitan para que el país tenga divisas para la compra de la maquinaria. Podría establecerse en unión de los Países Centroamericanos qué clase de tuberías se pueden construir en cada uno para satisfacerse mutuamente y darle más oportunidades a la mano de obra Centroamericana.

Es un hecho significativo en El Salvador que a pesar de la destrucción causada por el estado de guerra, la destrucción producida por el terremoto, de 1986 el incremento de la demanda de vivienda y urgencia de reparación

de edificios dañados, la industria de la construcción ha reducido sustancialmente su actividad, cabe mencionar que algunos funcionarios considerarán que la construcción es una de las industrias más inflacionarias.

A pesar de las necesidades que sufre la nación muchos préstamos, subsidios y donaciones de países extranjeros no se han aprovechado por falta de planos y otras razones.

La necesidad de nuevas urbanizaciones para construir nuevas viviendas, plantea la urgencia de poner nuevos drenajes de aguas lluvias, potables y aguas negras. Sería conveniente que el sistema de aguas lluvias de nuevas urbanizaciones no se canalizaran a los ríos. Creemos que sería conveniente que los nuevos sistemas de aguas lluvias de las próximas urbanizaciones se llevaran a zonas de reserva que se podrían convertir en pequeños lagos que además de servir de distracción, servirán para abastecer las aguas subterráneas.

5. INFRAESTRUCTURA SOCIAL

5.1 Escuelas.

La Infraestructura Social de Escuelas en los últimos 10 años (1981-90) que se caracteriza por un marcado deterioro y destrucción causado por la guerra y el terremoto del 10 de Octubre de 1986. En

este período se da un intenso trabajo de construcción y reconstrucción de Escuelas para llenar el vacío que deja el problema de la guerra, el terremoto y los programas que a la fecha se venían ejecutando con retraso.

Los organismos que en nuestro país intervienen en la construcción de escuelas son los siguientes:

a) El Ministerio de Educación (MINEDUC) que cuenta con tres Unidades Ejecutoras, las cuales son:

a.1) La oficina de Construcción de Proyectos de Educación OCPE, que ha operado con financiamientos del Banco Interamericano de Desarrollo (BID), y del Banco Interamericano de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

a.2) La Administración del Proyecto Revitalización del Sistema Educativo APRE, que ha operado con fondos de la Agencia Internacional para el Desarrollo (AID) y con el apoyo Técnico de una Unidad Ejecutora no gubernamental bajo la dirección de la Universidad de Nuevo México (UNM) y contratada por la A.I.D.

a.3) La Dirección de Construcción y Mantenimiento D.C.M. que opera con los fondos del Gobierno de El Salvador. Básicamente el trabajo es ejecutado por la empresa privada y es adjudicado por el Sistema

de Recursos de Antecedentes para el caso de la Consultoría, Diseño y Supervisión y de Licitación para la Construcción. APRE desarrolló también el Sistema de Concurso de Construcción por Sorteo el cual llevaba implícito el esquema de que a la Empresa que entregara la obra a tiempo y en el marco de los documentos Contractuales le premiaban con otro Contrato sin entrar al Sorteo.

Los programas desarrollados a la fecha presentan las siguientes cifras: OCPE ha construido en el período 2,818 aulas lo que ha representado una inversión de 13.6 millones de colones.

APRE y la DCM también han desarrollado un extenso programa de construcción y reconstrucción de escuelas similar o mayor al de la OCPE, con similares beneficios a la población. Posterior a los daños del terremoto de Octubre de 1986, se creó la Dirección General de Reconstrucción D.G.R., la cual maneja Fondos de Donación de AID. y con el apoyo de las Unidades Ejecutoras del MINEDUC. También se puede mencionar que han manejado Fondos de Donación AID en la reconstrucción de Escuelas: la Cruz Roja Salvadoreña y la Compañía de Electrificación del

Río Lempa (CEL). Como podrá apreciarse un programa tan grande como el de Construcción de Escuelas ha beneficiado gran número de Sectores tales como: la clase obrera trabajadora de la industria de la Construcción, las Empresas Consultoras, Constructoras los Proveedores y Suministrantes de Materiales de Construcción, y los empleados de las Unidades Ejecutoras, y otras oficinas.

En números gruesos podría estimarse un beneficio para 2,000 familias.

Por otro lado, cabe mencionar el grado de progreso y desarrollo de la infraestructura que se obtiene a nivel de Desarrollo Urbano o Rural que genera la escuela como equipamiento Social en cada lugar.

5.2 Hospitales

La construcción o reconstrucción de las instalaciones para la salud están bajo la responsabilidad del Ministerio de Salud Pública y Asistencia Social y del Instituto Salvadoreño del Seguro Social (ISSS). Ambas Instituciones cuentan con una Unidad Técnica Ejecutora que maneja los proyectos. El Ministerio de Salud Pública ha operado con fondos del Gobierno de El Salvador y con financiamiento del Banco Interamericano

de Desarrollo (BID) además ha contado con donaciones de los Gobiernos de Alemania, Francia y Bélgica bajo el sistema de llave en mano. El ISSS, opera con Fondos propios obtenidos a través de las recaudaciones que se obtienen de los Asegurados.

Ambas Instituciones trabajan bajo una programación global que atiende tanto al Sector capitalino como al resto del país, lo que permite al igual que las Escuelas el bienestar social de la población que se beneficia tanto por las construcciones específicas como hospitales, unidades de salud, etc.; como principalmente por la infraestructura que es necesario llevar a cada sitio. Es evidente que los servicios de agua potable, aguas negras, energía, carreteras o caminos vecinales que es necesario desarrollar para llevar a cabo tanto Escuelas como hospitales generan otros tipos de ventajas en el desarrollo de las comunidades, que engrandece la condición del bienestar humano.

6. INFRAESTRUCTURA TURISTICA

El turismo y la infraestructura turística como fuente de divisas será la salvación de nuestro pueblo. Debemos ser creativos para poder impulsar la fuente de riqueza más natural del mundo.

Cada uno de nuestros países Latinoamericanos tiene algo especial que debe conocerse, no sólo por nuestra propia gente sino que por miles y miles de personas que en estos momentos ya han visitado Europa, Tierra Santa, Rusia, Asia, y en fin, muchos lugares del mundo tan lindos pero que a muchas personas ya no les llama la atención porque ya los conocen.

Latinoamérica "Centro de Turismo" para la década de los 90, un producto que no cuesta mucho para nuestros pueblos, es natural, Dios nos lo ha dado. Tenemos montañas, lagos, ruinas, playas, y hasta lugares donde últimamente ha habido guerras fratricidas. Todo esto es algo que llama la atención. Sin embargo, teniendo esta riqueza al alcance de nuestra mano, no la hemos aprovechado. Quizás por la envidia que existe entre nuestros pueblos, o a lo mejor por falta de visión.

Cada uno de nuestros países podrían ser visitados por nuestros vecinos cercanos y aún los más lejanos. Nuestros países están tan cerca el uno del otro, sin embargo, muchos ciudadanos de un país Latinoamericano conocen otros lugares lejanos como Europa, Estados Unidos, y hasta Rusia, y no el país vecino. No tenemos nada que importar, todo es natural y nuestro. Lo único que tenemos que hacer es ser más amables

los unos a los otros.

Las "FRONTERAS" deben desaparecer, existen controles más simples que pueden ponerse en práctica para el control de los turistas. Las personas por naturaleza son buenas y con un buen trato son excelentes. Todos los países Latinoamericanos tienen una riqueza pura y propia. Al fomentar el turismo estaremos fomentando una fuente de trabajo y de riqueza fantástica. Internamente es generador de una infraestructura propia que fácilmente se paga y entonces se torna productiva, con el impulso se generan otras industrias como: La construcción, ésta es consumidora de materiales naturales de cada país como piedra, arena, cemento, madera, hierro y es generadora de empleo totalmente. Es un factor multiplicador que difícilmente se puede detener. Ya es tiempo que nuestros pueblos despierten. Esto es real, los Empresarios de la Construcción pueden ser los bastiones de una industria nueva tan progresista y generadora de riqueza, todo lo que hay que hacer es despertar esta industria dormida que es el turismo.

Esto también llevará a una comprensión más humana entre nuestros hermanos Latinoamericanos. Aprenderemos a querernos mutuamente, y por ende, seremos mutuamente más productivos.

Otra industria que se beneficiará paralelamente, serán la de Hoteles y Restaurantes, además los productores de comestibles, bebidas, recuerdos típicos, vestuario y calzado además otras profesiones obtendrán beneficio de esta industria, tales como los medicos, dentistas, ingenieros, arquitectos, abogados y otros, es difícil pensar en algo o alguien que no se beneficie del turismo. Todo lo necesario es que los pueblos mismos nos dediquemos a complacer a nuestro prójimo para que ésto nos sirva de promoción gratuita.

El turismo deberá ser la industria que salvará a Latinoamerica del problema económico en que nos encontramos. Que sea esta década la que nos permita llevar esto a cabo.

7. CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Las principales conclusiones son bastante obvias y son las siguientes:

A. La infraestructura es un parámetro del desarrollo económico y el bienestar nacional pues:

i) contribuye a redistribuir los ingresos, pues cuando se construye con los impuestos del que paga bastante como con los del que paga poco o nada, al final todos tienen el mismo derecho a usar la obra.

- ii) Genera empleo multiplicadoramente tanto en su diseño, construcción, operación, mantenimiento y utilización, así como consume materiales naturales como piedra, arena, cemento, madera, etc. Desde luego velando siempre porque no se rompa el ecosistema.
- iii) En la construcción especialmente de acueductos, todavía se importan ciertos materiales que podrían fabricarse a nivel Nacional o Centroamericano.
- iv) Suplir los servicios básicos de la ciudadanía como son los de acueducto, alcantarillado y energía eléctrica. Obviamente todo esto después de suplir, las necesidades de alimentación y vivienda.
- v) Es un prerrequisito para el desarrollo económico, tal como los caminos que conectan la producción agrícola o industrial con los mercados, la energía eléctrica para operar las fabricas, etc.
- vi) Contribuye a la integración con los países vecinos, a través de las telecomunicaciones, vías terrestres, interconexiones eléctricas, etc., permitiendo el acercamiento y solución conjunta de los problemas.

vii) Contribuye a ahorrar divisas como es el caso de las pavimentaciones de una carretera que genera ahorro en llantas, combustible, repuestos, etc., que en Centroamérica son importados en la mayoría de los casos.

B. La industria del turismo es progresista y generadora de recursos, que fácilmente pagan su propia infraestructura.

C. En la mayoría de los casos en lo últimos años las asignaciones para construcción de infraestructura han disminuido como es el caso típico del sector transporte, debido en parte a aspectos económicos y de guerra.

En vista de todo lo anterior se recomienda que:

A. Se haga conciencia de la importancia de la infraestructura y por tanto se analice la forma de incrementar las asignaciones para su construcción.

Deben seleccionarse los proyectos con el más alto rendimiento económico y social, tomando en cuenta también sus costos de operación y mantenimiento; y la utilización de recursos naturales.

B. Se debe de planear resolver no sólo la demanda de infraestructura del momento cuya necesidad esté causando problemas, sino que también proyectar la demanda futura.

- C. Contribuir a desarrollar la industria del turismo dándole prioridad a la construcción de su infraestructura.
- D. Se debe de estimular y apoyar el desarrollo de las empresas nacionales que intervienen en las diferentes etapas de la edificación y conservación de la infraestructura como el planeamiento y diseño, construcción, supervisión, mantenimiento y reconstrucción.
- E. Patrocinar estudios para fabricar en Centroamérica materiales que todavía se importan tal como tuberías para acueductos; estableciendo que tipo de material puede fabricar cada país Centroamericano para así satisfacerse mutuamente.

02121

338.456 90

F293

XVII

SV

C1



Federación Interamericana de la
AUTOR Industria de la Construcción
XVII Congreso Interamericano
TITULO de la Industria de...

FECHA

NOMBRE

FIRMA

338.456 90

F293

XVII

SV

C1



AUTOR F.I.C.C.

TITULO XVII Congreso Inter...

Nº TOP 02121