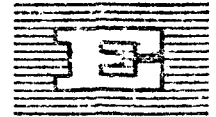


NACIONES UNIDAS  
CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL  
ST/ECLA/Conf.2/SR.15  
ST/TAA/Conf.5/SR.15  
19 de junio de 1954

---

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA  
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA  
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN EL  
ISTMO CENTROAMERICANO

ACTA RESUMIDA  
DE LA DECIMO CUARTA SESION

(San José, Costa Rica, 18 de junio de 1953, 9 Hs. )

SUMARIO:

- II. Problemas de transporte interno  
Transporte aéreo.

PARTICIPANTES:

Sr. HERNANDEZ VOLIO	Costa Rica.
Sr. POVEDANO	Costa Rica.
Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
Sr. MELARA	El Salvador
Sr. RODAS	Guatemala
Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
Sr. MEJIA	Honduras
Sr. INESTROZA	Honduras
Sr. CANTARERO	Nicaragua
Sr. MONTERROJAS	Nicaragua
Sr. SILVA	Nicaragua
Sr. MONTIEL	Nicaragua
Sr. LANUZA	Panamá

SECRETARIA:

Sr. URQUIDI	Director del Seminario.
Sr. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
Sr. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
Sr. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
Sr. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
Sr. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT
Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones, Naciones Unidas.

OBSERVADORES:

Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social.
Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola, Costa Rica.
Sr. DORIA PAZ	México
Sr. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airlines.

Se abre la sesión

CABOTAJE Y SITUACION PORTUARIA

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/AAT) explica el significado preciso de la expresión cabotaje y analiza las causas del volumen tan bajo de este tráfico en los países istmicos. Existe tráfico de cabotaje de cierta consideración en Costa Rica y en menor grado en Nicaragua y Panamá, pero, por lo general, en todos los países considerados globalmente el volumen es bajo. Esto obedece en primer lugar a la baja densidad demográfica de las costas, pues con excepción de Panamá, las principales ciudades centroamericanas se encuentran en el interior de los países. En segundo lugar está el factor distancia. Existiendo otros medios de transporte, por barco por lo general sólo es costeable enviar mercancía cuando la distancia es considerable, y con excepción de Panamá ningún país tiene mucha extensión de frontera a frontera. En tercer lugar está la falta de bahías y lugares abrigados para las pequeñas embarcaciones. Por ejemplo, entre la frontera mexicana en el litoral del Pacífico y el Golfo de Fonseca no existe un puerto abrigado de importancia. Finalmente existe el factor limitativo de la existencia de otros medios de transporte. En El Salvador éste es motivo de que casi no haya movimiento de cabotaje, pues el país tiene una excelente red de carreteras. En cambio, en Costa Rica la carencia de carreteras al noroeste de Puntarenas es uno de los motivos principales a que ha obedecido el desarrollo del cabotaje en esta región.

Hasta recientemente los países istmicos habían mostrado mucha indiferencia con respecto a sus puertos. En gran parte como resultado de esta actitud, todos los puertos de altura del istmo, con

/excepción de los

excepción de los nicaragüenses y Puntarenas en Costa Rica, están en manos de empresas privadas que son más extranjeras que nacionales. Esta situación no es sana, aunque pueda tener ciertas ventajas. Las ventajas de los puertos que funcionan como empresas privadas radica precisamente en las ventajas que caracterizan a las empresas privadas en comparación con las públicas. En estos puertos por lo general hay bastante orden y buena administración. En cambio con frecuencia tienen prácticas discriminatorias y tarifas arbitrarias. De aquí la necesidad de crear un organismo portuario en cada país que se encargue de la vigilancia de los puertos.

La política a seguir por este organismo debe ser, en primer lugar, la de mantener armonía entre las facilidades portuarias y la economía del país. Los países ístmicos se caracterizan por su economía especializada. Exportan productos agropecuarios e importan combustible, artículos industriales y granos de tierra fría. El puerto tiene que ser el lugar por donde se canaliza este movimiento esencial para su desarrollo económico, y de aquí se deriva la importancia que representan.

Esta armonía también debe reflejarse en la relación entre puerto y vías de acceso. Puerto Limón y Corinto son ejemplos de la falta de esta armonía.

Finalmente, las instalaciones de los puertos y las facilidades aduanales también tienen que ser objeto de mejoras. El problema aduanal es especialmente crítico en los puertos costarricenses, en Barrios, en La Libertad y en Acajutla. Las instalaciones necesitan ser objeto de mejoras inmediatas en Corinto, Puntarenas y Acajutla.

/El señor MONTERROJAS

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) desea informar sobre las mejoras que se están efectuando en los puertos de su país. En El Bluff y en San Juan del Sur ya han quedado terminadas las aduanas, y en este último puerto se construirá un muelle que permita el atraque directo. En Corinto se va a mejorar el equipo con el fin de acelerar el movimiento de la mercancía entre el muelle y la aduana, y se va a aumentar el personal.

La Mamenic sigue desarrollando sus actividades, pero se ha visto precisada a suspender parte del servicio intercostero por incosteable. Cuenta con personal técnico extranjero y nacional y puede proporcionar ayuda para la flota centroamericana propuesta, debido a la experiencia que ha tenido. El tráfico intercostero presenta otras dificultades. Sería conveniente obtener más facilidades para el tránsito a través del Canal, así como para el trasbordo y para el servicio costero en la costa atlántica.

El señor MEJIA (Honduras) informa sobre el servicio de cabotaje en la costa norte de su país. Existe cierto movimiento entre las Islas de la Bahía y los puertos de tierra firme, así como entre Trujillo, La Ceiba, Tela y Puerto Cortés. Antiguamente también existía servicio intercostero entre Amapala y los puertos de la costa del Caribe. Puerto Cortés está siendo objeto de mejoras, entre otras, la nueva aduana que tendrá un costo de medio millón de dólares. Existe también el proyecto de hacer de Amapala un puerto unido a tierra firme.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) propone que se hagan gestiones para facilitar el tráfico a través del Canal de Panamá y así fomentar la navegación intercostera. Con la terminación de las obras

/del Lempa y

del Lempa y de la fábrica de cemento de Cajutla es probable que se incremente el tráfico.

El señor POVEDANO (Costa Rica) propone una nueva recomendación para el informe. Antiguamente no había dificultad en la navegación costera con Nicaragua, pero la situación ha cambiado. Recomienda que los gobiernos centroamericanos celebren tratados de navegación que permitan a sus respectivos barcos que actualmente prestan servicio de cabotaje hacer al servicio marítimo a lo largo de todas las costas del Istmo. En Costa Rica ha decaído mucho el servicio de cabotaje últimamente debido al desarrollo del transporte aéreo en la Provincia de Guanacaste.

En los puertos costarricenses el congestiónamiento en las aduanas sigue creando un serio problema. Esto se debe en gran parte a que los comerciantes importan su mercancía con giro a la vista, y cuando llega su mercancía a la aduana no siempre pueden hacer el pago para poder sacarla. Últimamente se han aumentado los sobrecargos que paga la mercancía por permanecer en la aduana un período de tiempo excedente, y aún así no ha sido posible resolver el problema. El flete marítimo por tonelada de maíz a El Salvador se cotiza a 12 dólares, y podría abarataarse si los barcos de cabotaje tuvieran trato nacional en El Salvador.

El señor LANUZA (Panamá) señala que en el tráfico a través del Canal no hay discriminación. Los barcos cruzan por el Canal en el estricto orden en que llegan. El problema de trasbordo es diferente. Aquí sí puede haber cierto trato preferencial por parte de las líneas navieras. Hay algún cabotaje en Panamá, en la parte oriental del

/país.

país.

El señor CANTARERO (Nicaragua) apoya la proposición del señor Povedano en el sentido de que se permita a los barcos de cabotaje hacer servicio costero internacional, y que se dé a estos barcos el mismo trato que a los nacionales. Le parece que no es indicado crear un organismo portuario de acuerdo con la Recomendación XCVI. Opina que son pocos los puertos, y que un nuevo organismo gubernamental aumentaría aún más la burocracia.

El señor MELARA (El Salvador) sugiere la creación de una comisión para el estudio y vigilancia de las actividades portuarias y marítimas, y señala que no es necesario crear un nuevo organismo público.

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/LAT) aclara que no existen obstáculos ni trato preferencial en el cruce del Canal, y que la tasa es razonable. El problema está en los trasbordos y en la falta de servicios costeros en el Caribe. Las medidas tomadas para mejorar Corinto parecen acertadas, pues la situación era crítica. En cambio es dudoso que las mejoras en San Juan del Sur se justifiquen desde un punto de vista económico, pues el tráfico es pequeño, y la zona de influencia del puerto es muy restringida. Con la terminación de la carretera panamericana, el territorio costarricense quedará fuera de su zona de influencia. Aclara también que al recomendar la creación de un organismo portuario, se refiere a un pequeño grupo de personas conocedoras de problemas marítimos y portuarios, y no a un departamento gubernamental de grandes proporciones.

/El señor HERNANDEZ

El señor HERNANDEZ VOLIO (Ministro de Economía y Hacienda de Costa Rica) manifiesta que el gobierno se está preocupando por conectar Quepos con la meseta central. Golfito quedará conectado cuando se construya la carretera panamericana. El problema de Puerto Limón y Puntarenas también se está atacando, lo mismo que la formación de una comisión de vigilancia para los puertos. Con ayuda proporcionada por el Punto IV tendrá el país un técnico permanente en materia de puertos.

Las altas tarifas marítimas y las prácticas discriminatorias siguen siendo objeto de preocupación para los países centroamericanos, y son causa de ciertas fricciones con las empresas extranjeras, mientras no se explique bien cómo se determinan las tarifas. Cuando trató este problema en su reciente viaje a los Estados Unidos, se discutió el problema de los puertos. Sin duda las malas condiciones portuarias elevan los costos de las líneas navieras, pero como existe tarifa unitaria para Centroamérica, si solamente unos países mejoran sus puertos y otros no, los países que hagan gastos en mejoras portuarias no recibirían la compensación correspondiente en fletes más bajos. Convendría que los países centroamericanos actuaran en conjunto para hacer frente a este problema.

Hace mención del convenio con El Salvador que prevé un trato recíproco nacional a los barcos, semejante al trato en materia de transporte aéreo. Finalmente manifiesta que en las entrevistas que tuvo en Estados Unidos se le informó que una de las causas que más dificultan el estudio sobre fletes marítimos es la falta de cooperación por parte de los países para proporcionar los datos solicitados.



solicitados.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) dice a este respecto que cuando la Comisión de Transportes y Comunicaciones del Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas emprendió el estudio sobre tarifas marítimas a puertos latinoamericanos se tropezó con la dificultad de no poder conseguir los datos solicitados. Finalmente se tuvo que descartar este estudio del temario de la Comisión.

El señor RICHERS (Observador, Consejo Interamericano Económico y Social) hace una reseña cronológica del estudio sobre fletes y seguros marítimos que desde hace algún tiempo está efectuando la organización que él representa. El problema es muy complejo y ha sido difícil obtener los datos solicitados. Sin embargo, no se ha abandonado, y uno de los motivos de su asistencia al Seminario ha sido precisamente el de obtener más datos para continuar el estudio.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) señala que problemas semejantes han surgido en el pasado en otras partes del mundo como Sudáfrica y Australia. Las Conferencias cambiaron ciertas prácticas y se lograron resultados favorables.

Para atacar el problema de las tarifas sería indicada una acción conjunta de los gobiernos interesados, así como gestiones por las cámaras de comercio, de exportadores y de importadores. También existe cierta semejanza entre la situación portuaria en Centroamérica, con relación a la tarifa unitaria, y la situación en Europa. En el tráfico trasatlántico hacia muchos puertos europeos existe tarifa unitaria, aunque las condiciones portuarias son muy diferentes.

El señor MONTEROJAS (Nicaragua) aprueba la proposición de

/trato

trato recíproco a las naves centroamericanas y señala que antiguamente cuando había más tráfico de ganado entre los países del Istmo, este tratamiento existía. Con referencia a las tarifas de la flota centroamericana propuesta en sesión anterior será menester considerar la manera de que la tarifa de las conferencias no constituyan un obstáculo.

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/AAT) llama la atención sobre la Recomendación XXIII en que se propone un estudio minucioso que incluya el examen de las tarifas. Señala también que la Flota Grancolombiana se vió precisada, en parte por presión externa pero principalmente por conveniencia propia, a ingresar a varias conferencias.

El señor DORIA PAZ (Observador, México) hace hincapié en que siempre que se trata el problema de las tarifas en reuniones internacionales se dice que no se dispone de datos. Es menester recabar estos datos. Lo expresado por el Ing. Hernández Volio en este sentido es absolutamente necesario.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) manifiesta que la culpa radica en gran parte en que los países no suministran los datos y que es conveniente que las empresas de transporte comuniquen sus tarifas a los gobiernos y éstos las publiquen con regularidad en sus boletines estadísticos.

El señor LANUZA (Panamá) habla de la solución práctica a que acudió su país con referencia al problema de tarifas. En vista de las tarifas excesivas que perjudicaban el desarrollo de la Zona Libre, se solicitó directamente a la Compañía Frutera una rebaja y

/se logró

se logró, como ya había explicado en una sesión anterior.

Varios participantes sugieren que una comisión o comité conjunto de los gobiernos centroamericanos estudie el problema de las tarifas y el mejoramiento de los puertos, con ayuda, de ser posible, de técnicos que podrían solicitarse a las Naciones Unidas, y en coordinación con otros organismos como el Consejo Interamericano Económico y Social, a fin de recopilar toda la información adicional necesaria y permitir una acción mancomunada. Expresan su satisfacción por los datos ya reunidos por la Misión CEPAL/AAT.

El DIRECTOR, resumiendo, cree que puede decirse que el problema de las tarifas sigue siendo de importancia primordial y que para hacerle frente es necesario dar la debida atención, entre otras cosas, a la situación portuaria. Un puerto en malas condiciones puede ejercer sobre la tarifa unitaria el efecto que ejerce el barco más lento en un convoy.

El señor CANTARERO (Nicaragua) pide se tenga en cuenta lo dicho en sesiones anteriores sobre puertos regionales, al considerar la relación entre el problema portuario y el de tarifas.

Se levanta la sesión a las 12:00 hrs.

