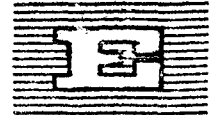


NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.13
ST/T.../Conf.5/SR.13
19 de junio de 1953

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

ACTA RESUMIDA
DE LA DECIMA SEGUNDA SESION

(San José, Costa Rica, 17 de junio de 1953, 9 Hs.)

SUMARIO:

- II. Problemas de transporte interno (cont.)
 - 3. Autotransportes.

PARTICIPANTES:

Sr. FACIO	Costa Rica
Sr. CORREDERA	Costa Rica
Sr. SALAS	Costa Rica
Sr. QUESADA	El Salvador
Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
Sr. RIVAS	El Salvador
Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
Sr. MELARA	El Salvador
Sr. RODAS	Guatemala
Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
Sr. CANTARERO	Nicaragua
Sr. MONTIEL	Nicaragua
Sr. HASSAN	Panamá
Sr. LANUZA	Panamá

SECRETARIA:

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

OBSERVADORES:

Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social.
Sr. LEON CASTRO	Cámara Nacional de Trans- portes, Costa Rica
Sr. DORIA PAZ	México.
Sr. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airli- nes, Curacao.
Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Intera- americano de Cooperación Agrícola, Costa Rica.

Se abre la sesión

AUTOTRANSPORTE

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) desea hacer algunas observaciones generales antes de entrar en el detalle del capítulo del informe sobre servicios nacionales de autotransportes. Primero, se carece de estadísticas adecuadas. Segundo, sólo ha sido posible hacer recomendaciones uniformes aplicables a los seis países del Istmo y no a determinados países por separado y, por lo tanto, deben ser consideradas aplicables en grado variable dentro de un plan general. Tercero, las condiciones topográficas de la región son de las más difíciles del mundo. Las recomendaciones no se hacen con el propósito de su inmediata aplicación, sino para efectuarlas dentro de un período de unos cuatro años. Como no habrá mayor desarrollo de los ferrocarriles y considerando la magnitud de las inversiones en la construcción de carreteras, el desarrollo del transporte por carretera debe ser considerado como el más importante. Los factores más importantes que impiden la utilización completa de los transportes automotores de la región son los altos costos del equipo, las ganancias elevadas de los importadores de vehículos y repuestos, los altos costos de operación a consecuencia de la carestía de combustibles, llantas y accesorios, y el mal estado de los caminos. Más importante es la necesidad de obtener una operación eficiente de los varios servicios existentes. Es importante poseer buenos servicios urbanos, los que deben ser considerados como servicios públicos igual que la distribución de energía eléctrica, agua, etc. Muchos de los servicios existentes prestados por pequeñas empresas que operan pocas

/unidades o

unidades o una sola, podrían agruparse en cooperativas o "consorcios", ya que solamente mediante una operación en gran escala se pueden obtener los capitales necesarios.

La situación no es la misma en lo que concierne a los servicios interurbanos. No se sugiere que éstos se organicen en gran escala; lo que se requiere es mejorarlos, especialmente la frecuencia de los viajes, así como el confort y la seguridad. También debe considerarse el taxi como servicio público y, por lo tanto, debe exigirse que los taxis tengan las tarifas a la vista del pasajero cuando no se usen taxímetros.

En los transportes de carga por camión, hay varios problemas, entre ellos las tarifas altas, la irregularidad de los servicios, la poca seguridad y otros inconvenientes, tales como la falta de centros de recepción y de distribución de las cargas. Se recomienda una organización mejor de los servicios por carretera y la necesidad de que se publiquen las tarifas. Otros factores adversos en cuanto al transporte automotor en general son la falta de mantenimiento, las reparaciones deficientes, los tipos antieconómicos de vehículos y la carencia de facilidades crediticias. Se sugiere la mejora de los vehículos a tracción animal y la paulatina disminución de éste género de transporte, que es aún uno de los más importantes en la región, pues existen entre 50,000 y 100,000 carretas de bueyes.

Es preciso mejorar la organización y administración del transporte por carretera, tanto desde el punto de vista gubernamental como del privado, ya que éste es una de las maneras más apropiadas

/para el desarrollo

para el desarrollo del transporte por carretera. Finalmente, es menester prestar más atención a la prevención de accidentes y a la necesidad de recopilar estadísticas.

El DIRECTOR propone que se dividan los puntos tratados en cuatro grandes partes, a saber: 1) factores que influyen en el costo de los vehículos y de la operación de los mismos y, conjuntamente, los tipos de vehículos; 2) diferentes clases de servicios; urbanos, interurbanos, taxis y carga; 3) tracción animal, y 4) problemas varios de reglamentación, estadística, etc.

Costos de capital y de operación

El señor HASSAN (Panamá) se refiere a los factores que encarecen los vehículos y la operación de los mismos, y confirma lo expuesto en el informe de la Misión. Sería deseable llegar a acuerdos con las compañías marítimas en cuanto a la reducción de los fletes, y también reducir los derechos aduanales y las comisiones de los importadores. Pero los malos caminos constituyen la razón principal de los costos de explotación excesivos. En Panamá los costos de operación en caminos malos son cuatro veces más altos que en la carretera transistmica. No hay falta de buenos mecánicos en Panamá, donde existen buenas escuelas para enseñanza y adiestramiento.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) hace diversas consideraciones sobre la evolución del autotransporte en su país, que en un principio tuvo un estado caótico, pero que posteriormente se reglamentó sobre toda partir de la promulgación de la Constitución de 1950 y la creación de la Dirección de Comercio, Industria y Minas. El Estado trata de favorecer la formación de cooperativas, que a

/veces empiezan

veces empiezan como simples consorcios para evitar una competencia ruinosa, efectuar compras en común, imponer buenos servicios, etc. El gobierno ha permitido que se eleven las tarifas de pasajeros en un centavo de colón, lo que rendirá aproximadamente 1.200,000 colones, que el Estado retiene para formar un fondo destinado a costear la oficina de control de los servicios y para hacer préstamos a largo plazo a las cooperativas o consorcios para la compra de vehículos.

El señor MELARA (El Salvador) se manifiesta de acuerdo con lo dicho respecto a los factores de encarecimiento del transporte y sugiere que se estudie la posibilidad de instalar una planta de montaje en un lugar apropiado para abastecer a Centroamérica.

El señor LANUZA (Panamá) considera que las rebajas de derechos y del impuesto de la gasolina, etc., afectarían los presupuestos nacionales, pues estos impuestos contribuyen a la construcción y mantenimiento de las carreteras. Cree que una solución que no afectaría al aspecto fiscal sería que los gobiernos aumentaran los derechos a los vehículos importados armados y los rebajaran a los vehículos que vinieran para ser ensamblados. Agrega que el alto costo de los combustibles no se debe tanto a los impuestos sino al hecho de que tienen un precio alto en la fuente. En algunos países las comisiones máximas de los vendedores de vehículos a motor son fijadas por los Gobiernos.

El señor CANTARERO (Nicaragua) expresa dudas en cuanto a la importancia dada a los impuestos como factor de encarecimiento de la operación. Pregunta como se podría llevar a cabo el programa de construcción de carreteras si se suprimiera este impuesto. Agrega

/que no sería posible

que no sería posible aumentar como compensación el impuesto a los automóviles de lujo, pues estos vehículos son materia de regates en los convenios de comercio internacional. No se opone a las recomendaciones, pero cree que una baja de los impuestos no se traduciría siempre en tarifas de transporte más bajas.

El señor INESTROZA (Honduras) también cree que se ha dado demasiada importancia a los impuestos, y que si éstos se reducen las tarifas no bajan y, por lo tanto, el usuario no se beneficia.

El señor PIEDRASANTA (Guatemala) estima que los altos impuestos son solamente una de las diversas causas que contribuyen al encarecimiento del transporte. Hay que tomar en cuenta la importancia de estos elementos en su conjunto. Si los transportadores no bajan las tarifas en proporción a la reducción de los impuestos, no hay que hacer la reducción. Hace ver la conveniencia de estandarizar las carrocerías en el menor número de tipos como un primer paso para una industria de construcción de carrocerías.

El DIRECTOR expresa que para que una planta de ensamble pueda producir económicamente es necesario que la demanda de vehículos sea muy elevada, y que esto habría que estudiarlo muy despacio, pues aun países de mayor mercado no han tenido una experiencia completamente satisfactoria en cuanto a costos. En cambio, le parece que habría mejores perspectivas para una fábrica de llantas para toda Centroamérica, aprovechando en parte la producción de hule de la región, especialmente la de Costa Rica. El programa de integración económica discutido por los Ministros de Economía en Tegucigalpa en agosto de 1952 preveía la posibilidad de semejante fábrica después de /un estudio muy

un estudio muy cuidadoso. Por ahora se ha aplazado, en vista de industrias de mayor prioridad.

El señor HASSAN (Panamá) informa sobre los inconvenientes resultantes del sistema de operación de los ómnibus denominados "chivas" en Panamá, sistema que el gobierno está tratando de modificar. Se refiere también al problema de los vehículos de tráfico mixto de pasajeros y carga, que considera conveniente se introduzcan en algunas zonas.

El señor RODAS (Guatemala) duda que la recomendación respecto a la reducción de impuestos sea justificada. El impuesto a los combustibles líquidos rinde considerables ingresos en Guatemala. Sin embargo, los gobiernos deben considerar los demás factores de costo, entre ellos el uso persistente de vehículos que deberían destinarse a chatarra. Creyó en un principio que las recomendaciones de la Misión eran poco eficientes y poco prácticas, pero se da cuenta de que vale la pena insistir en los diversos puntos abarcados, para que los gobiernos vean cuales medidas pueden adoptar, según las condiciones de cada país, para rebajar los costos.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/ANT) ve la necesidad de que se mantenga, como un mal necesario, el sistema de vehículos mixtos, pero afirma que el ideal sería separar por completo los de carga de los de pasajeros; mientras tanto hará falta un tipo de carrocería que permita la separación de los pasajeros de la carga.

El señor LICON CASTRO (Observador, Cámara Nacional de Transporte) hace una exposición sobre los precios de pasajes de los servicios urbanos de pasajeros y se refiere principalmente a los precios exa-

/gerados de los

gerados de los vehículos, de las carrocerías de fabricación nacional y en particular de los repuestos, lo que, añadido a los intereses elevados que los transportadores tienen que pagar por su capital circulante y por el financiamiento de las adquisiciones, explica la difícil situación económica de las empresas que efectúan el transporte urbano de pasajeros.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) es partidario de la intervención del gobierno con el fin de facilitar la financiación de la adquisición de nuevas unidades de transportes por carretera y solicita que se refuerce la recomendación en este sentido.

El señor JUESADA (El Salvador) dice que para facilitar la sustitución del equipo viejo, se podría proponer la creación de un fondo que se formaría, durante algunos años, con la diferencia resultante de la disminución de los impuestos.

EL DIRECTOR, resumiendo, hace ver que mucho de lo expuesto acerca de los altos costos del equipo y de las operaciones refuerza las recomendaciones de la Misión, y que es preciso que se reconozca plenamente que el autotransporte es un servicio público que, como tal, requiere medidas gubernamentales que lo faciliten, lo abaraten y lo vuelvan más eficaz y seguro.

Se levanta la sesión a las 12 horas.

