



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.6
ST/TRA/Conf.5/SR.6
16 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 QUINTA SESION

(San José, Costa Rica, 12 de junio de 1953, 9 Hs.)

SUMARIO:

- I. Problemas regionales de transportes (cont.)
 3. Transporte marítimo
 - Consideraciones generales.

PARTICIPANTES:

Sr. ZELEDON VENEGAS	Costa Rica
Sr. FACIO	Costa Rica.
Sr. CORREDERA	Costa Rica.
Sr. OSEGUEDA	El Salvador
Sr. QUESADA	El Salvador
Sr. PEREZ CAMINO	El Salvador
Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
Sr. RIVAS	El Salvador
Sr. MELARA	El Salvador
Sr. RODAS	Guatemala
Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
Sr. MEJIA	Honduras
Sr. INESTROZA	Nicaragua
Sr. CANTARERO	Nicaragua
Sr. SILVA	Nicaragua
Sr. MONTERROJAS	Nicaragua
Sr. MONTIEL	Nicaragua
Sr. HASSAN	Panamá
Sr. LANUZA	Panamá
Sr. LOPEZ FABREGA	Panamá

SECRETARIA:

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

OBSERVADORES:

Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social.
Sr. TWISS	International Road Federation.
Sr. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional
Sr. DORIA PAZ	México.
Sr. FRANCISCO FONT	Secretario Carreteras y Caminos de Costa Rica.
Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola.

Se abre la sesión

CONSIDERACIONES GENERALES

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/AAT) señala las ventajas naturales que la configuración del istmo centroamericano tiene para los transportes marítimos. El istmo está constituido por una cadena de países, y todos, con excepción de El Salvador, tienen litorales en ambos océanos. Los centros de producción se encuentran cercanos a las costas, y todas las capitales, que son los principales centros de consumo, están a menos de 150 kilómetros por ferrocarril o carretera del puerto de altura más cercano.

Dadas estas ventajas era de esperarse un movimiento marítimo intenso, y, sin embargo, el tráfico marítimo intercentroamericano es sumamente bajo. El tráfico de trasbordo en el Canal de Panamá y el tráfico de altura considerado globalmente es de mayor volumen, pero en vista de las ventajas naturales antes expuestas, podría esperarse un tráfico mayor: el problema de tarifas, que se considera posteriormente, explica en parte por qué no es más intenso el movimiento marítimo.

Los servicios marítimos en el litoral del Pacífico de un extremo del istmo al otro son regulares y frecuentes: la Grace Line, la Independence Line y la Compañía Frutera son las tres líneas principales que hacen este servicio. Con menos regularidad hacen este servicio la Mamenic, la línea francesa, la italiana y una sueca.

En el Atlántico no hay servicio regular entre los puertos del istmo. Hay servicio frecuente entre puertos del Golfo de Honduras, y con menos frecuencia de un extremo al otro, pero sin tocar los puertos intermedios.

/El problema de

El problema de las tarifas es muy complejo, pues son muchos los factores que entran en juego para formarlas. Entre los principales está el volumen de tráfico. La mayoría de los puertos de altura del Istmo, con excepción de Cristóbal y Barrios, tiene un volumen muy bajo. Las fluctuaciones estacionales son un segundo factor, y como el principal producto de exportación de los países del Istmo es el café, ya que el banano no constituye carga de carácter público, las fluctuaciones son marcadas. En Acajutla, puerto cafetalero, el movimiento a principios de año es muy fuerte, y en meses como agosto y septiembre es casi nulo. Las diferencias direccionales en el tráfico constituyen un tercer factor. Se ejemplifica este fenómeno con el movimiento portuario de San José y La Libertad, donde el volumen de importación es de 15 a 20 veces el volumen de exportación. Un cuarto factor es la naturaleza de la mercancía transportada que frecuentemente es mercancía valiosa, requiere cuidado especial o es de difícil estiba. El elevado flete marítimo de los vehículos se explica porque es mercancía costosa de transportar. Finalmente, se deben considerar otros medios de transporte competitivos, así como las defectuosas condiciones portuarias, factor que tiende a elevar mucho los costos.

Respecto a casos específicos de fletes de mercancía procedente de o destinada a puertos ístmicos, no ha sido posible, en primer lugar, obtener datos precisos de costo de operación de los barcos que hacen el servicio; pero aun disponiendo de estos datos su valor sería relativo debido a los subsidios directos e indirectos y a otros elementos de ayuda financiera que tiene las líneas. Otro medio para poder emitir un

/juicio sobre el

juicio sobre el nivel de las tarifas es comparar los fletes vigentes con otros que se consideran razonables y con el valor de la mercancía. Los fletes que se consideran razonables son los de la Flota Grancolombiana, cuyos usuarios son principalmente los mismos propietarios, y cuyas rutas, volumen y naturaleza del tráfico son muy semejantes a estos mismos factores del tráfico marítimo de los países ístmicos.

La tarifa en Centroamérica para el principal producto de exportación, el café, es razonable, tanto desde el punto de vista comparativo de los fletes de la Flota Grancolombiana, como del punto de vista de lo que el flete representa en comparación con el valor del producto. Para los productos de importación no se puede emitir un juicio de carácter general, pues a diferencia de los de exportación que son pocos, son muchos y muy variados. Para algunos, como los vehículos, la tarifa parece ser elevada. En cambio, sobre los fletes intercentroamericanos sí se puede emitir un juicio concreto, y éste es en el sentido de que son excesivamente elevados. Mientras existan estos fletes, difícilmente se podrá desarrollar el tráfico marítimo intercentroamericano, y menos aún el de la Zona Libre con los países centroamericanos.

El tráfico marítimo intercentroamericano difícilmente podrá justificar el establecimiento de una flota. En cambio el tráfico de ultramar es de suficiente volumen para una flota. Sin embargo, la existencia de un tráfico potencial es solamente uno de los tantos factores que hay que tomar en cuenta. Este tráfico se estima en aproximadamente 1,250,000 toneladas métricas anuales, cifra superior al volumen total del tráfico movido en 1952 por la Flota Grancolombiana, que fué de

/1,069,000 toneladas

1,069,000 toneladas, para el cual se contó en promedio con 26 barcos — 14 propios y 12 fletados— de los cuales varios barcos tienen 3,085 de tonelaje bruto cada uno. La Flota tiene servicio a Nueva York, Nueva Orleans y Puertos de Texas, Canadá y Europa. En 1952 tuvo una utilidad líquida de más de 7 millones de pesos colombianos.

En cuanto a puertos regionales, sería conveniente que países como Guatemala y El Salvador, que en la actualidad tienen en proyecto obras portuarias de gran envergadura, consideren la posibilidad de que en sus proyectos se tomen en cuenta intereses regionales para lograr una mejor utilización de obras tan costosas.

Son seis los puertos que se pueden considerar de interés regional. Tres se encuentran en el Golfo de Honduras y tres en el Pacífico. De los primeros, Puerto Barrios es ya un puerto regional, pues parte de la carga procedente de o destinada a El Salvador utiliza este puerto. Puerto Cortés podrá constituir otra salida al Atlántico para El Salvador, cuando se termine de construir la carretera en territorio hondureño. Santo Tomás se tendrá que construir totalmente, lo mismo que el último tramo de la carretera al Atlántico. En el Pacífico, Acajutla podrá abarcar en su zona de influencia la parte fronteriza de Guatemala cuando quede terminada la carretera costera. Cutuco tiene un especial interés para Honduras por las dificultades de las maniobras en Amapala, y San Juan del Sur, que en la actualidad ya tiene algo de importancia como puerto regional, la tendrá mayor cuando esté conectado por la carretera internacional.

El señor LANUZA (Panamá) presenta una breve historia de la Zona

/Libre. El

Libre. El Gobierno de Panamá hizo primero un estudio y decidió después hacer otro más detallado para ver qué posibilidades tenía la Zona. Llamó al señor Lyons, que estuvo un tiempo en Panamá, y recomendó que la Zona se estableciera en Colón y no en el litoral del Pacífico.

En 1948 se creó la Zona. La mercancía puede entrar y salir de ella sin pagar derechos. Puede venderse a los barcos o a la Zona del Canal también sin pagar derechos, pero si sale para su venta a la República de Panamá, tiene que pagar los impuestos correspondientes. Actualmente se han establecido ya en la Zona algunas casas de bastante importancia. Los principales productos empacados en la Zona son en su mayoría medicinas, y por eso se explica que gran número de ellos se envíe por avión. El año pasado el volumen de mercancía manejado por la Zona Libre fué de poco más de 8,000 toneladas.

Con relación al problema de los servicios marítimos entre los puertos centroamericanos y la Zona Libre, son dos compañías principales las que hacen este servicio —la Grace Line y la Compañía Frutera— pero ambas dan cierto trato preferencial a su propia mercancía. Como el grueso de la carga procedente de Nueva York lo transporta la Panama Line y esta línea no tiene conexión con puertos centroamericanos es por lo general la Frutera o la Grace Line la encargada de transportar esta carga de Cristóbal al puerto de destino. Si los barcos de estas dos últimas compañías en un momento dado tienen que escoger entre su propia carga y la de la Panama Line, es natural que prefieran la propia. A esto obedecen en parte las demoras que sufre la mercancía en Cristóbal, tanto la destinada a puertos centroamericanos como la procedente de estos mismos puertos

/Sucede también que

Sucede también que la Compañía Frutera es principalmente una empresa bananera y el transporte marítimo es solamente un complemento. Es, pues, natural que la compañía dé preferencia a su carga propia. La Grace Line se dedica principalmente al transporte del café, y también da trato preferencial a esta carga.

Por lo que toca a tarifas, éstas se pueden considerar discriminatorias, pues es mayor la tarifa entre Colón y puertos centroamericanos que entre Nueva York y estos mismos puertos. Debido a gestiones de la Zona Libre, la Compañía Frutera ha accedido a establecer una tarifa compuesta que y está en vigor, de manera que la tarifa entre Nueva York o Nueva Orleans y puertos centroamericanos del Pacífico es la misma que entre Nueva York o Nueva Orleans y Cristóbal más la tarifa entre Cristóbal y los mismos puertos centroamericanos del Pacífico. A esta tarifa sólo se agrega 2.20 dólares por descarga en Cristóbal y otros 2.20 por volverla a cargar.

Sería muy difícil que el tráfico intercentroamericano por sí solo justificara el establecimiento de una flota, pero en cambio el volumen de tráfico total de altura entre puertos centroamericanos y puertos de Estados Unidos y Europa sí podría justificar el establecimiento de una flota a semejanza de la Grancolombiana.

Recomienda se calcule lo que costaría mover una tonelada de carga por carretera, por ejemplo, entre Panamá y San José, Costa Rica, para comparar con el costo del transporte marítimo. Sobre la base de 9 centavos de dólar por tonelada - kilómetro, que menciona la Misión en la página 425, aquel costo sería de 88 dólares,

/comparado con

comparado con 44 dólares por mar. Por avión el costo sería de 80 dólares. Menciona estas cifras para que se aprecie la diferencia grande a favor del transporte marítimo.

El señor RODAS (Guatemala) considera que sólo actuando Centroamérica en su conjunto puede llegar a establecerse una flota. Señala que la situación de las tarifas centroamericanas es verdaderamente trágica y que parece imposible que hasta ahora los países se hayan preocupado tan poco por este problema. Discrepa un poco su opinión con lo dicho por el señor Rodríguez Macedo y el señor Lanuza en el sentido de que cree que la carga centroamericana, por ejemplo, productos como maderas de Honduras y Guatemala y otros productos agropecuarios, sí podría justificar el establecimiento de una flota, e indica que desearía se concretara más sobre el problema de su establecimiento. Propone que se fortalezca la recomendación XXII de la Misión.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) expresa que en vista de las generosas concesiones que se han brindado a las compañías que explotan los servicios marítimos, los gobiernos deberían formular peticiones en el sentido de que rebajen sus tarifas y no obstaculicen el comercio, y sugiere que esto se incluya en la recomendación XXII. Suplica a los representantes de Nicaragua que ilustren a los presentes sobre sus experiencias con la flota que poseen.

El señor CANTARERO (Nicaragua) se refiere a la experiencia que ha tenido su país. La imposibilidad de comunicación entre la zona atlántica y pacífica por tierra fué uno de los motivos que originalmente promovieron el establecimiento de su flota propia. Posteriormente se vió la

/necesidad de tener

necesidad de tener servicios directos con países de ultramar, pues los comerciantes resultaban perjudicados con las demoras tan grandes causadas por los trasbordos en Cristóbal. Se refiere a la Mamenic, indicando la naturaleza de su tráfico, sus rutas, el número de barcos que posee y la difícil situación financiera por la que atravesó en un principio la empresa; en cuanto a tarifas, forma parte de la Atlantic and Gulf/ Pacific Coast Central America Conference y la Atlantic and Gulf/Panama City Conference. Respecto al tráfico intercentroamericano, considera que en algunos puertos hay discriminación y sugiere se vea la posibilidad de que todos los barcos de bandera centroamericana obtengan tratamiento nacional en los puertos del Istmo.

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/ANT) indica que ha habido una mala interpretación, pues tanto él como el señor Lanuza dijeron que el volumen de tráfico intercentroamericano difícilmente justificaría por sí sólo el establecimiento de una flota, pero que incluyendo el movimiento ístmico de ultramar sí podría justificar el establecimiento de dicha flota.

El señor CANTARERO (Nicaragua) muestra dudas acerca de que el comercio marítimo intracentroamericano sólo sea de 50,000 toneladas anuales. El maíz que Nicaragua vende al El Salvador en ciertos años llega a ser alrededor de 20,000 toneladas y este movimiento se hace por barco de Morazán a Cutuco.

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/ANT) señala que las cifras que ha dado se refieren a 1951 y que en este año fueron aproximadamente 13,000 toneladas las que se movieron entre puerto Morazán y Cutuco, y

/que entre los

que entre los productos transportados no solamente se incluía maíz sino algunos otros productos agrícolas. También cita la cifra referente al grueso del movimiento marítimo intracentroamericano, que fué el transporte de cemento de Panamá a El Salvador —unas 18,000 toneladas— y señala que probablemente este tráfico desaparecerá en breve. Por lo que se refiere a las 20,000 toneladas a que a hecho alusión el señor Cantarero, indica que probablemente esta cifra se refiera a otro año que no sea 1951 o que quizá parte de este tráfico de maíz se haga por tierra a través de Honduras.

El señor LANUZA (Panamá) hace referencia a lo que se ha dicho sobre la propiedad de los puertos en el istmo centroamericano y dice que en Panamá los dos puertos principales son propiedad del gobierno norteamericano. El gobierno de Panamá está sumamente interesado en la construcción de puertos nacionales, y desde hace ya algún tiempo ha solicitado los servicios de una importante empresa norteamericana para que dictamine sobre el establecimiento de un puerto en Colón. El estudio de esta empresa ya ha sido terminado y se entregará al gobierno de Panamá en breve. Cuando esté terminado este puerto desaparecerán muchas prácticas preferenciales que actualmente obstaculizan el comercio.

El señor DOMÍNGUEZ (Observador, México) habla de la experiencia mexicana. Los puertos para tener éxito deben vincularse a servicios marítimos adecuados. La experiencia de la MAMENIC es muy digna de tomarse en cuenta. También señala el esfuerzo que Panamá está haciendo, pero hay que tener en cuenta que en la actualidad la situación de los trabajadores tiende a gravar los costos de trasbordo, y sugiere que la

Misión considere la manera de evitar toda operación innecesaria de trasbordo. México también tiene mucho interés en el establecimiento de la flota propuesta y sería preferible que los esfuerzos no se atomicen. Quizá lo más indicado sería no una flota formada exclusivamente por los países ístmicos sino incluyendo a México y posiblemente aún a los países grancolombianos. Respecto al costo por tonelada-kilómetro de transporte por carretera, el calculado de 9 a 16 centavos de dólar le parecía excesivamente elevado para la comparación con el tráfico marítimo.

El señor CLINKE (Misión CEPAL/AAT) explica que este alto costo obedece a las circunstancias tan adversas para la región, tales como malos caminos, vehículos y combustible caros, fluctuaciones estacionales y diferencias direccionales de la carga transportada. De mejorarse las carreteras, incrementarse el volumen de tráfico y bajar el costo de los vehículos y el combustible, se cree que el costo del transporte por tonelada -kilómetro podría bajar, en promedio hasta 4 y medio centavos de dólar la tonelada- kilómetro.

El señor RODRIGUEZ MACEDO (Misión CEPAL/AAT) manifiesta que lo dicho por el señor Doria Paz con referencia a la necesidad de que los puertos estén integrados con servicios marítimos es muy importante y pide la atención de los representantes de El Salvador para que tengan presente esta circunstancia en la integración del puerto de Acajutla. Explica el caso de la situación portuaria en El Salvador, en que dos de los tres puertos de altura que tiene el país están estrechamente vinculados con empresas navieras, y de no darse la debida atención a este

/factor de

factor de integración posiblemente no se lograría la utilización que requeriría una inversión tan grande como la del puerto de Acajutla.

El señor QUESADA (El Salvador) explica que tanto La Libertad como Acajutla funcionan mediante contrato que expira cada año, de manera que el gobierno puede prorrogar el contrato un año más o administrar directamente el puerto.

El señor OSEGUEDA (El Salvador), haciendo referencia a la crítica sobre Acajutla, sostiene que en su país no sólo se piensa en el pasado sino en el futuro, y que se tiene en cuenta el proyecto de la flota pues se considera que es básico para la liberación económica.

Se levanta la sesión a las 12 horas.

