



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.2
ST/TAA/Conf.5/SR.2
13 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 PRIMERA SESION

(San José, Costa Rica, 10 de junio de 1953, 9 Hs.)

SUMARIO:

1. Problemas regionales de transporte
 1. Caminos:
Consideraciones generales.



y029 85300344 S

PARTICIPANTES:	Sr. FACIO	Costa Rica
	Sr. CORREDEIRA	Costa Rica
	Sr. SALAS	Costa Rica
	Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
	Sr. MELARA	El Salvador
	Sr. OSEGUEDA	El Salvador
	Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
	Sr. RIVAS	El Salvador
	Sr. RODAS	Guatemala
	Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
	Sr. MEJIA	Honduras
	Sr. INESTROZA	Honduras
	Sr. CANTARERO	Nicaragua
	Sr. MONTIEL	Nicaragua
	Sr. MONTERROJAS	Nicaragua
	Sr. SILVA	Nicaragua
	Sr. HASSAN	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. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
	Sr. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
	Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones Naciones Unidas.
	Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT
OBSERVADORES:	Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social
	Sr. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional
	Sr. TWISS	International Road Federation.
	Sr. PEREZ	Cámara Nacional de Transportes
	Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola.

Sr.. RAPHAEL

KLM, Royal Dutch
Airlines
México..

Sr. DORIA PAZ

Se abre la sesión

CONSIDERACIONES GENERALES

El DIRECTOR del Seminario recuerda a los participantes que, tratándose ésta de una reunión técnica, los puntos de vista que se expresen no son necesariamente los oficiales; no siendo una conferencia de gobiernos, no se llegará a resoluciones ni recomendaciones del Seminario como tal, sino que se presentará posteriormente a los gobiernos un informe de labores en que se resuman las conclusiones, señalando los casos de acuerdo y aquellos en que haya discrepancias con el informe de la Misión. La versión definitiva de éste que redacte la Misión tendrá en cuenta las observaciones hechas por los técnicos centroamericanos presentes en el Seminario, pero las recomendaciones de la Misión serán en definitiva de la responsabilidad de la misma.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) hace una exposición resumida de la situación actual de las carreteras internacionales de Centroamérica, de los principales problemas existentes y de las recomendaciones de la Misión sobre esa materia. Se refiere en primer lugar a que es necesario tener presente que el informe sólo

/ representa un

representa un esfuerzo inicial de investigación en un campo que requiere mayor exploración para lograr un mejor esclarecimiento de los problemas existentes y poder llegar a conclusiones más positivas. La densidad vial de la región centroamericana es escasa y las cifras que la expresan son indicativas del enorme esfuerzo que estos países deben realizar para el desarrollo de las carreteras. Pasa a analizar las ventajas que la carretera tiene ya actualmente y tendrá especialmente en el futuro sobre otros medios de transporte, como el ferrocarril. Expresa la importancia que debe asignarse al factor inversión de capital para la construcción o mejoramiento de las carreteras, ya que del mayor o menos empeño que los países pongan para ir logrando una creciente reducción del costo dependerá en gran parte el éxito de sus programas de caminos en el futuro, dadas las condiciones desfavorables en que se desenvuelve su ejecución en Centroamérica y la necesidad de procurar lograr el máximo de beneficio de la aplicación de esa inversión. Una mayor productividad puede y debe alcanzarse no sólo a través de la ejecución de carreteras eficientes para el transporte interno sino mediante su conexión con aquellas de otros países que le habrán de reportar un considerable incremento del tráfico.

Hace una enumeración de las carreteras propuestas para el sistema internacional, así como un análisis justificativo de las recomendaciones presentadas para la consideración de dichas rutas y explica el plan de ejecución de todo el sistema internacional que

/se sugiere

se sugiere en el informe.

Los países centroamericanos necesitan formular cuidadosos programas en que la construcción y mejoramiento de las carreteras se lleve a cabo por etapas y dentro de una escala de prioridades perfectamente definida, de modo que no se ejecuten aquellas rutas que no tengan plena justificación económica ni se posterguen las que habrán de determinar mayores beneficios inmediatos o a corto plazo. Aun en el caso de que las prioridades hayan sido previamente establecidas, debe tenerse en cuenta, además, que es necesario usar de mucha prudencia en relación con las características asignadas a las rutas consideradas y a la calidad de su ejecución, las que deben armonizar con la apreciación real de la capacidad de tráfico y de la aptitud para promover el desarrollo. Por lo tanto, debe darse considerable énfasis a la necesidad de tratar de lograr el mayor acierto en la selección de las carreteras que se proyectan, en la asignación de sus características y en el cuidadoso estudio y trazado que una etapa inicial de ejecución requiera, de modo que sea posible su transformación posterior en otra de superior categoría.

Expresa, en seguida, la importancia que para el tráfico internacional habría de tener la coordinación de las actividades de construcción y mejoramiento de las rutas internacionales en cada uno de los países que las comprenden, así como la uniformidad, hasta donde sea posible, de las características fundamentales y el

/estado de conservación

estado de conservación de esas mismas carreteras en cada uno de ellos. A continuación hace mención de los aspectos relacionados con las limitadas disponibilidades de personal técnico y especializado, así como con aquellos referentes a la escasa investigación tecnológica de los suelos y materiales utilizados en la construcción de caminos y la insuficiencia de datos estadísticos referentes a esas actividades. Debido a la corta experiencia centroamericana en estos asuntos, los métodos de construcción y mantenimiento actualmente aplicados no son sino excepcionalmente de una alta calidad, siendo por lo tanto encomiable que a pesar de ello se esté ya logrando un rápido aumento de la productividad técnica en el cumplimiento de las diversas fases de ejecución de un camino. Es ya evidente una tendencia manifiesta hacia una mayor mecanización en las actividades de construcción y mantenimiento de los caminos, la que debería ser objeto de una mayor superación, sobre todo en aquellos países de muy escasa población.

El señor CANTARERO (Nicaragua) se refiere al plan de carreteras internacionales sugerido en el informe y, en particular, a la propuesta Carretera del Litoral en el tramo Chinandega-Choluteca y a las dificultades que existirían para llevar a cabo este tramo. Duda que se justifique desde el punto de vista económico, sobre todo mientras Nicaragua tenga que construir otros caminos de mayor urgencia. Es en esencia un problema de prioridades en el programa de Nicaragua, ya que agregar un millón de dólares al

/programa actual

programa actual de 21 millones en cinco años puede significar una carga pesada si se tienen en cuenta otras necesidades de inversión; los recursos técnicos y financieros de su país son limitados.

El señor RODAS (Guatemala) expresa que Guatemala está interesada en desarrollar su sistema de carreteras y que por consideraciones especiales de orden interno está empeñada en llevar a cabo la liberación económica del país mediante la ejecución de la carretera del Atlántico.

El señor LOPEZ FABREGA (Panamá) hace referencia a la primera parte de la recomendación I en el sentido de que debe darse prelación preferente no solamente a la ejecución de los tramos actualmente intransitables de la Carretera Interamericana para establecer la comunicación desde la frontera México-Guatemala hasta San José de Costa Rica, sino para establecerla hasta la capital de Panamá.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) aclara que realmente la prioridad preferencial ha sido dada a toda la Carretera Interamericana, pero que se ha creído conveniente recomendar que la labor se realice en dos etapas, sin que ello quiera decir que durante la ejecución de los tramos intransitables en los países en que ellos existen no se vaya a realizar ninguna labor en los otros países. En vista de la imposibilidad física para establecer la comunicación hasta Panamá durante la primera etapa del plan, se recomienda que Panamá vaya atendiendo aquellos tramos que necesitan mejoramiento para el tráfico local. Por lo tanto, al mismo tiempo /que se están

que se están ejecutando los tramos intransitables en Guatemala, Honduras y Costa Rica estarían mejorándose ciertos tramos en El Salvador, Nicaragua y Panamá.

El señor MEJIA (Honduras), si bien considera que la Misión analiza los problemas viales en Centroamérica con mucho acierto, cree sinceramente que, en lo que se refiere a Honduras, las recomendaciones se apartan de la realidad. Casi parece que algunas de éstas tienen por objeto cruzar las fronteras hondureñas el mayor número de veces, concepto que se desvía del de la integración vial de los seis países. El criterio empleado en el plan propuesto por la Misión se base casi exclusivamente en las necesidades y no en la capacidad de los gobiernos para asumirlas. El plazo previsto es demasiado corto y los costos estimados demasiado bajos. Las decisiones sobre programas a largo plazo deben tomarse conjuntamente con otras en el campo del desarrollo y de la integración económica centroamericana; estos planes están apenas en estudio y por tanto es preciso aplazar aquellas decisiones.

En cuanto a la primera etapa, hace diversas consideraciones acerca de la carga financiera que representaría para Honduras. Los 18 millones de dólares estimados serían en todo caso insuficientes para construir 840 kilómetros de carretera, pues el costo promedio en Honduras para camino pavimentado no es inferior a 35,000 dólares por kilómetro. Sólo en 1951/52 ha podido Honduras construir más de 100 kilómetros anuales, gracias a que dispuso de recursos financieros.

/El tráfico

El tráfico sobre la Carretera Interamericana es limitado, lo que refleja el escaso comercio entre los países unidos por la misma. Entre Honduras y El Salvador casi nunca alcanza 100 unidades diarias. Dicho tráfico no justifica económicamente el mantenimiento de dicho camino sin considerar la apertura de caminos que unirían zonas productoras con sus mercados. Es preciso estudiar el potencial del movimiento comercial intercentroamericano a fin de justificar las fuertes inversiones recomendadas por la Misión.

El señor OSFQUEDA (El Salvador) expresa algunas consideraciones de orden general sobre su país, y señala la importancia que en su concepto tiene la ejecución de la Carretera Interoceánica El Salvador-Honduras. Dicha ruta contribuiría fundamentalmente a lograr la integración económica centroamericana, ya que mediante ella y su conexión adicional con Guatemala dicha carretera interesaría a tres países: El Salvador, Honduras y Guatemala.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) alude también a la carretera Ocotepeque-Puerto Cortés y recalca la utilidad que tendría el que los tres gobiernos interesados se pusieran de acuerdo para establecer la comunicación.

El señor DORIA PAZ (Observador, México) encuentra que la experiencia de su país en la construcción de carreteras puede ser muy útil a las repúblicas centroamericanas y ofrece proporcionar a los participantes diversas informaciones al respecto. Señala, en particular, que los costos de construcción por kilómetro son más bajos en México que en Centroamérica.

/El señor ELIAS

El Sr. ELIAS (Misión CEPAL/AAT) concuerda en que los costos de construcción de caminos son elevados en Centroamérica y que por ello el Informe subraya la necesidad que existe de reducir esos costos, que pueden explicarse parcialmente pero no justificarse. La Misión, teniendo en cuenta las experiencias de otros países latinoamericanos, hace presente que dichos costos pueden ser reducidos considerablemente a medida que se vayan intensificando las actividades constructivas y se vayan obteniendo mayores beneficios de las inversiones aplicadas a caminos.

Refiriéndose a las observaciones del señor Mejía, agrega que no ha sido el propósito de la Misión colocar a ningún país centroamericano en situación económica difícil con la presentación de proyectos que puedan tener magnitud considerable, sino que dicho plan es el resultado de la situación actual en esos países y de sus necesidades tanto inmediatas como mediatas a corto plazo, pero que naturalmente queda a juicio de los países llevar a cabo los planes y considerar las formas de financiamiento, la relación de los mismos con otros sectores de inversión, etc. Por otra parte, es conveniente referirse a un aspecto que ha sido motivo de gran preocupación en muchos países: la forma de romper el círculo vicioso existente. No hay transportes en determinados países porque no hay caminos y no hay caminos porque no hay ingresos suficientes ni a través del transporte ni de la promoción del desarrollo económico. Corresponde entonces a los organismos técnico-económicos de esos países ver hasta qué punto sus limitaciones

/económicas les

económicas les habrían de permitir dar mayor o menor elasticidad a sus programas de caminos.

El señor CANTARERO(Nicaragua) manifiesta que le llama la atención la considerable diferencia de costos a que se hace alusión con relación a los obtenidos en México. Cree que tal vez en estos últimos no estén incluidos los del equipo, que en Nicaragua ha tenido que adquirirse, y que representa una elevada proporción del total y significa gastos en moneda extranjera.

Varios participantes expresan puntos de vista sobre los costos de construcción y sobre las ventajas de construir las carreteras por contrato y por administración, la conveniencia de adquirir equipo u operar a base de precios unitarios presentados por contratistas, la capacidad técnica requerida, etc.

Se levanta la sesión a las 12 horas.

