



NACIONES UNIDAS

CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
E/CN.12/CCE/35
7 de noviembre de 1955
ORIGINAL: ESPAÑOL

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA
DEL ISTMO CENTROAMERICANO

Tercera Reunión
Managua, Nicaragua, 30 de noviembre de 1955

NOTA DE LA SECRETARIA SOBRE LOS INFORMES RELATIVOS A
TRANSPORTE POR CARRETERA Y MARITIMO

A petición del Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, una misión conjunta CEPAL/AAT preparó, en 1953, un informe preliminar sobre el transporte en el Istmo Centroamericano que fué discutido en un seminario sobre la materia celebrado en San José, Costa Rica, y en el cual participaron técnicos de las cinco repúblicas centroamericanas y de Panamá. El informe final fué presentado a la consideración del Comité en su Segunda Reunión celebrada en San José, Costa Rica, en octubre de 1953.^{1/} El Comité acordó por medio de la Resolución 21 (AC.17) solicitar de la Secretaría que en consulta y con la colaboración de los organismos internacionales pertinentes preparara, entre otros, informes relacionados con las siguientes materias:

Reglamentación del tráfico internacional por carretera con el propósito de adoptar normas comunes que lo faciliten y que permitan eliminar obstáculos innecesarios;

Regulación y mejoramiento de los servicios marítimos y portuarios.

1/ El Transporte en el Istmo Centroamericano (Doc. E/CN.12/356)

Acción conjunta encaminada a lograr la reducción de las tarifas de fletes y seguros marítimos y la eliminación del tratamiento discriminatorio en estas materias;

Coordinación y mejoramiento de las estadísticas relacionadas con el transporte terrestre, marítimo y aéreo; e

Investigación del tráfico real y potencial entre los puertos centroamericanos, así como entre estos y el exterior, tanto con transbordo en Panamá como en servicio directo, con objeto de determinar si existen bases económicas que permitan el establecimiento de una empresa centroamericana de transporte marítimo que preste servicio eficaz en estas clases de tráfico; y, en caso de existir tales bases, elaboración de un proyecto de creación de una flota mercante centroamericana, el cual deberá someterse al conocimiento de los gobiernos indicando formas alternativas de organización y financiamiento y dando adecuada consideración a las empresas de propiedad nacional ya establecidas.

En la Primera Reunión del Subcomité de Coordinación Estadística del Istmo Centroamericano, reunido en San Salvador, El Salvador, del 24 al 28 de octubre de 1955 se prestó consideración a las estadísticas de transporte.^{1/}

En cuanto a los demás puntos, los gobiernos miembros del Comité solicitaron a la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas la designación de los expertos necesarios para realizar los estudios correspondientes.

La Secretaría presenta a la consideración del Comité los documentos titulados El Transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (Doc. TAA/LAT/3) y El Transporte en el Istmo Centroamericano. El Transporte Marítimo (Doc. TAA/LAT/5), ambos redactados por expertos de la Administración de Asistencia Técnica.

Transporte Marítimo.

En este informe se analiza la situación actual de los servicios y del tráfico marítimo en Centroamérica; el estado de las instalaciones, la

^{1/} Resolución 3 (SC.2). Véase el Informe de la Primera Reunión del Subcomité de Coordinación Estadística (E/CN.12/CCE/36)

operación y la administración portuarias; la posibilidad y conveniencia del establecimiento de una flota mercante centroamericana; y las conferencias y tarifas de fletes en vigor de las líneas de vapores que hacen el servicio a Centroamérica.

En la parte primera se hace un breve bosquejo del Istmo Centroamericano en relación con el tráfico marítimo; se describen y analizan los servicios marítimos existentes; se comenta la legislación portuaria y marítima de la región y se hace referencia a la Escuela de la Marina Nacional Salvadoreña, a la que pueden asistir alumnos originarios de los otros cuatro países centroamericanos.

Puertos y servicios portuarios Al analizar el estado de las instalaciones y servicios portuarios, los expertos encontraron que tanto los puertos y sus servicios, como los demás elementos de que dispone el transporte marítimo, adolecen de deficiencias y constituyen un obstáculo de consideración a su mejoramiento y desenvolvimiento. La mayor parte de los puertos carece de suficiente capacidad de atraque, lo que ocasiona demoras. En los puertos que cuentan con muelles de atraque no existe equipo suficiente para las maniobras de carga y descarga y los barcos tienen que efectuar dichas operaciones valiéndose de sus propios medios; en los que carecen de muelles, la escasez de remolcadores y lanchones obliga a efectuar el embarque y desembarque de las mercaderías consumiendo el doble del tiempo necesario para este tipo de operación y a veces más. En general, la capacidad de los puertos fué planeada teniendo en cuenta el movimiento de carga existente en la época en que fueron construídos, pero dado el desarrollo del comercio exterior centroamericano sus facilidades son /insuficientes

insuficientes para el movimiento de carga actual y esta situación podría empeorar en el futuro. La congestión de los puertos obedece también a la carencia en muchos de ellos de bodegas con suficientes espacios de almacenamiento para las mercaderías. Esta circunstancia se agrava por el lento procedimiento de aduanas y por la falta de vías de comunicación y elementos de transporte terrestre para movilizar rápidamente las mercaderías hacia o desde los puertos.

La administración de los puertos está encomendada a empresas de carácter privado, y ninguno de ellos goza de una administración técnicamente eficaz, con el resultado de que en la mayor parte de los puertos se prescinde del servicio de prácticos, no existen remolcadores y las tarifas de muellaje y otros servicios portuarios no corresponden a los servicios prestados. A causa de estas deficiencias, los servicios de transporte marítimo de los cinco países no se realizan con la regularidad, frecuencia y magnitud que el movimiento de su comercio exterior exige.

Después de ocuparse en forma detallada de las medidas específicas que es necesario adoptar para el mejoramiento de los puertos en cada uno de los países, el informe recomienda que, para completar la modernización y mejoramiento de los puertos, los cinco gobiernos coordinen su acción y se ocupen de una serie de aspectos generales, tales como el mantenimiento y mejora de faros y boyas, el establecimiento del servicio de pilotaje, la adquisición de remolcadores que permitan ayudar al atraque de los barcos, la compra de dos dragas con el fin de mantener el calado de la entrada de los puertos y de los canales en condiciones adecuadas para la navegación, la modernización de los procedimientos de administración de los puertos y de los servicios de aduana, y la dotación de todos los puertos con vías de acceso para los vehículos /motorizados.

notorizados. Asimismo se recomienda se impartan cursos especiales sobre legislación y administración portuarias en la Escuela Superior de Administración Pública de América Central con el fin de capacitar al personal necesario.

Flota mercante centroamericana. Al estudiar la posibilidad de establecer una flota mercante centroamericana, los expertos consideraron que existe un volumen de tráfico marítimo en la región que, excluidos el banano y los combustibles, es aproximadamente de 1.400,000 toneladas métricas al año, y que dado el número de líneas navieras que actualmente prestan servicio a Centroamérica y sus respectivos itinerarios, los actuales servicios marítimos son insuficientes para la eficaz movilización de ese volumen de carga. Por ello, los expertos estiman que una empresa naviera centroamericana podría obtener 240,000 toneladas métricas anuales de carga y, en consecuencia, consideran que la creación de una empresa naviera centroamericana está dentro del plano de las actuales posibilidades desde el punto de vista del mercado de sus servicios y de los rendimientos previsibles de operación.

Sin embargo, en vista de que la creación de una empresa naviera exigiría una inversión de unos Dls. 10 millones y que los gobiernos centroamericanos tendrían que hacer frente también a las inversiones necesarias para el desarrollo y mejoramiento de los puertos -a las cuales los expertos atribuyen un orden mayor de prelación- se sugiere la conveniencia de que dichos gobiernos sopesen la posibilidad de financiar el mejoramiento general de los puertos y los servicios portuarios al mismo tiempo que el capital de la empresa naviera, y que en caso de que la capacidad de los países no permitiese hacer frente a ambas inversiones a la vez, el financiamiento de una empresa

/ naviera se

naviera se aplaza hasta tanto no se hayan mejorado aquellos servicios. Al propio tiempo, se hace hincapié en el hecho de que el mejoramiento portuario significaría un beneficio para el total de la carga que se moviliza por vía marítima, mientras que la empresa naviera, aun cuando obtuviera de un 20 a 25% del total de la carga, sólo podría beneficiar a los países en esa proporción y a medida que las demás condiciones lo permitiesen. Es obvio que la empresa centr. americana no estaría, por sí sola, en aptitud de solucionar los problemas de congestión, falta de muelles, bodegas y elementos de maniobra, y su funcionamiento se vería entorpecido y entorpecería aún más a líneas que actualmente están en operación, si no se mejoran previamente los servicios portuarios de la región.

Conferencias navieras y tarifas de flete. El informe contiene una exposición detallada de las conferencias marítimas, de la forma en que éstas fijan las tarifas de fletes y de los factores que influyen en su determinación.

También se analizan las tarifas de fletes de los barcos tramps en los mercados internacionales, cuyos fletes se fijan de acuerdo con la libre oferta y demanda.

Sin embargo, como dadas las condiciones de las mercaderías que componen el comercio exterior centroamericano y el estado de los puertos, no existe este tipo de servicio en la región, se prefirió analizar en detalle la forma y factores de fijación de las tarifas de fletes de las conferencias, y, en particular, las tarifas de las conferencias que controlan el tráfico centroamericano en la actualidad. También se hace un estudio breve de las tarifas combinadas que se aplican al transporte desde y hasta Puerto Barrios y otros puertos de Guatemala y El Salvador, confirmándose una vez más que la

/parte de

parte de la tarifa que corresponde al transporte terrestre es extremadamente alta y contribuye en forma importante al encarecimiento de la tarifa combinada.

Al analizar el problema de las tarifas, los expertos reiteran que es indispensable mejorar las condiciones de los puertos, equipos y servicios portuarios en general como la más eficaz e importante acción que pueda conducir a una reducción de las tarifas de fletes marítimos en los servicios centroamericanos, y recomiendan que los gobiernos de estos cinco países designen un representante común que sirva de enlace entre ellos y las conferencias marítimas; que estimulen la asociación de embarcadores, exportadores e importadores para facilitar la contratación colectiva de ciertos embarques, que tienda a eliminar todo tratamiento discriminatorio para los embarcadores, exportadores e importadores centroamericanos.

Reglamentación del tráfico internacional por carretera

En relación con el tráfico internacional por carretera, el informe de la Misión CEPAL/ANT de 1953 llamó la atención de los gobiernos sobre aquellos problemas regionales que causan obstáculos administrativos y estorban el desarrollo y crecimiento del transporte internacional de caminos, en particular la reglamentación del tráfico de vehículos de motor, los procedimientos de frontera y la reglamentación de los servicios de transporte internacional. Basado en las recomendaciones de ese informe, y en los datos facilitados por los países de la región, en el presente informe, El Transporte en América Central. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera, se han elaborado propuestas para la acción conjunta de los gobiernos, según se indica más adelante.

/En cuanto a la

En cuanto a la regulación del tráfico de vehículos automotores, el informe trata de:

- i) El desarrollo de un sistema uniforme de símbolos y señales de carreteras;
- ii) La aceptación de la Convención Internacional de 1949 sobre tránsito por carretera como una base para los códigos para carretera de los países;
- iii) El establecimiento de dimensiones y pesos máximos de vehículos automotores que se dediquen al transporte internacional por carretera, y
- iv) El desarrollo de reglamentos para la expedición de licencias uniformes para conducir vehículos automotores.

Sistema uniforme de señales carreteras. La Sección I-A se ocupa de la posibilidad de llevar a la práctica la recomendación del informe El Transporte en el Istmo Centroamericano (Doc. E/CN.12/356) en el sentido de que se introduzca en la región un sistema uniforme de señales de carretera. A tal efecto, se presenta un proyecto de manual que está basado en el sistema mundial uniforme preparado por las Naciones Unidas. El manual contiene disposiciones detalladas sobre diseño y utilización uniformes de señales de carretera, semáforos reguladores de tránsito y marcas sobre el pavimento. Las señales de carreteras se dividen, de acuerdo con la práctica mundial, en tres clases principales: señales de peligro, señales de reglamentación y señales informativas.

De acuerdo con lo dispuesto en la resolución 21 (AC.17), el proyecto de manual deberá ser revisado y completado por un grupo de trabajo integrado por especialistas escogidos entre las autoridades encargadas de la vigilancia del tránsito y de la construcción y conservación de carreteras. Estas autoridades estarían entonces en aptitud de recomendar a sus respectivos gobiernos la aceptación y utilización del manual. También podrían formular recomendaciones en relación con la conveniencia de hacer revisiones periódicas futuras del /manual,

manual, y establecer alguna forma de consulta en relación con puntos de interés que surgiesen de la aplicación del mismo.

Otras cuestiones relativas a la regulación del tráfico de vehículos automotores. Con vistas a facilitar la rápida aceptación por parte de los países centroamericanos de la Convención sobre Circulación por Carretera (1949), se incluye en la Sección I-B de este informe un resumen de sus disposiciones y se examinan los puntos que podrían interesar a los gobiernos de la región en relación con su posible adhesión a la misma. También se destaca lo valioso que podría resultar dicho Convenio como modelo para los códigos nacionales sobre carreteras y vehículos automotores y como instrumento adecuado para facilitar el tránsito de vehículos a través de la región, no solo por los nacionales, sino también por ciudadanos de otras partes del mundo.

Dimensión y peso de los vehículos. Se atribuye especial importancia en el informe a los requisitos de dimensiones y pesos que deben cumplir los vehículos automotores para ser admitidos al tránsito internacional en los países de la región. El establecimiento de estas normas tiende a promover el desarrollo del sistema de carreteras y a la formulación de un programa de construcción de carreteras regionales. El Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano previó la importancia de tal proyecto e incluyó dicha iniciativa en su plan de acción regional. En vista de ello el informe establece las disposiciones sobre dimensiones y pesos máximos que deberían tener los vehículos para poder transitar en las carreteras principales de la región. Como en el caso de los símbolos y señales de carreteras, el informe recomienda que el proyecto al cual están incorporadas estas disposiciones sea sometido a la consideración de especialistas de las dependencias gubernamentales competentes de cada país. Además de ello, dicho proyecto deberá adicionarse con

/listas en las

listas en las que se designen las carreteras de los países contratantes por las que deberán transitar los vehículos cuyas características no excedan los requisitos máximos establecidos en el mismo.

Regulaciones sobre expedición de licencias de conducir. En el informe El Transporte en el Istmo Centroamericano se llamó la atención al trabajo que estaba siendo llevado a cabo por las Naciones Unidas en la redacción de un proyecto de regulaciones mínimas uniformes para expedir licencias de conducir. Terminada ya la redacción de ese proyecto, se incorporan en el presente informe sus recomendaciones, comparándolas con los preceptos de las leyes y reglamentos actualmente en vigor en los países centroamericanos con vistas a su posible revisión y mejoramiento.

El informe sugiere la posibilidad de que los gobiernos consideren conveniente organizar una reunión con la asistencia de especialistas de los países de la región. El temario de la misma podría incluir la preparación de leyes y reglamentos revisados para la concesión de licencias de conducir, así como también la aceptación recíproca en la región de las licencias expedidas por las autoridades de cada país. También podría ser beneficioso que se emprendiese un estudio conjunto comparado de las normas y prácticas modernas que se aplican en cada país, lo cual sería útil en caso de que los gobiernos quisieran utilizarlo como paso previo a una revisión general de los códigos de carreteras y leyes y reglamentos relativos a los vehículos automotores.

Requisitos aduaneros aplicables al tráfico internacional por carretera. La Sección II trata de los requisitos aduaneros aplicables al transporte internacional por carretera y de las facilidades aduaneras que son necesarias para la importación temporal de vehículos automotores, así como de los procedimientos simplificados para el paso por las aduanas de camiones de carga y /autobuses que

autobuses que permitan la inspección rápida de las mercancías transportadas por carretera, y de otros puntos sobre manejo y operación de oficinas y puestos aduaneros fronterizos.

Se considera que la aceptación de la Convención Aduanera para la Importación de Vehículos Automotores Privados (1954), preparada por las Naciones Unidas, sería un primer paso tendiente a ampliar las facilidades concedidas en un plano regional tanto a los vehículos privados como a los comerciales. Con vistas a ello, se somete en este documento un anteproyecto de disposiciones que podrían ser incorporadas en un acuerdo aduanero, a fin de que sea considerado por los gobiernos centroamericanos.

El anteproyecto establece disposiciones para la internación, bajo un certificado aduanero, de todo tipo de vehículos automotores, sin que sea necesario prestar garantía financiera alguna o pagar derechos de importación.^{1/} Se ofrece también la alternativa de que se exija tal garantía a los vehículos comerciales y se prevé la posibilidad de admisión de vehículos sin que estén amparados por el certificado aduanero. Se incluye también el tratamiento de que podrán ser objeto los visitantes de fuera del área centroamericana, con el fin de promover la afluencia del turismo. De igual manera se establece que los modelos de certificados aduaneros podrían obtenerse, no sólo en los puestos fronterizos de los países a los que se viaje, sino también en los países en que se inicie el recorrido. Con el fin de impartir mayor rapidez a los procedimientos en los puestos fronterizos, se sugiere en el informe que a los autobuses de pasajeros y los camiones de carga que hagan recorridos frecuentes

^{1/} Sobre este mismo punto se ha presentado a la consideración de la Tercera Reunión del Subcomité de Comercio un anteproyecto de reglamento para la importación temporal de vehículos, basado en los mismos principios.

/entre el país de

