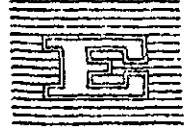


NACIONES UNIDAS



CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
E/CN.12/CCE/120
7 de abril de 1958
ORIGINAL: ESPAÑOL

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

Quinta Reunión
Tegucigalpa, Honduras

SITUACION DEL TRANSPORTE EN CENTROAMERICA

Nota de la Secretaria

Sumario

- I. Antecedentes y consideraciones generales
- II. Datos generales sobre progresos realizados
- III. Programa promovido por el Comité de Cooperación Económica
- IV. Consideraciones finales y recomendaciones

I. ANTECEDENTES Y CONSIDERACIONES GENERALES

En junio de 1953 se celebró en San José, Costa Rica, bajo los auspicios de la CEPAL y la AAT, un seminario sobre Transporte en el Istmo Centroamericano, al que concurrieron técnicos centroamericanos y asesores internacionales. En él se discutieron los problemas del transporte centroamericano a base de un informe preparado por una misión conjunta CEPAL/AAT/OACI. La versión definitiva de este informe y los resultados del Seminario se sometieron a los gobiernos centroamericanos en la Segunda Reunión del Comité de Cooperación Económica, celebrada en octubre del mismo año.

Con base en el Informe sobre El Transporte en Centroamérica (Doc. E/CN.12/356) y en las resoluciones del Comité a que dió lugar (Resoluciones 21(AC.17) y 15 a 19 (CCE)), los gobiernos formularon varias solicitudes de asistencia técnica relativas al transporte terrestre y marítimo, que originaron misiones más especializadas y reuniones de técnicos centroamericanos cuyos informes complementan el informe básico de 1953. Concretamente, se han preparado a partir de 1953 los siguientes informes adicionales con la asesoría de la AAT y de la CEPAL: i) El Transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (Doc. TAA/LAT/3); ii) El Transporte en el Istmo Centroamericano. El Transporte Marítimo (Doc. TAA/LAT/5); iii) un informe adicional sobre la Unificación de Reglamentos sobre Circulación por Carretera en el Istmo Centroamericano (Doc. TAA/LAT/15); iv) un anteproyecto de Manual de Especificaciones Técnicas para la Construcción de Caminos en Centroamérica (Doc. TAA/LAT/19); y v) un Proyecto de Código Marítimo y Portuario para Centroamérica (que está en proceso de elaboración).

En cuanto a reuniones, se han realizado tres relativas a problemas de transporte por carretera, a saber: i) un Grupo de Trabajo sobre el Tráfico Internacional por Carretera, en Managua, Nicaragua, en enero de 1956 (Doc. CCE/III/DT/2); ii) una Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tráfico por Carretera, en Tegucigalpa, Honduras, en febrero de 1957 (Doc. E/CN.12/CCE/78); y iii) una Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de

/Centroamérica

Centroamérica y Panamá, en San Salvador, El Salvador, en octubre de 1957 (Doc. E/CN.12/CCE/105). En el programa que se somete a la consideración del Comité en su presente sesión, se proponen dos reuniones más para el año en curso, a saber: i) una reunión de expertos marítimos centroamericanos para considerar el Proyecto de Código Marítimo y Portuario; y ii) una reunión sobre transporte por carretera para conocer de las tres últimas partes del anteproyecto de Manual de Especificaciones Técnicas para la Construcción de Caminos en Centroamérica y asuntos relativos al tránsito y a los servicios de transportes.

Entre los resultados más importantes que se han logrado por medio de este programa de asesoría y consultas, cabe mencionar tres acuerdos regionales relativos al tránsito por carretera, a saber: i) un Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos de Motor, firmado en San Salvador, El Salvador, en noviembre de 1956; ii) un Acuerdo Centroamericano sobre Señales Viales Uniformes --por firmarse-- para implantar el Manual de Señales Viales adoptado en la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tráfico por Carretera; y iii) un Proyecto de Convenio Centroamericano sobre Circulación por Carretera aprobado en la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá, y que se somete a la consideración del Comité de Cooperación Económica en esta sesión (Doc. E/CN.12/CCE/105).

Se han aprobado además, en el curso de las dos reuniones antes citadas, una serie de recomendaciones --ratificadas por el Comité de Cooperación Económica en su resolución 45 (CCE)-- relativas a la red centroamericana de carreteras de interés internacional, especialmente recomendaciones relativas a la coordinación de los planes viales, especificaciones geométricas, procedimientos administrativos y otros aspectos de la planificación vial.

En particular, el Comité recomendó en dicha resolución que se adoptaran las recomendaciones relativas a: a) planificación de carreteras; b) clasificación de carreteras; c) puntos de interconexión de las carreteras regionales de Centroamérica; d) instalación de laboratorios de investigación de mecánica de suelos; e) preparación de un manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos aplicables a las obras
/de caminos;

de caminos; y f) preparación de un anteproyecto de acuerdo relativo al establecimiento de la red regional en Centroamérica.

En la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito se adoptaron las dos primeras partes del Manual de Especificaciones, a saber: la parte relativa a "Planeamiento" y la que trata de "Contratación de Obras", dejando las partes sobre "Terracería y Pavimentos", "Construcción de Puentes", y "Obras y Trabajos Diversos", para una reunión futura en la segunda mitad del año en curso.

Las partes ya aprobadas del Manual se someten al Comité en esta sesión a título informativo (Doc. TAA/LAT/19 y Doc. TAA/LAT/19/Add.1).

A continuación se presenta una breve reseña de los resultados logrados en las varias ramas del transporte en los últimos años para dar una idea de la dinámica del desarrollo de los transportes en este período, examinar hasta qué punto este desarrollo se conforma a las recomendaciones contenidas en el informe básico sobre El Transporte en el Istmo Centroamericano, y hacer sugerencias preliminares sobre líneas que podría seguir la política de transporte de los gobiernos centroamericanos en los años venideros, y métodos y procedimientos que podrían contribuir al proceso de mejoramiento y coordinación del transporte en la región. Se tratará, además, de comparar lo ya cumplido con lo recomendado dentro de la medida de la información disponible. Esta nota se limitará a los resultados de interés centroamericano, dejando el estudio más detenido de los aspectos esencialmente nacionales y locales del desarrollo del transporte para un informe que se espera presentar más tarde en el año.

/II. DATOS

II. DATOS GENERALES SOBRE PROGRESOS REALIZADOS

A. Caminos

1. Carretera Interamericana (CA-1)^{1/}

Se consideran en primer lugar los progresos realizados en la construcción de la Carretera Interamericana. A este propósito, el cuadro 1 muestra el estado de dicha carretera en junio de 1957.

Cuadro 1
Estado de la Carretera Interamericana, 30 de junio de 1957^{a/}
 (en kilómetros)

País	<u>Longitud transitable en</u> <u>todo tiempo</u>			<u>Longitud</u> <u>intransitable</u>	<u>Longitud</u> <u>total</u>
	<u>Pavimen</u> <u>tado</u>	<u>Sin pavi</u> <u>mento</u>	<u>total</u>		
Guatemala	134	334	468	40	508
El Salvador	312	-	312	-	312
Honduras	-	150	150	-	150
Nicaragua	211	170	381	-	381
Costa Rica	96	350	446	214	660
Panamá	162	322	484	22	506
Total	915	1 326	2 241	276	2 517

a/ Cifras proporcionadas por el Bureau of Public Roads de los Estados Unidos.

Si se compara el estado de la carretera en 1957 con lo que era en 1952, año para el cual la Misión de Transporte recopiló datos,^{2/} se ve que el único

^{1/} Los símbolos que se usan en el texto para identificar las carreteras del Plan Vial Centroamericano son los que se adoptaron en la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tráfico por Carretera (Tegucigalpa, febrero de 1957).

^{2/} El Transporte en el Istmo Centroamericano, cuadro 100, p. 126.

país en que aumentó la longitud transitable en todo tiempo durante el quinquenio fue Costa Rica, donde subió de 346 a 446 Km. En cuanto a tramos pavimentados, hubo incrementos en sólo dos países, Guatemala y El Salvador; dichos incrementos fueron de 55 y aproximadamente 35 Km respectivamente.

El progreso realizado en esta obra de importancia trascendental para la región, ha sido más lento de lo que se esperaba, al menos durante los años 1953 a 1956. En el curso de 1957, sin embargo, se aceleraron los trabajos y se concluyeron los contratos para los tramos faltantes; a mediados de ese año, de los 1.602 Km que aún no estaban pavimentados y necesitaban trabajos de construcción o de mejoramiento, 1 187 Km estaban bajo construcción en tanto que los contratos ya estaban firmados para los demás 415 Km.

Desde el Canal de Panamá hacia Colombia, solamente hay el tramo de carretera de unos 60 Km que va hasta Chepo, pasando por Tocumen y Pacora. En cuanto a los más de 300 Km que separan Chepo de la frontera colombiana, se están haciendo estudios y exploraciones para la localización de la mejor ruta bajo los auspicios del Subcomité del Darién, establecido en la ciudad de Panamá en agosto de 1955 conforme a la Resolución II del Sexto Congreso Panamericano de Carreteras, celebrado en Caracas, Venezuela, en 1954. Dicho Subcomité sometió un informe detallado de sus trabajos al Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras que tuvo lugar en Panamá en agosto de 1957, y se adoptó una resolución en que se recomienda al Gobierno de Panamá "la adopción de la denominada Ruta Sur como la más conveniente para la construcción de la Carretera Panamericana a través del Darién" (Resolución VI).

La razón principal de la demora que hubo en los trabajos de la Carretera Interamericana entre 1951 y 1955 parece haber sido de orden presupuestal. De hecho, el Congreso de los Estados Unidos había autorizado un total de 64 millones de dólares para la conclusión de la obra hasta fines del año fiscal 1955 por legislación de 1950, 1952 y 1954 (United States Federal Aid Highway Acts), pero hubo demoras en las asignaciones de fondos que afectaron los trabajos. En julio de 1955 el Congreso de los Estados Unidos asignó una suma de 62 980 000 dólares para apresurar la

/terminación

terminación de la carretera y se tomaron medidas inmediatas para empezar la construcción de los tramos faltantes lo antes posible.

En cuanto a los datos referentes al estado de la carretera, hay que tomar en cuenta que las obras actuales de construcción no incluyen el acabado final de pavimentación, de conformidad con las prioridades establecidas por resolución unánime del Sexto Congreso Panamericano en el sentido de que debe darse preferencia en el uso de los fondos a la apertura de los tramos intran-sitables y al mejoramiento de las secciones que están en mal estado, a fines de permitir el tránsito en todo tiempo a todo lo largo de la carretera lo antes posible.

2. Carretera del Litoral del Pacífico en Guatemala, El Salvador y Nicaragua (CA-2 y CA-3)

Esta carretera ya está en gran parte construída y se ha concedido gran importancia a su terminación temprana. Los tres gobiernos recibieron préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento para completar distintos tramos de esta carretera. En Guatemala, con excepción de un tramo de 40 Km, la carretera debía estar terminada en cuanto a terracería para fines de 1957. Por lo que respecta a El Salvador, los trabajos han progresado de conformidad con los planes iniciales y se espera que la carretera pueda ser terminada completamente en la segunda mitad del año en curso. En Nicaragua también se prosiguieron los trabajos en la carretera costera. El proyecto oficial prevé la conclusión de la pavimentación del tramo Chinandega-León-Managua-Granada durante el año en curso. Además, está construída la carretera hasta El Viejo en dirección de Puerto Morazán. Es decir, lo que todavía falta en territorio nicaraguense es algo menos de 50 Km para conectar El Viejo con la frontera en dirección de Choluteca, Honduras, pasando por Puerto Morazán. Este proyecto implicaría la construcción de una carretera de unos 40 Km entre la frontera hondureña-nicaraguense y Choluteca, donde la carretera costera empalmaría con la Carretera Interamericana y se confundiría con ella hasta que llegue a territorio salvadoreño.^{3/}

^{3/} En lo que toca a nomenclatura, en Nicaragua, en los informes oficiales, se da el nombre de Carretera del Pacífico a la carretera que se inicia en Granada y se concluirá en el Puerto de Corinto, mientras que tanto en el informe sobre El Transporte en el Istmo Centroamericano como en la documentación de las reuniones de Tegucigalpa, Honduras, y San Salvador, El Salvador, la carretera del Pacífico en Nicaragua se refiere a la carretera CA-3 del Plan Vial Centroamericano que, después de Chinandega, sigue en dirección a Palo Grande y Choluteca, Honduras.

En cuanto a la importante conexión entre Chinandega y Corinto, se decidió en 1956 dar prioridad a este proyecto y, con este propósito, el Gobierno de Nicaragua gestionó con el Banco Internacional la revisión de los términos de un préstamo que se le había concedido en septiembre de 1953 para la construcción de 43 ramales y caminos de acceso de tránsito permanente; de acuerdo con el arreglo logrado, se reducirá el número de caminos a construir y se utilizarán los fondos correspondientes para construir una nueva carretera de primera categoría entre Chinandega y Corinto.

3. Carretera Interoceánica El Salvador - Honduras (CA-4)

Esta carretera, partiendo de La Libertad, pasa por San Salvador y sigue hacia Nueva Ocotepeque, Honduras, donde debe empalmar con la proyectada Carretera de Occidente de Honduras, que ha de conectar Nueva Ocotepeque con San Pedro Sula y Puerto Cortés. La parte salvadoreña de esta carretera ya se encontraba prácticamente construida hace cinco años y la sección hondureña entre Nueva Ocotepeque y San Pedro Sula estaba en proceso de construcción. Según la información de que se dispone, no se han adelantado mucho los trabajos en la sección hondureña en estos últimos años. Tampoco se ha celebrado hasta ahora un convenio oficial entre los dos países para la construcción de dicha ruta. Con respecto al tramo salvadoreño, se ha anunciado que el Gobierno tiene el propósito de construir los puentes faltantes y de completar la pavimentación hasta la frontera con Honduras en unos años más. A mediados de 1957, la pavimentación se encontraba casi terminada en un tramo de 42 Km comprendido entre San Salvador y Potrero Grande. La pavimentación debía llegar hasta cerca del puente Lempira sobre el Río Lempa para fines del año.

4. Carretera Interoceánica de Honduras (CA-5)

Esta carretera, de unos 460 a 470 Km, conectará Puerto Cortés, en la costa atlántica, con San Lorenzo, en el Golfo de Fonseca, pasando por los dos más importantes centros de población del país, Tegucigalpa y San Pedro Sula, así como por otras ciudades de relativa importancia, como Comayagua y Siguatepeque. En 1953 ya estaban en servicio los tramos San Lorenzo-Tegucigalpa (Carretera del Sur), de aproximadamente 120 Km, y
/Tegucigalpa

Tegucigalpa-Potreriillos (Carretera del Norte), de unos 260 Km. La Misión de Transporte hizo ver entonces que hacían falta importantes trabajos de mejoramiento en ambos tramos para remediar alineamientos defectuosos, gradientes excesivos, el número exagerado de curvas, las variaciones en los anchos y la inadecuada visibilidad en algunas secciones. También se destacó la indispensabilidad de sustituir numerosos puentes y de ampliar otros. El tramo faltante Potrerillos —San Pedro Sula— Puerto Cortés abarcaba unos 80 a 90 Km. Según los datos recogidos se habían concluido hacia fines de 1957 los estudios de localización desde Puerto Cortés hasta Búfalo, unos 12 Km más allá de San Pedro Sula. Mientras tanto, se prosiguen los estudios referentes a la relocalización y al mejoramiento de importantes secciones del tramo Búfalo-Tegucigalpa. En cuanto a la sección entre la capital hondureña y San Lorenzo, se han hecho últimamente importantes trabajos de mejoramiento y de pavimentación.

5. Carretera del Oriente de Honduras y del Norte de Nicaragua (CA-6)

Cuando la Misión de Transporte hizo su estudio, solamente faltaban unos 20 a 22 Km para establecer esta importante conexión entre Honduras y Nicaragua, a saber unos 8 a 10 Km en Honduras y unos 12 Km en Nicaragua. Se propuso entonces que se estableciera esta comunicación y que ambos países se empeñaran en mejorar sus secciones respectivas. Se incluyó esta carretera en el Plan Vial Centroamericano discutido en la reunión de Tegucigalpa en febrero de 1957, lo que confirma la importancia que dan ambos gobiernos a este enlace. Hasta fines de 1957, no se había establecido la comunicación entre El Paraíso, Honduras, y la frontera con Nicaragua, pero este tramo se encontraba en estudio. Desde Las Manos, Nicaragua, a Dipilto, que representa una distancia de aproximadamente 12 Km, solamente hay un camino de verano. Más allá de Dipilto, hay un camino transitable en todo tiempo que, pasando por Ocotal, empalma con la Carretera Interamericana en Yalagüina. En esta última sección, Ocotal-Yalagüina, ya se han hecho trabajos de reconstrucción y de mejoramiento.

6. Tercera Carretera Internacional Honduras-El Salvador (CA-7)

Esta ruta conectaría Comayagua, Honduras, con San Miguel, El Salvador, pasando por La Paz y Marcala en Honduras y San Francisco (Gotera) en El Salvador. Según los datos disponibles, el tramo hondureño es objeto de

/estudio

estudio. Parece que la única sección transitable en todo tiempo (con interrupciones) es la de Comayagua a La Paz. (Por otra parte, hay comunicación permanente entre Comayagua y Marcala por vía de Siguatepeque y La Esperanza). Del lado salvadoreño, hay carretera transitable en todo tiempo de San Miguel hasta Osicala, que queda aproximadamente 20 Km más allá de San Francisco (Gotera) en dirección de la frontera hondureña. Desde allí sigue un camino transitable solamente durante el verano hasta Jocoaitique, 14 Km más al norte.

7. Tercera Ruta Internacional de Guatemala y El Salvador (CA-8)

El tramo salvadoreño de esta carretera ya estaba construido y transitable en todo tiempo cuando la Misión de Transporte hizo su estudio en 1952; esta sección sigue el recorrido Acajutla - Sonsonate - Ahuachapan - Las Chinamas - Paso El Jobo (frontera). En cuanto al tramo guatemalteco, uniendo Paso el Jobo a la Carretera Interamericana en Molino, que representa aproximadamente 45 Km, los primeros 14 Km, es decir hasta Jalpatagua, son transitables en todo tiempo, así como los últimos kilómetros de la ruta, a saber el trecho Oratorio-Molino, faltando un poco más de 25 Km entre Jalpatagua y Oratorio, que son transitables solamente en el verano.

8. Carretera Interoceánica de Guatemala (CA-9)

Esta carretera, que debe unir el puerto de San José, en la costa pacífica, a Puerto Barrios, en la costa atlántica, pasando por Escuintla y la ciudad de Guatemala, ha sido objeto de trabajos muy intensos en el tramo Guatemala-Puerto Barrios, conocido bajo el nombre de "Carretera al Atlántico", financiados en gran parte por un préstamo del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y aportaciones del Gobierno de los Estados Unidos. Según los informes disponibles, la terracería y el drenaje de esta carretera están prácticamente concluidos y su pavimentación está ya muy adelantada. Se espera que esté enteramente concluida en el curso de la primera mitad del año en curso. Esta obra se puede considerar como una de las realizaciones más notables en el campo vial en Centroamérica. Con la terminación de la Carretera al Atlántico y el aprovechamiento del nuevo puerto de Santo Tomás, Guatemala estará en posición de mejorar las /condiciones

condiciones en que se mueven un alto porcentaje de sus importaciones y exportaciones.

9. Primera Ruta Internacional de Guatemala y Honduras (CA-10)

Esta carretera proveerá un enlace entre la Interoceánica de Guatemala (CA-9) y la Interoceánica El Salvador - Honduras (CA-4). El trazo recomendado por la Misión de Transporte era Zacapa-Chiquimula-Esquipulas-Nueva Ocotepeque, permitiendo aprovechar las Rutas Nacionales de Guatemala números 20 y 18 entre Zacapa y Esquipulas, e implicando solamente la construcción de una nueva carretera entre Esquipulas y Nueva Ocotepeque, Honduras. Después se sugirió que la carretera conecte con la Interoceánica de Guatemala en Río Hondo. El Gobierno de Guatemala incluyó la construcción de la carretera Zacapa-Esquipulas en sus planes a fines de 1956 y, según datos oficiales de mediados de 1957, se encontraba ya en construcción el tramo Río Hondo-Chiquimula. En cuanto al tramo hondureño entre Nueva Ocotepeque y la frontera guatemalteca, de unos 15 Km, se tiene entendido que está siendo objeto de estudios.

10. Otras carreteras de la red vial centroamericana (CA-11; CA-12; CA-13)

Además de las diez carreteras mencionadas en los párrafos anteriores, que integran la red internacional centroamericana propuesta por la Misión de Transporte, se sugirió en el curso de las reuniones de autoridades de tránsito y de ingenieros de caminos celebradas en Tegucigalpa y San Salvador en el curso del año pasado, que se añadieran las tres siguientes carreteras a esa red:

i) Segunda Ruta Internacional de Guatemala y Honduras (CA-11). Esta carretera conectaría la Primera Ruta Internacional de Guatemala y Honduras (CA-10) con la Interoceánica El Salvador-Honduras (CA-4), partiendo de Vado Hondo, cerca de Quezaltepeque, en Guatemala, y pasando por Copán, Honduras, para empalmar con la Interoceánica El Salvador-Honduras en La Entrada. En la actualidad ya hay un camino transitable en todo tiempo desde Vado Hondo hasta Jocotán, es decir hasta aproximadamente la mitad de la distancia a la frontera; desde Jocotán, hay un camino de verano hasta unos kilómetros más allá de Copán. Del estado del tramo Copán-La Entrada no se tienen datos oficiales recientes.

/ii) Cuarta

ii) Cuarta Ruta Internacional de Guatemala y El Salvador (CA-12).

Esta ruta conectaría el puerto de Acajutla, El Salvador, con la Primera Ruta Internacional de Guatemala y Honduras (CA-10) en Quezaltepeque pasando por Santa Ana y Metapán. En la actualidad, hay una carretera transitable en todo tiempo desde Acajutla hasta Metapán, a pocos kilómetros de la frontera. De la frontera a Quezaltepeque, solamente hay una carretera de verano. Una firma de ingenieros consultores está haciendo los estudios relativos a esta carretera.

iii) Tercera Ruta Internacional de Guatemala y Honduras (CA-13).

Esta carretera conectaría Puerto Cortés y Puerto Barrios pasando por Cuyamel y Cuyamelito. Existe ya, del lado hondureño, una carretera de verano desde Puerto Cortés hasta Cuyamelito.

B. Transporte por Carretera

Los países centroamericanos todavía no llevan estadísticas sistemáticas y regulares sobre las actividades de transporte por carretera. Sólo se tienen datos incompletos y demasiado generales sobre vehículos en uso en los diferentes países. El cuadro 2 muestra dichos datos, adaptados de un cuadro del Compendio Estadístico Centroamericano recién publicado por las Naciones Unidas, y al que se han añadido datos no oficiales para el año 1956. En dicho cuadro se destaca claramente que hubo un ascenso considerable en el número de vehículos en uso en Centroamérica en los últimos años. Dejando al lado los datos de fuente privada para el año 1956, cuya computación se hizo sobre una base ligeramente diferente, se observa que el crecimiento mínimo en términos relativos entre 1950 y 1955, el de Panamá, fue de un 57% y el máximo, el de Nicaragua, de 194%. Por otra parte, si se hace la comparación del número de camiones entre los dos años en los distintos países, se observan los aumentos siguientes: El Salvador, 24,3%; Guatemala, 16,5%; Honduras 17,2%; Nicaragua 22,0%; y Panamá 37%.

No se tienen datos sobre cargas movilizadas por carretera en los distintos países. Sin embargo, como no parece que hubo cambio importante en la capacidad promedia de los camiones importados, las cifras relativas

Cuadro 2

Vehículos en uso en los países centroamericanos
y Panamá, por país, 1950-1956. a/

País	1950	1951	1952	1953	1954	1955	1956
Costa Rica							
Automóviles	...	...	...	...	...	...	( 9 760)
Camiones	...	...	...	...	...	...	( 5 985)
Autobuses	...	...	...	...	...	...	( 1 060)
Total	...	...	...	...	...	...	(16 805)
El Salvador							
Automóviles	6 660	6 082	5 613	8 525	7 557	8 956	(12 164)
Camiones	1 418	2 911	2 432	3 630	3 931	4 870	(4 917)
Autobuses	1 132	1 440	1 334	1 979	2 368	2 953	(928)
Total	9 230	10 433	9 379	14 134	13 856	16 779	(18 009)
Índice	100,0	113,0	101,6	153,1	150,1	181,8	(195,1)
Guatemala							
Automóviles	7 845	7 571	9 102	9 779	11 206	12 568	(17 072)
Camiones	2 858	4 949	4 919	5 331	6 066	7 564	(10 267)
Autobuses	2 115	1 900	1 302	1 545	1 712	1 981	(1,981)
Total	12 818	14 420	15 323	16 655	18 984	22 113	(29 320)
Índice	100,0	112,5	119,5	129,9	148,1	172,5	(228,7)
Honduras							
Automóviles	1 319	1 492	1 853	2 355	2 907	3 737	(3 320)
Camiones	1 167	1 365	1 834	2 333	2 591	3 174	(3 827)
Autobuses	688	662	729	818	942	788	(149)
Total	3 174	3 519	4 416	5 506	6 440	7 699	(7 296)
Índice	100,0	110,9	139,1	173,5	202,9	242,6	(229,9)
Nicaragua							
Automóviles	1 482	1 761	2 484	2 776	4 209	5 243	(6 044)
Camiones	1 113	1 128	1 358	1 738	2 216	2 453	(5 097)
Autobuses	151	201	239	271	301	369	(498)
Total	2 746	3 090	4 081	4 785	6 726	8 065	(11 639)
Índice	100,0	112,5	148,6	174,2	244,9	293,7	(423,8)
Panamá ^{b/}							
Automóviles	21 088	9 949	9 762	12 504	11 869	15 520	(13 670)
Camiones	1 292	1 114	1 008	1 056	996	1 771	
Autobuses	1 570	1 316	1 357	1 548	1 507	2 134	(5 755)
Total ^{c/}	23 950	12 379	12 127	15 108	14 372	19 425	(19 425)
Índice		100,0	98,0	122,0	116,1	156,9	(156,9)

Fuentes: Compendio Estadístico Centroamericano, cuadro 39, p. 46, para los años 1950-1955, y Automobile Manufacturers Association, Automobile Facts and Figures, 1957 edition, Detroit, Mich., p. 26, para el año 1956.

- a/ Las cifras de los años 1950-55 excluyen información sobre vehículos oficiales.
b/ Las cifras de los años 1950-55 corresponden a automóviles registrados en las tesorerías municipales de Panamá y Colón. A partir de 1951 se excluyen los automóviles de residentes en la Zona del Canal.
c/ El índice para Panamá tiene por base el año 1957 porque es el primer año del que se dispone de datos referentes específicamente a la República de Panamá.

/al aumento

al aumento en el número de camiones pueden dar una idea aproximada del incremento en la capacidad de carga del parque de vehículos en Centroamérica.

Los progresos realizados en el campo más específico de la reglamentación del tránsito por carretera y de su reglamentación se encuentran reseñados en la Parte III de la presente Nota.

C. Transporte marítimo y movimiento portuario

Una dificultad importante que se encuentra en el estudio del transporte marítimo en la región es la falta de datos estadísticos detallados sobre el movimiento marítimo y portuario en algunos de los países. Además, en muchos casos, los datos que se pueden conseguir no son fácilmente comparables de un país a otro por causa de uso de conceptos distintos en el levantamiento de las estadísticas. Por lo tanto, sería útil que los gobiernos pudieran prestar mayor atención a los esfuerzos de las Naciones Unidas para lograr uniformidad y comparabilidad en las estadísticas nacionales de transporte, y particularmente, a las definiciones uniformes para las estadísticas de transporte y a las varias series que se recomienda publicar regularmente.^{4/}

1. Movimiento marítimo

Se puede obtener una idea muy general de la evolución global del movimiento marítimo internacional en Centroamérica en el período 1950-1955 del cuadro 3, basado en el cuadro 43 del Compendio Estadístico Centroamericano antes mencionado.

En dicho cuadro se aprecia que el tonelaje de las embarcaciones entradas en los puertos centroamericanos entre 1950 y 1955 creció un 20 por ciento y que el de mercaderías movilizadas se elevó 40 por ciento. Este incremento en el movimiento marítimo global se concentró en los tres últimos años del período, es decir de 1953 a 1955, y afectó particularmente a El Salvador (donde el tonelaje de las embarcaciones entradas aumentó

^{4/} Véase United Nations, International Standard Definitions for Transport Statistics, Statistical Papers Series M, No. 8, Lake Success, N.Y., 1950

Cuadro 3

Movimiento marítimo internacional en Centroamérica
por país, 1950-1955

Año	Costa Rica	El Salvador	Guatemala	Honduras	Nicaragua	Total	Indice (1950=100)
<u>A. Tonelaje de las embarcaciones entradas</u> (Miles de toneladas netas registradas)							
1950	1 599	1 246	1 938	986	623	6 392	100,0
1951	1 495	1 151	1 897	1 109	522	6 174	96,6
1952	1 860	1 157	1 503	1 170	586	6 273	98,1
1953	1 883	1 607	2 004	1 249	809	7 552	118,1
1954	1 959	1 778	1 917	1 175	906	7 735	121,0
1955	1 797	1 953	1 996	1 092	841	7 679	120,1
<u>B. Tonelaje de mercaderías movilizadas</u> (Miles de toneladas métricas)							
1950	562	296	692	581	239	2 370	100,0
1951	610	388	...	650	285	...	...
1952	642	343	567	684	315	2 551	107,6
1953	655	368	716	708	375	2 822	119,1
1954	640	413	979	648	389	3 069	129,5
1955	712	837	770	464	496	3 279	138,3

Fuente: Naciones Unidas, Compendio Estadístico Centroamericano, cuadro 43, p. 48.

en aproximadamente 50 por ciento y el volumen de carga movilizada casi se triplicó en el período), y en menor grado a Nicaragua y Costa Rica.

De la información que se tiene, se deduce que algunos puertos han tenido incrementos muy notables en el movimiento que han registrado, con la consecuencia de que la necesidad de resolver los problemas relativos al mejoramiento

/general

general de las condiciones y de los servicios portuarios tanto desde el punto de vista administrativo como del punto de vista técnico se ha vuelto más urgente. Sin entrar en el detalle del movimiento portuario en los distintos puertos, se pueden mencionar los casos siguientes.

i) El Salvador. En El Salvador, los tres puertos principales, a saber, La Unión, La Libertad y Acajutla, tuvieron fuertes incrementos en sus movimientos tanto de barcos como de mercaderías, aunque en el caso de los dos últimos, el incremento absoluto haya sido acompañado por una baja sensible en el porcentaje que representan en el movimiento global. Así, por ejemplo, la participación de cada uno de los puertos en las mercaderías movilizadas en el año 1951 era la siguiente: La Unión, 45 por ciento; La Libertad, 35 por ciento; y Acajutla 20 por ciento; mientras que en el primer semestre del año 1957 (el último período para el que se tienen datos) sus participaciones habían pasado a 57 por ciento, 28 por ciento y 15 por ciento, respectivamente.

ii) Guatemala. En el caso de Guatemala, ha habido un incremento mucho menos espectacular que en El Salvador en el tonelaje de carga movilizada por vía marítima durante los últimos años. Si se comparan, por ejemplo, los promedios de carga movilizada por Puerto Barrios, Santo Tomás, San José y Champerico, durante los períodos 1946-1950 y 1951-1956, se encuentra que hubo un aumento de aproximadamente 20 por ciento entre el primero y el segundo períodos. Por otra parte, la participación de Puerto Barrios en el total ha tendido a disminuir en el curso del decenio, bajando de más de 70 por ciento del total en los años 1946 y 1947 a un promedio de 55 por ciento en los años 1951-1956. Esto se ha debido casi en su totalidad al incremento del movimiento de San José, cuya participación creció de menos de 30 por ciento del total en 1946-1947 a más de 40 por ciento en el período 1951-1956. La participación de Champerico siguió siendo de menos importancia, alcanzando un máximo de 4,3 por ciento en el año 1956. En cuanto a Santo Tomás, solamente se tienen datos completos para el año 1956, en el que su participación representó un 4,4 por ciento del total, antes de que se hubiera llegado a un acuerdo con la IRCA sobre la construcción de un ramal ferroviario uniendo Santo Tomás a la línea troncal

/Puerto Barrios

Puerto Barrios-Guatemala, y antes de que se hubiera abierto a la circulación la mayor parte de la Carretera al Atlántico. Con la conclusión de esas dos vías de comunicación, la carretera y el ferrocarril, el puerto de Santo Tomás estará en condiciones de aprovechar plenamente las ventajas de su ubicación protegida y de sus instalaciones modernas y amplias, y se puede esperar que su participación en el total de la carga movilizada por vía marítima sea creciente.

iii) Honduras. Por lo que toca a Honduras, el retraso en la publicación de datos estadísticos sobre los movimientos portuarios no permite dar una idea de las tendencias actuales. El año más reciente para el que se dispone de información bastante detallada es el año fiscal 1954-55. Si se examinan los datos relativos al período 1950-1955, se ve que no hubo cambios significativos en la participación relativa de los puertos más importantes: Puerto Cortés movilizó en promedio un 43 por ciento de la carga total en el transporte marítimo internacional durante el período, Tela un 28 por ciento, La Ceiba un 22 por ciento, Amapala un 7 por ciento y Roatán un 0,3 por ciento. El movimiento total de carga movilizada bajó aproximadamente 30 por ciento entre 1950 y 1955, principalmente a raíz del fuerte descenso en las exportaciones de banano. Mientras tanto, el problema de las comunicaciones terrestres entre los puertos y el interior del país sigue siendo apremiante para los puertos de la costa atlántica. Puerto Cortés todavía no tiene comunicación permanente por carretera con San Pedro Sula y el interior del país, lo que constituye un obstáculo importante al crecimiento de su movimiento. En el caso de Tela y La Ceiba, las zonas servidas son muy restringidas y el único acceso con el interior del país es por vía aérea. En cuanto a Trujillo y Puerto Castilla, siguen aislados del resto del país, por lo que no se están utilizando en el movimiento marítimo internacional. Están actualmente en estudio o en proyecto tres carreteras que unirían los puertos atlánticos con los centros de población del interior, a saber: i) la que establecería el enlace entre Tela y San Pedro Sula por vía de Progreso y Chamelecón; ii) la que uniría La Ceiba con Tegucigalpa, pasando por Yoro; y iii) una tercera carretera de Puerto Castilla y Trujillo a la capital por vía de Catacamas y Juticalpa. Por otra parte, la conexión entre Amapala y el interior por medio de la carretera San Lorenzo-Jícara

/Galán-Tegucigalpa

Galán-Tegucigalpa es buena, pero las condiciones del puerto mismo siguen dejando mucho que desear.

iv) Nicaragua. En el caso de Nicaragua, hubo un incremento notable en el tonelaje de las mercaderías movilizadas en los puertos nicaragüenses en el curso del período 1950-1955, siendo este tonelaje más del doble en el último año de lo que fue al principio del período (cuadro 3). De los datos que se obtuvieron sobre el movimiento de carga en el año 1956, aparece que el volumen de carga movilizada en los puertos decreció en comparación con el año anterior, principalmente como resultado de la fuerte baja en las exportaciones de algodón y de café, que fue de 17,5 por ciento y 26 por ciento respectivamente. Esta baja fue de aproximadamente 45 por ciento en Corinto y de un 25 por ciento en San Juan del Sur.

Si se examina el movimiento de carga por puerto durante el período 1950-56, se advierte que Corinto y San Juan del Sur son los que más se beneficiaron con el incremento del comercio exterior. En el caso de Corinto, por ejemplo, la carga movilizada en el curso de 1955 representó más del doble de la movilizada en 1947, y fue más de 80 por ciento más alta que en 1950. Durante los años 1950-1955, este incremento no tuvo interrupción aunque las tasas de crecimiento variaron mucho de un año a otro. En el caso de San Juan del Sur, también se ha registrado un incremento espectacular en el movimiento de carga en el último decenio, con un aumento de 9 200 toneladas brutas en 1947 a 134 700 en 1955; entre los años 1950 y 1955, el movimiento registrado en este puerto aumentó más de seis veces.

En términos relativos, la participación de San Juan del Sur en el movimiento marítimo internacional de Nicaragua subió de aproximadamente 5 por ciento en 1947 a un 30 por ciento en 1956, mientras que la participación de Corinto bajó de un 65 a un 40 por ciento del total en el curso del mismo período. Al mismo tiempo, la participación conjunta de Corinto y San Juan del Sur en el movimiento marítimo internacional alcanzaba prácticamente el mismo porcentaje en 1956 que en 1947, es decir un 70 por ciento, pero el porcentaje fluctuó bastante en el curso del decenio. Los otros puertos tienen un movimiento muy reducido en comparación con Corinto /y San Juan del Sur.

y San Juan del Sur. El más importante de ellos es Puerto Cabezas, cuyo movimiento en 1956 representaba aproximadamente el 15 por ciento del movimiento global en comparación con el 19 por ciento del total que movilizó en el año 1947. En cuanto a El Bluff, el tonelaje que se movilizó en 1956 fue aproximadamente el mismo que el que se registró en 1947, lo que representaba un 4 por ciento del total en 1956 contra un 8 por ciento en 1947.

Los puertos de Morazán y Cabo de Gracias a Dios registraron disminución marcada en sus movimientos en el curso de los últimos años, pero su importancia siempre ha sido muy pequeña. En cuanto a Puerto Masachapa, el movimiento de carga, que consiste sólo en importaciones de productos petrolíferos, registró un aumento de cerca de 200 por ciento entre 1948 y 1956, representando el total en este último año aproximadamente el 10 por ciento de la carga total correspondiente a comercio exterior, movilizada por vía marítima en el mismo año.

v) Costa Rica. El transporte marítimo en Costa Rica creció sensiblemente en el curso de los años 1950 a 1955, habiéndose registrado un aumento en el tonelaje de las mercaderías movilizadas de aproximadamente un 27 por ciento. Aproximadamente los dos tercios del incremento global en dicho período corresponden a Puntarenas, cuya carga movilizada llegó en 1955 al 209 por ciento de lo que era en 1950 (243 por ciento en 1956). A este notable incremento en términos absolutos correspondió un ascenso en la participación de Puntarenas en el movimiento marítimo internacional global de Costa Rica del 17 por ciento al 28 por ciento en el curso del período. La participación de Puerto Limón en 1955 fue del orden de 35 por ciento, lo que quiere decir que en este año los dos puertos representaban aproximadamente los dos tercios del movimiento global, correspondiendo el resto al movimiento de los puertos bananeros de Quepos y Golfito. La participación conjunta de esos dos últimos puertos bajó considerablemente en el curso del período 1951-1955, a saber de más de 60 por ciento a aproximadamente un 36 por ciento del total. Hay que agregar que los datos de que se dispone sobre el movimiento marítimo internacional de Costa Rica son muy incompletos, especialmente en cuanto al movimiento registrado en Quepos y Golfito.

2. Obras portuarias

Sin querer entrar en el detalle de las obras portuarias emprendidas en el curso de los últimos años, cabe destacar que este problema ha recibido atención especial de parte de los gobiernos centroamericanos en el período, con el resultado de que ya se pueden señalar importantes adelantos.

i) Guatemala. En Guatemala, por ejemplo, el suceso más importante fue la apertura del puerto nacional de Santo Tomás en la bahía de Amatique en 1956. Este puerto es enteramente nuevo y, según la Misión Marítima, que lo inspeccionó en 1955, sus obras y su configuración son técnicamente de lo más moderno. Puede fácilmente dar cabida a dos barcos de 10 a 12 mil toneladas y su ubicación en la bahía le da una posición segura y bien protegida. El problema de la comunicación terrestre con el interior del país se ha resuelto parcialmente con la construcción de una carretera de Santo Tomás a Puerto Barrios. Además, con la próxima apertura de la Carretera al Atlántico, el nuevo puerto tendrá una comunicación excelente con la capital y el resto del país. Por otra parte, se acordó construir un ramal ferroviario que conectará el puerto con la línea Puerto Barrios-Guatemala del ferrocarril de la IRCA. En el curso de su primer año de operación, 1956, Santo Tomás registró un movimiento de carga de 30 000 toneladas métricas que fue prácticamente idéntico con el movimiento de Champerico en este mismo año, pero muy superior al movimiento normalmente registrado en este puerto. La carga movilizada en Santo Tomás en 1956 representaba aproximadamente el 7,5 por ciento de la carga que pasó por Puerto Barrios en ese año.

ii) El Salvador. En El Salvador, después de diversos estudios, se decidió empezar la construcción de un puerto nacional en Acajutla. En mayo de 1952 se estableció la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla (CEPA), con carácter de institución autónoma de servicio público, con el cometido de encargarse de la planificación y de la ejecución de la construcción del puerto, y, una vez concluida la construcción, de la dirección de las operaciones y administración de las instalaciones portuarias. En septiembre de 1953, la CEPA otorgó un contrato para que se realizara un /estudio

estudio que abarcará tanto los aspectos de ingeniería técnica, como los económicos de la construcción de facilidades portuarias modernas, bien en las costas de Acajutla o en la Bahía de la Unión. La empresa consultora, al considerar las facilidades portuarias existentes, llegó a la conclusión de que no eran adecuadas para el tráfico marítimo que se podía esperar, y de que había por consecuencia una necesidad imperiosa de realizar la construcción de nuevas instalaciones. Se presentaron al Gobierno de El Salvador cinco proyectos alternativos para las nuevas construcciones portuarias, así como una serie de recomendaciones suplementarias que coinciden en su mayor parte con recomendaciones presentadas por expertos de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. Entre ellas, cabe destacar la recomendación de que la administración de las facilidades portuarias sea enteramente independiente de la del sistema de transportes terrestres. Después de considerar este y otros informes, el Gobierno optó en favor de la construcción en Acajutla de un muelle parcialmente protegido, que constituye una solución mucho más acorde con las posibilidades económicas del país que la construcción de un nuevo puerto de todo tiempo. A principios de 1956 se otorgó un contrato para la construcción, en un plazo de 30 meses, de un muelle rompeolas de atraque directo de aproximadamente 800 m de longitud, por un valor de 4 282 000 dólares. En agosto del mismo año se inauguraron oficialmente los trabajos de construcción. También se celebró un contrato para la supervisión de los trabajos. En cuanto al financiamiento de la obra, se autorizó a la CEPA, por decreto de octubre de 1955, la emisión de bonos hasta por el equivalente de 7,5 millones de dólares para ser colocados entre el público. Se votó además un presupuesto extraordinario para la CEPA. También se autorizó a la CEPA para adquirir, por expropiación, si fuera necesario, los terrenos que constituirán la zona portuaria, así como los terrenos de donde se pueden extraer los materiales para la construcción de la obra. De acuerdo con el calendario establecido, el nuevo muelle deberá ser entregado a principios de 1959.

iii) Nicaragua. En el caso de Nicaragua, cabe señalar los trabajos emprendidos en Corinto, así como el mejoramiento de los servicios portuarios que ofrece San Juan del Sur. Para llevar a cabo la rehabilitación de Corinto, se obtuvo un préstamo de 3,2 millones de dólares del Banco Internacional de

/Reconstrucción

Reconstrucción y Fomento en 1956. Por otra parte, se estableció en enero del mismo año una Autoridad Portuaria de Corinto como entidad autónoma con personería jurídica, para hacerse cargo, entre otras cosas, de la dirección, administración y coordinación de los servicios portuarios y de las operaciones marítimas relativas, así como del desarrollo y mejoramiento de las facilidades portuarias. No se tienen detalles sobre el progreso de los trabajos.

En cuanto a San Juan del Sur, los mejoramientos consistieron en la ampliación del muelle, nuevas facilidades de almacenamiento y como mejoras en los servicios de lanchaje. También se mejoró mucho la comunicación del puerto con el resto del país con la construcción de una carretera nueva de San Juan del Sur a la Carretera Interamericana, así como la conexión con Costa Rica después de la conclusión de los trabajos de reconstrucción en los tramos fronterizos de la Carretera Interamericana (Rivas-Peñas Blancas, en Nicaragua y Las Cañas-Frontera, en Costa Rica).

iv) Costa Rica. En este país se prosiguieron los estudios relativos a soluciones para el mejoramiento del puerto de Puntarenas. Se otorgó un contrato para hacer un estudio técnico del puerto y presentar un proyecto y, después, se obtuvo la asesoría de un experto en obras portuarias de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, para examinar más a fondo las soluciones alternativas que se ofrecen. A fines de 1957, los técnicos del Ministerio de Obras Públicas y del Ferrocarril al Pacífico, a cuyo cargo está la administración del muelle, estaban considerando un proyecto que consistiría en la construcción de un muelle adicional que saldría hacia el mar a un ángulo desde el codo del muelle existente. Este muelle adicional proveería al mismo tiempo facilidades adicionales de atraque y protección contra las fuertes corrientes que actualmente azotan el muelle durante la estación de lluvias. También se señaló que el Ferrocarril al Pacífico iba a comprar 3 ó 4 lanchones, con capacidad mínima de 500 toneladas cada uno, para facilitar las operaciones de carga y descarga (actualmente, no hay ni lanchones ni remolcadores). Las comunicaciones de Puntarenas con el interior del país se han mejorado mientras tanto, con la rehabilitación del equipo de tracción /del ferrocarril.

del ferrocarril. En cuanto a la carretera Barranca-Puntarenas, los estudios necesarios para su reconstrucción como carretera de primer orden están listos y ya se ha empezado con la pavimentación de una sección.

D. Ferrocarriles

1. Datos generales

De la información suministrada por los gobiernos centroamericanos, con excepción de Costa Rica, sobre existencias de material rodante en el período 1950-1955, y reproducida en el cuadro 4, se aprecia que: i) en el conjunto de la región, el número de locomotoras bajó algo a raíz de una disminución de 17 unidades en Guatemala entre 1950 y 1952; ii) en cuanto a carros de pasajeros, los únicos cambios que merecen mencionarse son un aumento de un 15 por ciento en Honduras y un descenso de 40 por ciento en Panamá; iii) el número de carros de carga aumentó en todos los países, siendo el mayor incremento en términos absolutos el de Honduras, y, en términos relativos, el de Nicaragua; y iv) en términos de capacidad de carga, Nicaragua y El Salvador lograron los aumentos mayores, con 42 y 35 por ciento respectivamente. Por otra parte, en cuanto a longitud de vías férreas en los distintos países, no hubo cambio que valga mención entre 1950 y 1955. Por último, los datos muy incompletos de que se dispone sobre el movimiento ferrocarrilero registrado durante el período indican tendencias diversas de un país a otro, según se trate de movimiento de pasajeros o de carga. Por ejemplo, en el transporte de carga se nota que en todos los países, excepto Guatemala, hubo una tendencia bien definida de crecimiento en el volumen de carga movida. Al mismo tiempo, de los tres países por los que se tiene estadísticas de toneladas-kilómetro, dato más importante que el de toneladas movidas, Nicaragua y Costa Rica muestran incrementos notables entre 1950 y 1955, a saber, de 52 y 43 por ciento respectivamente, mientras que Honduras registra una fluctuación bastante fuerte entre 1951 y 1955, siendo la cifra de toneladas-kilómetro del último año inferior a la de 1951. En el caso de pasajeros-kilómetro, los países que tuvieron los aumentos más fuertes fueron Nicaragua, con 28 por ciento y Costa Rica con 21 por ciento, mientras que el único país que exhibe una tendencia clara a la baja en su tráfico de pasajeros es Honduras, registrando una disminución de un 15 por ciento en pasajeros-kilómetro entre 1951 y 1955.

/Cuadro 4

Cuadro 4

Existencia de material rodante de los ferrocarriles de
Centroamérica y Panamá, por país, 1950-1955

Año	Existencia de material			Capacidad	
	Locomotoras	Carros de pasajeros (Número)	Carros de carga	Pasajeros (Número)	Carga (Toneladas)
Costa Rica					
1950	48	84	...	...	...
1951	...	...	...	...	...
1952	...	...	...	...	...
1953	...	...	...	...	...
1954	...	...	...	...	...
1955	...	...	...	...	...
El Salvador					
1950	46	73	660	4 082	37 196
1951	49	73	660	4 082	37 196
1952	50	73	710	4 082	49 696
1953	73	73	710	4 082	49 696
1954	50	73	710	4 082	49 696
1955	50	73	710	4 082	49 696
a/ Guatemala					
1950	124	141	1 997	...	...
1951	109	143	2 057	...	...
1952	107	142	2 032	...	...
1953	107	143	2 032	...	...
1954	107	143	2 032	...	...
1955	107	153	2 097	...	...
Honduras					
1950	...	...	...	...	...
1951	97	228	2 637	5 096	50 463
1952	92	244	2 868	5 328	55 430
1953	93	245	2 975	5 436	56 242
1954	95	255	3 017	5 636	57 159
1955	90	263	3 001	5 632	56 551
Nicaragua					
1950	27	72	150	3 229	3 133
1951	27	73	150	3 257	3 133
1952	29	74	151	3 285	3 163
1953	30	71	145	3 245	3 070
1954	31	75	185	3 865	4 281
1955	31	75	192	3 887	4 447
b/ Panamá					
1950	6	30	66	...	...
1951	6	22	61	...	...
1952	6	21	60	...	...
1953	6	20	60	...	...
1954	7	15	79	...	...
1955	7	18	81	...	...

Fuente: Naciones Unidas, Compendio Estadístico Centroamericano, cuadros 40, p. 47.

a/ Los datos sobre existencia de material rodante corresponden a los Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica, división de Guatemala.

b/ Se refiere al Ferrocarril Nacional de Chiriquí. Excluye ferrocarriles privados.

/2. Rehabilitación

2. Rehabilitación ferrocarrilera en Costa Rica

El único caso de rehabilitación ferrocarrilera importante en los últimos años se encuentra en Costa Rica, donde las dos empresas ferroviarias, la del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y la del Ferrocarril del Norte, emprendieron programas de modernización implicando la puesta en servicio de una cantidad importante de nuevo equipo de tracción y material rodante. El Ferrocarril del Norte, una compañía inglesa, anunció planes para sustituir sus 34 locomotoras a vapor por 24 eléctricas Diesel (18 unidades nuevas norteamericanas y 6 unidades con servicio anterior de varios orígenes). Las nuevas unidades (en abril de 1957 habían ya llegado 10) tienen un peso de 52 toneladas, una fuerza de tracción de 500 HP y cuestan 100 000 dólares cada una. Un cálculo preliminar indica que la sustitución podría resultar en una economía de aproximadamente 250 000 dólares al año sólo por concepto de gastos de combustibles. La compañía también pidió nuevos vagones de pasajeros para los servicios nocturnos "pullman". Por otra parte, el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico ha estado llevando a cabo un plan de mejoramiento a largo plazo que abarca tanto las instalaciones fijas como el material de tracción y vagones. Entre los mejoramientos más recientes están la adquisición de 4 nuevas locomotoras eléctricas alemanas, a un costo de aproximadamente 230 000 dólares por unidad, dotadas de los sistemas más modernos de control y seguridad, y la instalación de un sistema electrónico de control de tráfico y despacho de trenes.

E. Transporte aéreo

Las estadísticas disponibles sobre el transporte aéreo internacional en Centroamérica son muy incompletas y no permiten hacer generalizaciones válidas para el conjunto de la región (véase el cuadro 5). Excepcionalmente a Costa Rica por causa de la falta de datos, los países que tienen el tráfico más intenso de pasajeros de entrada y salida por la vía aérea son Panamá, Guatemala y El Salvador, aunque las tendencias registradas en estos tres países en el período 1950-1955 hayan sido bastante diversas. Así, mientras que en Panamá se registró un aumento de 60 por ciento y en El Salvador de 33 por ciento durante el período, hubo un fuerte descenso en el tráfico aéreo de pasajeros en Guatemala entre 1950 y 1952 seguido
/por una recuperación

por una recuperación parcial, siendo la cifra de 1955 inferior en un 16 por ciento a la de 1950. En cuanto a Honduras y Nicaragua, su tráfico de pasajeros fue sensiblemente inferior en términos absolutos al tráfico de los tres otros países, pero ambos acusaron incrementos sensibles en este renglón, a saber, de 24 y 23 por ciento respectivamente.

Por lo que toca al tráfico aéreo internacional de mercancías, la información estadística de que se dispone es muy fragmentaria; aunque hay una tendencia al incremento, las cantidades de carga movida siguen siendo pequeñas, no llegando el total para los seis países a 20 000 toneladas en 1955.

Cuadro 5

Transporte aéreo internacional en Centroamérica
 y Panamá, por país, 1950-1955

Tipo de movimiento ^{a/}	Unidad	1950	1951	1952	1953	1954	1955
Costa Rica							
Pasajeros	miles	...					
Mercancías	miles de ton	...					
El Salvador							
Pasajeros	miles	38,8	37,3	40,5	41,2	47,6	51,7
Mercancías	miles de ton	3,1	3,8	2,8	4,0	4,4	4,5
Guatemala							
Pasajeros	miles	86,6	55,6	51,9	51,8	53,8	72,1
Mercancías	miles de ton	5,3	6,1	5,2	4,2	3,3	5,0
Honduras							
Pasajeros	miles	21,1	21,0	22,2	22,5	21,8	25,8
Mercancías	miles de ton	...	...	...	...	2,1	2,3
Nicaragua							
Pasajeros	miles	30,7	30,1	34,5	36,7	33,5	38,0
Mercancías	miles de ton	1,2	1,8	1,4	1,6	1,9	2,3
Panamá							
Pasajeros	miles	87,3	101,1	119,3	119,2	121,1	138,8
Mercancías ^{b/}	miles de ton	...	0,4	0,4	0,4	1,4	1,2

Fuente: Naciones Unidas, Compendio Estadístico Centroamericano, cuadro 44, p. 49.

a/ El rubro "pasajeros" representa la suma de los pasajeros entrados y salidos; "mercancías" representa la suma de las mercancías cargadas y descargadas.

b/ Abarca sólo las mercancías descargadas.

III. PROGRAMA PROMOVIDO POR EL COMITE DE COOPERACION ECONOMICA

A. Caminos

1. Prosecución del programa

En lo que se refiere a la prosecución del programa de carreteras internacionales centroamericanas, cabe recordar la Recomendación IX de la Misión de Transporte relativa a la coordinación necesaria entre los diversos países para llevar a cabo las actividades de construcción (o mejoramiento) de las respectivas secciones de las carreteras internacionales, y a la conveniencia de celebrar convenios internacionales para la construcción de un proyecto determinado en que se estipularan las especificaciones a seguir, así como los plazos dentro de los cuales tuvieran que ejecutarse las partes del proyecto en cada uno de los países interesados. Aún no se han concluido tales convenios, pero quizá convendría examinar la posibilidad de recurrir a ellos en el futuro.

2. Características fundamentales de las carreteras

En cuanto a las especificaciones técnicas para las carreteras dedicadas al transporte internacional, se han logrado resultados muy importantes en las dos reuniones de autoridades de tránsito y de ingenieros de caminos centroamericanos celebradas el año pasado. Las recomendaciones adoptadas abarcan las especificaciones geométricas principales para la construcción de carreteras y puentes, como, por ejemplo: i) anchos de calzada y de corona; ii) ancho de los puentes; iii) derechos de vía; iv) radios mínimos de las curvas; v) pendientes máximas; vi) velocidades de diseño; vii) visibilidades mínimas y viii) gálibos mínimos para las obras de arte. Algunas de estas especificaciones han sido adoptadas a título experimental y, naturalmente, todas ellas quedan sujetas a revisión, pero cabe destacar la importancia de los resultados ya obtenidos. El interés de los gobiernos centroamericanos en la uniformación de las características fundamentales de las carreteras y el mejoramiento en la planeación de la construcción de carreteras y obras de arte anexas, resultó en la preparación, a su solicitud, de un Proyecto de Manual de Especificaciones para Construcción de Caminos en Centroamérica por un experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, con la colaboración de ingenieros de caminos centroamericanos. Como se ha mencionado /más arriba,

más arriba, las dos primeras partes de este Manual, que tratan de "Planeación" y de "Contratación de Obras", fueron aprobadas en la reunión de San Salvador en octubre pasado y se presentan al Comité de Cooperación Económica en la presente sesión para su información. Se espera poder concluir el examen y la revisión de las tres demás partes, relativas a "Terracería y Pavimentos", "Construcción de Puentes" y "Obras y Trabajos Diversos", en el curso de la segunda mitad de este año.

3. Otros problemas

Entre los otros problemas de caminos a que se refirió la Misión de Transporte y que todavía merecen consideración especial, cabe mencionar: i) la limitada cantidad de personal técnico y capacitado; ii) la escasa investigación tecnológica de los suelos y materiales utilizados en la construcción de caminos; y iii) la falta de datos estadísticos relativos a las actividades de caminos. Esos problemas siguen constituyendo obstáculos al desarrollo de programas viales económicos y bien concebidos, y convendría estudiar soluciones de conjunto para ellos.

B. Transporte por carretera

1. Medidas generales

De las recomendaciones presentadas en el capítulo del Informe de la Misión correspondiente a este tema (Segunda Parte, Capítulo II: Recomendaciones XIII a XXI), muchas han sido atendidas por los gobiernos y se puede decir que, en este campo, se han logrado resultados notables en los últimos años. En cuanto a los trámites fronterizos para personas, por ejemplo, se está considerando la posibilidad de establecer una tarjeta centroamericana de identificación que sustituiría al requisito del pasaporte para los ciudadanos de cualquier estado centroamericano para viajes en la zona ístmica. Con respecto a los trámites relativos a vehículos, se logró un adelanto que conviene destacar, con la adopción por los gobiernos centroamericanos de un Acuerdo Regional para la Importación Temporal de Vehículos de Motor, firmado en San Salvador, El Salvador, en noviembre de 1956. Por lo que toca a las formalidades de frontera que afecten las mercancías, se espera poder lograr un mejoramiento sensible

/de la situación

de la situación después de que el proyecto de Código Aduanero Uniforme Centroamericano sea considerado por el Subcomité de Comercio Centroamericano en el curso del presente año. El proyecto de Código abarca un campo muy amplio y cubre prácticamente todos los puntos anotados en el Informe de la Misión que causaban restricciones o retrasos. Un punto que quedó pendiente para examen posterior es el referente a la posibilidad de lograr un acuerdo sobre el empleo de vehículos sellados, u otras medidas semejantes, que permitirían el paso rápido, y con un mínimo de formalidades, de mercancías transportadas en tránsito a través del territorio nacional de cualquier estado en vehículos carreteros. Parecería que este problema requiere consideración más detenida antes de que se presenten soluciones concretas.

2. Operación de servicios internacionales

Los problemas que plantean la organización y la operación de servicios internacionales por carretera fueron examinados en las dos reuniones de autoridades de tránsito habidas en el curso del año pasado, pero sin que se llegara a conclusiones definitivas. Los gobiernos centroamericanos están plenamente conscientes de la importancia de la cuestión como lo muestra claramente la Recomendación XIV de la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito (Doc. E/CN.12/CCE/105, p. 38) que, además de instar a los gobiernos para que sigan estudiando el problema del otorgamiento de concesiones para servicios internacionales regulares de transporte, sugiere que la materia sea considerada por un grupo de expertos lo antes posible. Se espera poder tratar este asunto en plazo breve en próxima reunión sobre el transporte por carretera. Mientras tanto, se han aprobado una serie de principios que podrían regir estas concesiones con base en la Sección III del informe titulado El Transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del Tráfico Internacional por Carretera (Doc. TAA/LAT.3). También el Anexo I del Proyecto de Acuerdo Centroamericano sobre Circulación por carretera (E/CN.12/CCE/105) contiene disposiciones especiales relativas a la seguridad y la comodidad de los vehículos de transporte público.

3. Costos de operación

En el Informe de la Misión de Transporte, se hicieron sugerencias en cuanto a medidas que podrían tomarse para reducir el costo excesivo de
/operación

operación de los vehículos en Centroamérica (Recomendación XVII). Entre ellas se mencionaban: i) la reducción del precio de la gasolina y del combustible Diesel mediante rebajas de derechos aduaneros y otras tasas; ii) medidas que promuevan y faciliten la importación de autobuses y camiones de tipo moderno para los servicios internacionales, mediante la reducción de los derechos de importación y de otra clase; y iii) la reducción o abolición de los impuestos locales y provinciales que puedan afectar desfavorablemente la operación de los servicios internacionales. De la información que se tiene, no parece que se haya realizado mucho hasta la fecha en el sentido de rebajar los costos de operación de los vehículos y, por eso, se permite llamar la atención de los gobiernos a las sugerencias arriba reseñadas.

4. Reglamentación del tránsito

En esta materia se han realizado progresos muy importantes en los últimos años y, aunque los gobiernos centroamericanos no hayan adherido hasta la fecha a la Convención de Ginebra sobre Circulación por Carretera (1949), prácticamente todas las disposiciones principales de esta Convención se encuentran incluidas en el Proyecto de Convenio Centroamericano sobre Circulación por Carretera que se somete al Comité de Cooperación Económica como Anexo I del Informe de la Segunda Reunión de Autoridades de Tránsito de Centroamérica y Panamá (E/CN.12/CCE/105). Además, el Comité, en su Cuarta Reunión recomendó (Resolución 43 (CCE)) que los gobiernos centroamericanos celebren, lo antes posible, un acuerdo a fin de adoptar el sistema uniforme de señales viales aprobado en la Reunión de Tegucigalpa, de febrero de 1957. Cabe agregar que el Proyecto de Convenio sobre Circulación por Carretera contiene disposiciones relativas a dimensiones y pesos de los vehículos muy parecidas --aunque menos detalladas-- a las contenidas en el Anexo 7 a la Convención de Ginebra. También tiene disposiciones relativas al otorgamiento de permisos de conducir de vehículos automotores, así como un apéndice especial (Apéndice B) en que se presentan recomendaciones relativas a la unificación de los requisitos mínimos que deben llenarse para la expedición de permisos de conducir.

C. Problemas marítimos y portuarios

1. Estudios

El estudio más importante que se ha hecho sobre estos problemas en el período es el titulado El Transporte en el Istmo Centroamericano. El Transporte Marítimo (Doc. TAA/LAT.5), preparado a petición del Comité de Cooperación Económica por tres expertos de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, y sometido al Comité en su Tercera Reunión (Managua, Nicaragua, enero de 1956). Este informe presenta una reseña muy detallada sobre la situación de los servicios y del tráfico marítimo en Centroamérica, el estado de las instalaciones, así como la operación y la administración portuarias. También se examina en dicho informe la posibilidad y conveniencia del establecimiento de una compañía de navegación centroamericana así como la organización que se le podría dar en caso de que se estimara conveniente su creación, y se dió en él una descripción del sistema de conferencias marítimas y de tarifas de flete. Una última parte del informe presenta las conclusiones y recomendaciones de la misión.

2. Conclusiones y recomendaciones generales de la Misión sobre Transporte Marítimo

En primer lugar, en lo que toca a puertos, la Misión llegó a la conclusión de que, dado el volumen del movimiento de carga, no parecía haber insuficiencia en el número de puertos, y que los que estaban en servicio podrían satisfacer las necesidades centroamericanas por un tiempo relativamente largo. Por otra parte, se notó que las condiciones de los puertos eran muy deficientes: del lado del Caribe, sólo Puerto Barrios tenía una capacidad de atraque aproximadamente adecuada, mientras que del lado del Pacífico sólo tres puertos tenían muelles de atraque, a saber, Puntarenas, Corinto y Cutuco, pero ninguno de ellos con capacidad suficiente. Señalaba además el informe que las condiciones de los equipos eran otro obstáculo importante al mejoramiento de los servicios del transporte marítimo centroamericano.

Entre otras causas de la congestión y de los retrasos que se apuntaban estaban la insuficiencia de bodegas para el almacenaje de las mercaderías, los procedimientos aduaneros y la falta de vías de comunicación y elementos de transporte terrestre para movilizar las mercaderías. Además, la Misión

/opinó

para dotar al país de una legislación marítima adecuada a las modernas exigencias del transporte marítimo. Por lo tanto, se recomendó a los gobiernos que solicitaran de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas asesoría en la preparación de proyectos de legislación portuaria y marítima uniformes y modernos, para ser sometidos a su consideración.

6. Resoluciones del Comité de Cooperación Económica acerca del transporte marítimo

Después de considerar el Informe de la Misión sobre Transporte Marítimo, el Comité de Cooperación Económica adoptó en su Tercera Reunión, la Resolución 19 (CCE) relativa al transporte marítimo. Esta resolución constaba de cuatro partes referentes, respectivamente, a i) legislación marítima; ii) formación de tripulaciones; iii) instalaciones, operación, administración y mejoramiento de los puertos; y iv) una flota mercante centroamericana. Bajo los tres primeros puntos, se solicitaron expertos de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas para encargarse, respectivamente, de: i) la preparación de un proyecto modelo de legislación portuaria y marítima; ii) la elaboración de un estudio sobre la formación de una escuela náutica centroamericana y otras medidas que deberían adoptarse para capacitar tripulaciones centroamericanas, y iii) la preparación de un estudio sobre las medidas que debían adoptarse para lograr el mejoramiento técnico y administrativo de los puertos, una estructura más racional de las tarifas, tasas y servicios de puerto, así como la simplificación, modernización y uniformación de los procedimientos aduaneros.

7. Cumplimiento de la Resolución 19(CCE)

Al considerar esas solicitudes se decidió dejar el estudio de los problemas de capacitación de tripulaciones para una fecha posterior, ya que estaban vinculados con el problema del posible establecimiento de una flota mercante centroamericana y la creación de tal flota no parecía inminente.

En el campo de la legislación marítima y portuaria, cabe destacar que, conforme a las recomendaciones de la Misión sobre Transporte y de la

/Misión

Misión Marítima posterior, el Comité de Cooperación Económica resolvió en su tercera sesión (Resolución 19 (CCE)) solicitar asistencia técnica para el estudio, entre otros problemas, de los requisitos de los países centroamericanos en materia de legislación marítima y portuaria, así como para resolver los problemas básicos de operación y de administración portuaria. En cumplimiento de esa solicitud, se establecieron dos proyectos distintos de asistencia técnica, uno relativo específicamente a legislación marítima y portuaria y el otro a administración y operaciones portuarias. La misión de legislación marítima y portuaria en la que participó también un experto de la Organización Internacional del Trabajo, ha preparado un Anteproyecto de Código Marítimo y Portuario, que está por someterse a los gobiernos centroamericanos. Se espera que el Anteproyecto podrá ser considerado por un grupo de trabajo de expertos marítimos centroamericanos en el curso de la segunda mitad del presente año, para que pueda ser presentado posteriormente al Comité de Cooperación Económica.

Para el proyecto relativo a administración y operaciones portuarias, fue designado un experto de las Naciones Unidas, que ha estado trabajando en colaboración muy estrecha con la misión de legislación marítima. Se espera poder someter proyectos de reglamentos así como el informe final del experto a los gobiernos dentro de poco. Se presentó un resumen de las conclusiones preliminares del experto en el Doc. E/CN.12/CCE/77 presentado a la consideración del Comité en su Cuarta Reunión. Sin entrar en el detalle de esas conclusiones preliminares, cabe recordar la impresión muy positiva que obtuvo el experto al recorrer Centroamérica a fines de 1956, en cuanto a los trabajos de rehabilitación de los puertos que se estaban llevando a cabo y a los esfuerzos que se estaban haciendo para resolver los problemas de organización y de administración portuaria. Entre las recomendaciones que se presentaron en el informe preliminar tienen importancia especial las relativas a: i) la organización de una misión hidrográfica; ii) la conveniencia de solicitar asistencia técnica para resolver los problemas de telecomunicaciones entre nave y tierra, y organizar servicios de meteorología marítima; iii) la creación, con asesoramiento de expertos de asistencia técnica, de nuevos

/organismos

organismos tales como un servicio centroamericano de guardacostas y una asociación de puertos centroamericanos; iv) la preparación de una serie de manuales para capitanes de puertos, directores de puertos, aduanas, comandantes de nave, guardacostas, y para la propuesta asociación centroamericana de puertos; y v) la uniformación de los datos estadísticos sobre movimientos marítimos recopilados en los distintos puertos.

D. Ferrocarriles

1. Conclusiones y recomendaciones de la Misión de Transporte

Del Informe de la Misión de Transporte aparecía claramente que la situación ferrocarrilera no era muy favorable en Centroamérica en 1952. Los expertos llegaron a la conclusión de que las características generales del tráfico de pasajeros y carga en la región no justificaban la expansión del sistema ferroviario existente en cuanto al tráfico público. "Por el contrario --dice el informe-- ciertos ferrocarriles o ciertas líneas que prestaban servicio eficaz en otras épocas, o hasta hace poco tiempo, se encuentran hoy en condiciones deficientes. En algunos casos resultaría más conveniente, sobre todo desde el punto de vista económico, reemplazar los por otros medios de transporte más adecuados".^{5/} Se hizo notar especialmente que, aunque la vía férrea seguía siendo el sistema más ventajoso para el transporte del banano, no era tan adecuada para el transporte de otros productos de exportación, de la carga de importación o para el tráfico local de pasajeros y mercancías. Entre las recomendaciones que presentó la Misión con relación al transporte ferroviario (Recomendaciones XXVII a XLI) cabe recordar las siguientes: i) la recomendación de tratar de negociar nuevamente con las compañías los actuales convenios de concesión de los servicios ferroviarios y portuarios o de procurar establecer con ellas acuerdos relativos al reajuste de las tarifas actuales; ii) las recomendaciones instando la prohibición de la combinación de los fletes ferroviarios con las tasas de los servicios portuarios u otras, o con el flete del transporte marítimo, y de la discriminación, en los puertos

^{5/} Naciones Unidas, El Transporte en el Istmo Centroamericano, Tercera Parte, Capítulo I, p. 166.

/cuyos servicios

cuyos servicios están a cargo de los ferrocarriles, en el tratamiento acordado a la carga según el medio de transporte usado; y iii) la recomendación de establecer en cada país una oficina gubernamental permanente, que sería subordinada a un organismo general de transportes, con el cometido de controlar los servicios públicos prestados por las empresas ferrocarrileras privadas.

2. Progresos realizados

Hasta la fecha, no se han logrado progresos dignos de mención en cuanto a esas recomendaciones básicas: siguen en vigor las antiguas concesiones; todavía rigen los fletes combinados y la discriminación en el tratamiento; y no se han establecido las oficinas gubernamentales encargadas del control de las empresas ferrocarrileras privadas.

E. Transporte aéreo

En términos generales, se puede decir que los progresos realizados en el campo de la aviación civil en Centroamérica en los últimos años atañen más a la calidad y la seguridad de los servicios ofrecidos, y a la organización jurídica y administrativa correspondiente, que a la extensión de la red o al volumen de tráfico. Muchos de esos progresos se han obtenido por medio de la asistencia técnica y la asesoría de la OACI.

Los países centroamericanos, al igual de otros países, afrontan el problema de asegurar que se alcancen los requisitos más rigurosos de las nuevas aeronaves, particularmente de los aviones de propulsión a turbina y a chorro. Aviones del tipo "turbo-hélice" fueron introducidos en servicio comercial regular en Centroamérica a fines del año pasado y es evidente que se necesita lograr a corto plazo el mejoramiento de los aeropuertos, de las comunicaciones aeronáuticas y meteorológicas, y de los servicios de tráfico aéreo, tomando como normas mínimas las recomendadas por la Tercera Reunión Centroamericana sobre Navegación Aérea Regional, celebrada bajo los auspicios de la OACI en 1956. A este respecto ya se han tomado pasos importantes con miras a mejorar los servicios de seguridad, y, entre esas medidas, quizá la más importante sea la puesta en operación, en octubre de 1957, de la Región Centroamericana de Información de Vuelo, que, con centro en Tegucigalpa, abarca los territorios de Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras, Nicaragua y Honduras

/Británica.

Británica. Este paso ha provocado un interés considerable en el resto del mundo, pues ha establecido un precedente con la creación de un "bloque" de espacio aéreo del cual muchas de las dificultades que a menudo imponen las fronteras nacionales a la aviación civil han sido eliminadas. El objeto del establecimiento de Regiones de Información de Vuelo que normalmente se encuentran enteramente dentro de las fronteras de un estado es asegurar que las tripulaciones de las aeronaves puedan obtener la información que necesitan para la operación segura y eficiente de los vuelos, como, por ejemplo, informes y previsiones meteorológicas, datos sobre las condiciones que rigen en los aeropuertos, datos de navegación e información sobre la posición de otras aeronaves que vuelan en la vecindad de la que solicita la información. El sistema empezó a operar sobre una base de 12 horas diarias, pero se espera que muy pronto operará de día y de noche sin interrupción.^{6/}

Otro paso importante que conviene destacar es el progreso realizado por cuatro de los cinco países centroamericanos en materia de legislación sobre aviación civil. Se prepararon leyes nacionales sobre aviación civil con base en un modelo uniforme elaborado por la Conferencia de Directores de Aviación Civil de Centroamérica con el asesoramiento de un experto de la OACI. Dos países, El Salvador y Nicaragua, ya han adoptado la legislación en cuestión y se espera que Costa Rica y Honduras hagan lo mismo dentro de poco.

^{6/} Véase Boletín de la OACI. Organización de Aviación Civil Internacional, Vol. XII, Núm. 9 - 1957, pp. 122-123

IV. CONSIDERACIONES FINALES Y RECOMENDACIONES

En esta reseña, se ha tratado de dar una idea general de los progresos realizados en el campo del transporte en Centroamérica en los últimos años y, particularmente, en el período desde la conclusión del Informe de la Misión sobre Transporte. Se ha tomado este informe como punto de referencia y se ha procurado apreciar hasta qué punto se ha seguido el plan trazado por los expertos, qué se ha cumplido y qué queda por cumplir. En las varias partes de esta reseña se han dado resúmenes de la situación en cuanto a las varias ramas del transporte y se ha tratado de apuntar distintos aspectos del desarrollo del transporte que merecerían más atención en los años que vienen. En estas consideraciones finales, sólo se quiere hacer referencia en forma resumida a algunos puntos ya mencionados, así como a puntos adicionales, que convendría que los gobiernos centroamericanos consideren con la debida atención en el futuro próximo:

A. Caminos

1. Examinar la conveniencia de celebrar convenios internacionales para la construcción de carreteras internacionales con miras a coordinar debidamente las actividades de construcción o mejoramiento de las respectivas secciones de los proyectos (Recomendación IX del Informe sobre Transporte).

2. Considerar la posibilidad de establecer centros o escuelas regionales de capacitación técnica para el adiestramiento del personal de caminos (Recomendación XII). En relación con este problema valdría la pena estudiar la experiencia de México en este campo así como, por ejemplo, la experiencia de la Escuela de Adiestramiento Vial en Ankara, Turquía, que es un centro regional establecido con la ayuda de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas.

3. Estudiar con la debida atención el problema del desarrollo de caminos locales y vecinales y buscar la fórmula más adecuada de financiamiento, ejecución y mantenimiento de tales caminos (Recomendación LXVIII). Se recomienda particularmente el estudio del ejemplo de México, donde se lograron resultados notables en muy pocos años en virtud de una organización particularmente eficaz y de fórmulas de financiamiento que implican un esfuerzo de cooperación bien concebido entre los beneficiados y los organismos oficiales.

/B. Transporte

