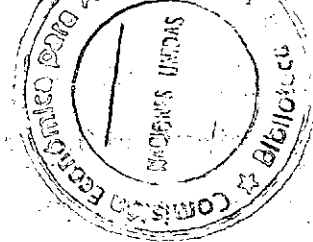


COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA  
COMITE DE COOPERACION ECONOMICA  
DEL ISTMO CENTROAMERICANO  
AUTORIDADES DE TRANSITO DE CENTROAMERICA Y PANAMA

AC.5/EE/DT/5  
9 de octubre de 1957



Segunda Reunión  
San Salvador, El Salvador, 3 de octubre de 1957.

Informe del Relator del Grupo  
Sobre Problemas de Tránsito

De acuerdo con lo aprobado en la primera sesión plenaria quedó integrado el grupo de trabajo sobre problemas de tránsito, bajo la presidencia del Delegado de Honduras, licenciado Arturo Castellanos, siendo relator el doctor J. Sixto Pacas, de la Delegación de El Salvador. El grupo de trabajo tuvo a su consideración los temas siguientes del temario:

- a) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito;
- b) Permiso uniforme para conducir;
- c) Servicios internacionales por carretera;
- d) Continuidad en el estudio de los problemas del desarrollo de los transportes por carretera.

Uniformidad de Leyes y Reglamentos de Tránsito. Proyecto de Acuerdo sobre Circulación por carretera en el Istmo Centroamericano.

Se sometió a la consideración de los delegados un Proyecto de Acuerdo sobre Circulación por Carretera en el Istmo centroamericano, preparado por la señora Renée Liger experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. ( Doc. TAA/LAT/15).

Para presentar este proyecto el ingeniero S. Ambrozek, experto de las

/Naciones

Naciones Unidas, hizo una reseña sobre lo que ya se había hecho en el campo de la circulación por carretera bajo el programa de integración económica centroamericana y destacó la importancia del proyecto de acuerdo propuesto a la consideración del grupo en el curso de la presente reunión. Hizo especial hincapié en el papel que la adopción de este acuerdo podría jugar en el mejoramiento de la seguridad del tránsito y en el crecimiento de los transportes por carretera.

Se mencionó que el proyecto de Acuerdo, aunque elaborado en forma de un acuerdo internacional, es mucho más completo de lo que suelen serlo esta clase de acuerdos y constituye un verdadero código de circulación por carretera que podría ser adoptado por cualquier país que lo desee. Se señaló, además, que el proyecto fué redactado en tal forma que, si lo adoptaran, los gobiernos centroamericanos podrían adherir sin dificultad a la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra de 1949.

Después de estas consideraciones preliminares, se pasó al estudio del proyecto mismo. Se convino en discutir dicho proyecto título por título en cuanto al fondo y encargar las cuestiones de estilo y redacción al Relator en consulta con la Secretaría. A continuación se presenta un breve resumen del contenido del proyecto de acuerdo y de sus anexos ( cuyo texto constituye el Apéndice A del informe general de esta Reunión).

Título I. En este título se encuentran disposiciones de carácter general y, en particular, definiciones de varias palabras tales como: carretera; calzada; vía; cruce; conductor; automotor; vehículo articulado; remolque; peso máximo; tara; motocicleta; y motobicicleta. Se advertirá en el texto aprobado que, en su mayor

/parte

parte, estas definiciones quedan exactamente como estaban en el proyecto original. Los únicos cambios se refieren a las definiciones de los varios tipos de motocicletas con motor económico.

Título II. Bajo este título se discutieron disposiciones generales relativas a la circulación por carretera que sean aplicables a todos los usuarios y se aprobaron específicamente artículos relativos a: a) conducción de vehículos y de animales; b) velocidad; c) encuentros y rebasamientos; d) cruces y prioridad de paso; e) uso de la bocina y otros dispositivos de alarma; f) estacionamiento; g) luces y señales en los vehículos; h) señales, e i) transportes de excepción.

Título III. Este título contiene disposiciones especiales aplicables a los vehículos automotores y a las combinaciones compuestas de un vehículo automotor y un remolque o un semi-remolque. Específicamente se aprobaron artículos de orden técnico y artículos de orden administrativo.

Dentro del primer grupo cabe señalar las disposiciones relativas a peso y llantas, dimensiones de los vehículos, carga de los vehículos, órganos motores, dispositivos de maniobras, dispositivos de dirección y de visibilidad, frenos, alumbrado y señales, señales de advertencia, placas e inscripciones y condiciones que deberán reunir los vehículos de transporte público.

En el curso de la discusión sobre frenos se sugirió que el informe del grupo llame la atención sobre la importancia de lograr que los vehículos livianos sean equipados con frenos más seguros que los que ahora suelen tener.

En cuanto a placas e inscripciones se propuso que se discutiera la posibilidad de lograr más uniformidad en lo que toca a las dimensiones de las placas de matrícula para los vehículos y a sus características estructurales.

/Por otra

Por otra parte, la consideración del artículo relativo a condiciones que deben reunir los vehículos de transporte público, resultó en la decisión de que el texto de dicho artículo se redujera a algunos párrafos de carácter general y que la parte detallada del mismo se incorporara en un anexo al Acuerdo (Anexo I).

Además de estas disposiciones de orden técnico, se examinaron bajo este título ciertas reglas administrativas relativas a requisitos para la autorización de los vehículos, matrícula, revisiones técnicas de ciertas clases de vehículos, permisos de conducir y vigilancia de carreteras.

En cuanto al permiso de conducir, las disposiciones del proyecto de acuerdo fueron estudiadas y discutidas con base en las recomendaciones anteriores que se habían hecho en este campo. El texto detallado de las recomendaciones en que convino el grupo figurará como Apéndice B del informe general de la Reunión.

Título IV. Este título formula ciertas disposiciones especiales aplicables a motocicletas y a sus remolques. Específicamente se discutieron y se aprobaron artículos relativos a órganos motores, mecanismos para maniobras, aparatos de dirección y de visibilidad, frenos, alumbrado, bocina, placas e inscripciones, autorización para circular, matrículas, permiso de conducir y vigilancia de carretera.

Título V. En este título figuran disposiciones especiales aplicables a las bicicletas y motobicicletas y a sus remolques. En el caso de dichos vehículos también se aprobaron artículos relativos a su circulación, así como a sus frenos, alumbrado, bocinas, placas y matrículas, autorizaciones para circular y permisos de conducir.

/Título VI.

Título VI. Este título, que se refiere a disposiciones aplicables a los vehículos de tracción animal, contiene artículos sobre convoyes de vehículos de tracción animal, ruedas de dichos vehículos, sus dimensiones y carga, así como sus frenos, alumbrado y señales. Se aprobó prácticamente sin cambio.

Título VII. Bajo este título se discutieron y aprobaron disposiciones especiales aplicables a los peatones y a los conductores de animales sin enganchar.

Título VIII. Este título, relativo a disposiciones especiales aplicables a vehículos y máquinas agrícolas y al material para obras públicas, se aprobó sin enmiendas.

El proyecto de acuerdo lleva tres anexos, a saber:

I. Un anexo sobre disposiciones especiales relativas a la seguridad y comodidad de los vehículos dedicados al transporte público de pasajeros. Este anexo comprende las disposiciones técnicas que antes aparecían en el artículo 22 del proyecto de acuerdo. Se acordó que dichas disposiciones deberían ser incorporadas a los reglamentos nacionales sobre vehículos dedicados al transporte público de pasajeros.

II. Un anexo sobre placas de matrícula, cuyo propósito es uniformar las dimensiones y características principales de las placas de matrícula de los vehículos en los varios países con base en la uniformidad que ya rige en otros países en este campo, y conforme a una resolución tomada en el Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras.

/III. Un anexo

III. Un anexo sobre el permiso de conducir, que constituye una nueva redacción de lo acordado en Tegucigalpa, Honduras, en la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tránsito.

Permisos uniformes de conducir.

Se sometieron a la consideración del grupo las recomendaciones relativas a los permisos de conducir contenidas en el informe titulado El transporte en el Istmo Centroamericano. Reglamentación del tráfico internacional por carretera. (TAA/LAT/3), preparado por el ingeniero S. Ambrozek, experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas. Fueron leídas y aprobadas las recomendaciones relativas a aptitud mental y física, causas de incapacidad, personas inválidas o físicamente impedidas, conocimiento de las leyes y reglamentos de tránsito, pericia para conducir y permisos de aprendizaje para conducir.

También se acordó recomendar a los gobiernos que acepten las sugerencias hechas en el mismo informe sobre fiscalización administrativa de la expedición de permisos para conducir y la validez de dichos permisos. Además, se consideró más detenidamente la cuestión de los requisitos para la expedición de permisos para conducir vehículos automotores dedicados al transporte comercial.

Otros puntos que provocaron discusión fueron los relativos a la edad mínima para la obtención de permisos de conducir y a los exámenes médicos que deben exigirse a los candidatos a dichos permisos. Sobre todos estos puntos se llegó, después del intercambio de opiniones, a conclusiones aceptables para todos los delegados.

/ El texto

El texto recomendado por el grupo de trabajo para que se incorpore a los reglamentos nacionales de los varios países se agregará como Apéndice B al informe general de la Reunión.

Servicios internacionales de transporte por carretera.

Al iniciarse la discusión sobre este tema se acordó que el grupo de trabajo no podría hacer recomendaciones detalladas o definitivas en cuanto a los problemas relativos a los servicios internacionales de transporte por carretera. El punto ya había sido incluido en el temario de la Primera Reunión de Autoridades Centroamericanas de Tránsito, de acuerdo con la resolución 18 del Comité de Cooperación Económica, pero no se pudo tratar el tema en dicha reunión por falta de tiempo y falta de asesores especializados en la materia. Sin embargo, en vista del interés expresado por algunas delegaciones, la Secretaría incluyó el punto de nuevo en el temario de la presente Reunión.

Sin pretender tratar el fondo del problema en detalle, se acordó considerar recomendaciones de orden general que sirvan de base a un grupo de expertos en la materia, que tendría eventualmente que encargarse de la consideración de este problema extremadamente complejo.

Varios delegados formularon observaciones sobre los problemas que afrontan las autoridades en cuanto a las concesiones para servicios regulares de pasajeros y en cuanto a los aspectos internacionales del problema.

Se convino en que para solucionar el problema de servicios internacionales de transporte por carretera es aconsejable en primer lugar encontrar soluciones adecuadas al problema de la reglamentación y fiscalización de los servicios

/nacionales de

nacionales de transporte de pasajeros y carga, y a tal efecto se aceptó que las recomendaciones hechas por la misión de CEPAL/AAT sobre el transporte en Centroamérica en cuanto a servicios nacionales de omnibus y de transportes de carga podrían servir de base a la modernización de los reglamentos internos de cada país.

La discusión puso de manifiesto que los controles reglamentarios del transporte por carretera están a cargo de departamentos administrativos diferentes en cada país y que en todos los países, salvo uno, esta fiscalización administrativa se divide entre varios departamentos gubernamentales. Por ejemplo, en Guatemala, en lo que toca al transporte de pasajeros, los ministerios responsables de la reglamentación y de las concesiones son los de Economía y de Gobernación. En Costa Rica, por otra parte, los ministerios responsables son los de Gobernación y de Seguridad Pública. Al mismo tiempo, Costa Rica tiene desde hace poco tiempo un Consejo Superior de Tránsito, que se encarga de la coordinación de los transportes públicos. En cuanto a Honduras, los ministerios responsables de los controles reglamentarios son los Ministerios de Economía y Hacienda y el Ministerio de Gobernación.

En el caso de El Salvador, los Ministerios de Economía y de Defensa en el ramo de Seguridad Pública tienen a su cargo los mismos asuntos, pero en este país existe además una comisión asesora integrada por representantes del gobierno y de las empresas. Por fin, en lo que toca a Nicaragua, es la Jefatura de Tránsito la que tiene la responsabilidad reglamentaria del transporte por carretera.

Se examinaron después algunos problemas relativos a la posible concertación de convenios en que se fijen condiciones uniformes para regular los

/servicios



servicios de pasajeros y se dió lectura a un proyecto de acuerdo sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera preparado por el experto de la Administración de Asistencia Técnica.

Este proyecto de acuerdo no se sometió a discusión detenida, pero se aceptó que las disposiciones del tipo de las presentadas en dicho proyecto podrían servir de base en la discusión de este asunto por un grupo de expertos.

También se consideraron algunos aspectos del transporte internacional de pasajeros y de carga entre los países centroamericanos y países de fuera de la región, así como ciertos aspectos relativos al turismo que podría desarrollarse en Centroamérica una vez terminada la Carretera Interamericana.

En conclusión, se decidió que este tema tendría que ser referido a un grupo de expertos que debería considerar específicamente lo siguiente:

- i) Preparación de una reglamentación nacional-tipo para la concesión de servicios de transporte de pasajeros y carga.
- ii) La elaboración de un proyecto de acuerdo sobre concesiones para los servicios de transporte internacional por carretera.
- iii) Consideración del tratamiento que convendría dar a empresas de fuera de la región que soliciten permiso para suministrar servicio de transporte en la región.

#### Adhesión a la Convención sobre la Circulación por Carretera de Ginebra de 1949

Después de aprobarse el proyecto de Acuerdo sobre circulación por carretera en el Istmo centroamericano se examinó más detenidamente la relación entre dicho proyecto y la Convención sobre Circulación por Carretera de Ginebra

de 1949. Se señaló que el proyecto de Acuerdo que el grupo de trabajo acababa de aprobar permitiría a los Gobiernos centroamericanos adherir a la convención de Ginebra como ya había sido recomendado varias veces, tanto por el Consejo Económico y Social de las Naciones Unidas como por varios congresos internacionales de carreteras y turismo.

Se mencionó que al adherir a la Convención los Gobiernos centroamericanos deberán comunicar al Secretario General de las Naciones Unidas las disposiciones por ellos adoptadas con respecto a la aplicación de la Convención. Estas comunicaciones están previstas en el artículo 2, en el párrafo 3 del anexo 4 y en el inciso b) del número IV del anexo 6 de la Convención y se refieren a los siguientes temas:

1. La inclusión de las bicicletas provistas de un motor adicional de combustión interna ya sea en la clasificación correspondiente a bicicletas o en la de vehículos automotores;
2. La aplicación de una disposición sobre prioridad de paso en determinados cruces de carreteras;
3. La notificación de la letra o letras adoptadas para el signo distintivo de los vehículos automotores que indica el país de la matrícula;
4. Restricciones relativas a las combinaciones de vehículos.

En cuanto al primer punto, es decir, el relativo a la clasificación de las bicicletas provistas de un motor auxiliar adicional, convendría que en vista de lo acordado en el proyecto de Acuerdo Centroamericano, todos los países firmantes de éste excluyan el anexo 1 de su aplicación de la Convención.

/En cuanto

En cuanto al anexo 2 de la Convención, relativo a la prioridad de paso, los gobiernos centroamericanos podrán incluir este anexo en la aplicación de la Convención en sus países.

En lo que toca al tercer punto, a saber, las letras distintivas que indiquen el país de la matrícula, convendría que los gobiernos centroamericanos comuniquen al Secretario General de las Naciones Unidas las letras que consideren propias para identificar los vehículos matriculados en sus respectivos países. De acuerdo con la sugerencia hecha durante la discusión, se podrá considerar para cada país un grupo de tres letras que incluya en cada caso las letras C A para Centroamérica, y, además, como primera letra una letra distintiva para cada país. Se podría someter a consideración de los gobiernos los grupos siguientes para los varios países:

Guatemala	G C A
El Salvador	S C A
Honduras	H C A
Nicaragua	N C A y
Costa Rica	C C A

En lo que toca al último punto, el proyecto de Acuerdo dispone que no se utilizarán vehículos articulados para el transporte de pasajeros, y que los vehículos articulados para el transporte de carga podrán tener sólo un remolque. Tal restricción se permite conforme al inciso b) del número IV del anexo 6 de la Convención de Ginebra. Al adherir a la Convención, los gobiernos centroamericanos deberán declarar que, con referencia a la disposición antes mencionada, no admitirán en sus respectivos países que un vehículo tractor lleve más

de un remolque y no permitirán que circulen vehículos articulados destinados al transporte de personas.

Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera.

Bajo este tema se consideró el programa de trabajos futuros en cuanto a tránsito y transporte por carretera.

Se acordó que los puntos siguientes deberían considerarse más detalladamente en el curso de reuniones futuras:

i) Servicios nacionales e internacionales de transporte por carretera.

El grupo convino en que sería oportuno que se tratara cuanto antes la cuestión de la reglamentación y la fiscalización de dichos servicios. En particular, se estimó que sería necesario dar atención especial al problema de las concesiones que se necesitan para estos servicios, teniendo en cuenta la conveniencia de adoptar principios y normas uniformes en dichas concesiones.

ii) Uniformidad de leyes y reglamentos de tránsito.

Se acordó que convendría hacer una evaluación periódica de los resultados prácticos, tanto positivos como negativos, de las decisiones tomadas en el curso de las varias reuniones de autoridades de tránsito.

iii) Aspectos administrativos de la reglamentación del transporte por carretera.

El grupo llegó a la conclusión de que convendría estudiar más detalladamente la forma de mejorar la administración del transporte por carretera en general, y del tránsito en particular. Específicamente se estimó que sería necesario llegar a que cada país tenga una dirección general de tránsito y juzgados de tránsito.

/Además

Además, se necesitaría estudiar en qué Ministerio o departamento gubernamental sería oportuno centralizar la reglamentación y la fiscalización del transporte por carretera. Por fin, se debería también considerar qué órganos administrativos de conjunto requeriría el transporte internacional de pasajeros y de carga.

Sobre las anteriores materias se acordó recomendar que las Naciones Unidas sigan prestando asesoramiento por medio de la Administración de Asistencia Técnica, en consulta con la Secretaría.

En el curso de la discusión sobre trabajos futuros se señaló que en el Séptimo Congreso Panamericano de Carreteras se decidió recomendar que se establezca en Panamá un centro interamericano de capacitación en asuntos de tránsito. Se acordó que los países centroamericanos tendrían gran interés en el establecimiento de semejante centro en un futuro próximo. Se recomendó además que las autoridades de tránsito de estos países brinden su colaboración en el cumplimiento de la recomendación antes mencionada.

#### Manual de señales viales.

De acuerdo con la solicitud de algunos delegados se celebró una sesión especial fuera del programa regular de trabajo del grupo, sobre algunos aspectos de la aplicación del Manual de Señales Viales aprobado en la Primera Reunión de Autoridades de Tránsito en Tegucigalpa, Honduras, en febrero de este año. Hubo un intercambio de opiniones acerca de cierto número de problemas prácticos que habían surgido.

Se señaló además que en vista de la aprobación del Manual por el Comité

/de Cooperación

de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, por medio de su resolución 42 (CCE), el Gobierno de Guatemala había iniciado las gestiones tendientes a la suscripción de un Acuerdo Centroamericano por el cual se adopta el Manual, y que se espera someter a firma en fecha próxima.

El grupo acordó que sería muy oportuno que en el curso de los dos primeros años de vigencia efectiva del Manual, se diera atención particular a la compilación de datos que podrían ser útiles para su revisión eventual. El grupo opinó que de toda manera no había ahora problemas que justificarían revisiones ni siquiera parciales, de las disposiciones del Manual.

El grupo de trabajo expresó su efusivo agradecimiento al presidente del mismo por la forma eficaz y fructífera con que dirigió los debates, lo que permitió llevar a feliz término sus labores.

El Relator

José Sixto Pacas