*NACIONES UNIDAS*

# CONSEJO ECONOMICO Y SOCIAL

GENERAL
E/CN.12/CCE/173
15 de agosto de 1959
ORIGINAL: ESPAÑOL

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

Sexta Reunión
San José, Costa Rica, 26 de agosto de 1959

## SITUACION DEL TRANSPORTE EN CENTROAMERICA

(Nota de la Secretaría)

SUMARIO

I. Introducción

II. Caminos

III. Ferrocarriles

IV. Transporte marítimo

V. Transporte aéreo

VI. Observaciones finales

Anexos:

A. Mapa de la Red Vial Centroamericana y

B. Cuadros estadísticos

## INTRODUCCION

El propósito de esta nota es informar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano, en su Sexta Reunión sobre los trabajos y resultados logrados en las diversas ramas del transporte desde la Quinta Reunión, actualizando los datos que figuran en el Informe que se presentó en aquella oportunidad (Doc. E/CN.12/CCE/120).

Ambos informes agregan nuevas informaciones al estudio básico El Transporte en el Istmo Centroamericano (Doc. E/CN.12/356 - ST/TAA/Ser.C/8), que fue preparado en 1952-53. En ellos se anotan los progresos realizados en materia de transporte y la acción conjunta llevada a cabo por los países miembros dentro del Programa de Integración, con base en las recomendaciones contenidas en el estudio. Además de someter la presente nota para información del Comité, se considera que sería de utilidad para la realización del programa de trabajo 1/ del Subcomité de Transporte, creado por la Resolución 64 (CCE) aprobada en la Quinta Reunión del Comité.

En la preparación de los informes periódicos sobre el desarrollo del transporte en Centroamérica se presentan algunas dificultades debidas a que las estadísticas disponibles, aunque han mejorado considerablemente en años recientes, no son todavía tan completas como pudiera desearse y en ocasiones se publican con bastante retraso. Hasta la fecha el Subcomité de Coordinación Estadística estaba encargado del mejoramiento de las estadísticas de transporte; desde ahora el Subcomité de Transporte podrá colaborar con el anterior en este trabajo. Una colaboración entre los dos Subcomités habrá de ser sin duda de la mayor utilidad para completar el proceso de uniformación y publicación periódica de las estadísticas en esta materia.

---

1/ Véase la Nota de la Secretaría, Estado de los trabajos de transporte terrestre y marítimo (Doc. E/CN.12/CCE/172).

/II. CAMINOS

## II. CAMINOS

### 1. Extensión de la red de caminos

Desde la preparación del informe El transporte en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/356), donde se manifestaron por primera vez los esfuerzos de las repúblicas centroamericanas y de Panamá por emprender una acción conjunta en materia de transportes, el crecimiento de las redes viales ha sido apreciable (véase el cuadro 1). La red vial ha crecido de un total de 20 500 Km de caminos de todas clases en 1952, a 38 400 Km en la actualidad. El total de carreteras transitables en todo tiempo aumentó de 11 000 Km en 1952, a 15 900 Km a fines de 1957. Los caminos abiertos al tránsito en verano, de un total de 9 400 Km suben a más de 21 900 Km en 1957. El considerable crecimiento del kilometraje de esta clase de carreteras y caminos refleja el inicio de la construcción de carreteras principales y más todavía el de carreteras de penetración y caminos vecinales mejorados para permitir el tránsito de vehículos automotores, tipo "jeep". Comparando estos resultados con las conclusiones y recomendaciones del informe antes mencionado se pueden apreciar los adelantos logrados en el sistema regional de carreteras.

En el Informe aludido,(pp. 119-139 y 175-198) se formulaba un plan básico de 7 años para la construcción y el mejoramiento de la red de carreteras troncales basado tanto en las necesidades de transporte interno de cada país como en las del transporte internacional. En aquel plan se estimó que se gastarían alrededor de 206 millones de dólares, de los que se destinarían alrededor de 88 millones para un total de 2 870 Km de caminos primarios y secundarios de uso interno; al sistema de carreteras de uso internacional, de 3 930 Km, correspondería una inversión de 118 millones de dólares.

Con base en los datos que se mencionan a continuación, a pesar de ser incompletos, se observará que las inversiones efectuadas han sido relativamente mayores a las calculadas en 1952/53, por el aumento en el costo de construcción y de revisión de las especificaciones de los caminos.

/Del total

Del total de la red vial centroamericana construída hasta la fecha, el crecimiento mayor se debe a la apertura de nuevas zonas en los distintos países, hechas en unos casos para ampliar los mercados internos y en otros para unir políticamente al país. En comparación con esa circunstancia, la red vial que interesa al transporte internacional no ha crecido en la misma proporción y a este respecto siguen sin resolverse varios problemas de carácter técnico, administrativo o financiero.

2. Red Vial Centroamericana

Por lo que respecta a la red internacional, cabe recordar que originariamente se estimaron necesarias por lo menos cinco carreteras troncales para que el Istmo pudiera contar con sus principales arterias y se hiciera posible el desarrollo coordinado del comercio intercentroamericano. Con base en estas recomendaciones los expertos de los gobiernos concibieron la Red Vial Centroamericana (véase el cuadro 2 y el mapa), ratificada por el Comité en su Resolución 45 (CCE). A continuación se señalan los progresos realizados en la construcción y mejoramiento de las carreteras de la Red Vial que atraviesan dos o más países. Se hace también referencia a diversos problemas que se están solucionando.

a) Carretera Interamericana (CA-1)

Esta carretera es de gran importancia dentro de la Red Vial Centroamericana. Tiene 2 520 Km desde la frontera mexicano-guatemalteca hasta la ciudad de Panamá (la longitud total de todas las demás carreteras de la Red Vial Centroamericana se estima en 3 000 Km). Se calcula que el monto de la inversión total en esta carretera será de unos 250 millones de dólares.

Los problemas de financiamiento a que está condicionada su terminación, proyectada originalmente para el año de 1960, así como su conservación continua en el futuro, siguen siendo de importancia primordial para las autoridades.[2/]

2/ Próximamente tendrá lugar una reunión de autoridades en la materia para estudiar el avance de la construcción e iniciar los planes para la operación y conservación de la parte terminada, además del modo de facilitar el movimiento del transporte automotor y turístico. Entre las soluciones propuestas se ha sugerido establecer una autoridad para la Carretera Interamericana y sus principales conexiones con representantes de los gobiernos centroamericanos, Panamá y los Estados Unidos. Su función principal sería la conservación física y coordinada de la carretera y tendría además a su cargo otras funciones como unificar reglamentos de tránsito, proporcionar talleres para reparación de vehículos y puestos de socorro, y fomentar programas de desarrollo industrial y de turismo en las regiones que la carretera atraviesa.

/Mientras los

Mientras los problemas no se solucionen, la fecha de terminación de los trabajos no puede ser fijada. Se calcula que se necesitarán de 15 a 20 millones de dólares adicionales para terminar los trabajos y unos 2.5 millones de dólares más al año para la conservación.

A partir del mes de julio de 1955, fecha en que el Congreso de Estados Unidos asignó la suma aproximada de 63 millones de dólares para la terminación de la Carretera Interamericana, se ha venido desarrollando un programa intenso de construcción. Se completaron todos los trabajos necesarios sobre unos 1 600 Km, aparte de la construcción de unos 100 puentes y de las secciones no abiertas al tránsito de Guatemala y Costa Rica. Aunque la sección en construcción de Guatemala no está terminada, puede transitarse en tiempo seco, necesitándose sustituir varios puentes provisionales por puentes permanentes. Actualmente se prosiguen trabajos de construcción en Costa Rica, entre San Isidro del General y la frontera con Panamá, así como un tramo adyacente, en Panamá. Faltan por construir unos 39 puentes, además del pavimento.

Como es sabido, no existe conexión física entre la Carretera Interamericana desde el Canal de Panamá al sistema vial de Colombia. La solución de este problema depende de los Congresos Panamericanos de Carreteras, cuya secretaría permanente se halla a cargo de la Unión Panamericana. Recientemente se han hecho diversas recomendaciones a los países miembros de la Organización de los Estados Americanos (OEA) sobre el financiamiento de un presupuesto de 3 millones de dólares para el trazado, la localización, y los proyectos y especificaciones relativos a la construcción de esta carretera en la región del Darién en Panamá y en las zonas contiguas a Colombia. El costo de la construcción de unos 700 Km ha sido estimado preliminarmente en una cantidad que oscila entre 70 y 100 millones de dólares.

b) Carretera del Litoral del Pacífico (CA-2, CA-3)

La distancia total entre los puntos extremos de esta ruta, partiendo del puente Talismán sobre la frontera de México y Guatemala y terminando en Granada, sobre el Lago de Nicaragua, es de 1 030 Km. La cifra incluye el tramo de 110 Km en el que el camino coincide con la Carretera

/Interamericana.

Interamericana. La ruta facilitará el transporte automotor de carga internacional por ser llano el terreno que atraviesa.

En cuanto al valor de la inversión, se ha informado que el costo total de la carretera asciende aproximadamente a unos 18 millones de dólares en Guatemala (340 Km) y a 18.3 millones de dólares en El Salvador (314 Km).

En Guatemala la terracería de la carretera quedará terminada en 1959 y la pavimentación, en 1960. Actualmente se está pavimentando la carretera de Coatepeque a Talismán y de Taxisco a Pijije. En El Salvador, la construcción empezó en febrero de 1956. De la extensión total de 314 Km, sólo estaba construído un tramo de 40 Km situado en la región central del país. En la actualidad la carretera está abierta al tránsito entre La Libertad y La Unión. En julio de 1958, Guatemala y El Salvador firmaron un convenio para regularizar la construcción del puente internacional sobre el río Paz en las cercanías de El Pijije. Está pendiente de constituirse la junta mixta, creada por este convenio, que se encargará de la contratación de la obra.

En 1959 quedará terminada la pavimentación del tramo nicaragüense entre Chinandega y Managua, abierto al tránsito desde 1957, y el sector Managua-Granada. También se ha llevado a cabo un estudio de localización de la ruta entre Chinandega y Puente Real que cruzará la frontera en las cercanías de Palo Grande para llegar a Choluteca, donde empalmaría con la Carretera Interamericana.

c) Carretera Interocéanica El Salvador-Honduras (CA-4)

Desde 1957, El Salvador ha puesto el mayor interés en perfeccionar la construcción de puentes y la pavimentación progresiva del tramo de la carretera en su territorio. En Honduras la elaboración del proyecto de la nueva carretera Nueva Ocotepeque-Santa Rosa de Copán ha quedado incluído en el programa ordinario de construcción vial, desarrollado con base en préstamos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF) y del Fondo de Estados Unidos pro Fomento (DLF). De acuerdo con el mismo programa se construirá una nueva carretera Santa Rosa de Copán-San Pedro Sula. Ya se han iniciado los trabajos con la construcción de algunos puentes en esta ruta.

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

Las autoridades de Honduras han estudiado la conveniencia de incluir esta carretera en un programa de construcción progresiva, que deberá llevarse a

/cabo entre

cabo entre 1957 y 1965. Nicaragua ha incluído a esta carretera entre las nacionales de segundo orden. Hasta ahora no existe convenio alguno entre los dos países en cuanto a la construcción coordinada de esta ruta.

e) Tercera Carretera Internacional de Honduras y El Salvador (CA-7)

En 1958, El Salvador inició los trabajos sobre el tramo de San Francisco Gotera a Perquín, y de allí a la frontera con Honduras, con vistas a establecer el tránsito internacional por esta zona aunque fuera provisionalmente. Hasta la fecha se ha construído un total de 30 Km de carretera en la zona fronteriza con un costo de más de 62 000 dólares. De acuerdo con los nuevos estudios de localización de la ruta, llevados a cabo recientemente, el punto en que empalmaría esta vía con la Carretera Interocéanica de Honduras (CA-5) sería Siguatepeque.

f) Tercera Carretera Internacional de Guatemala y El Salvador(CA-8)

En Guatemala se encuentra en obra el tramo de Oratorio a Jalpatagua y en 1960 se empezará la construcción de los puentes. Los demás tramos son transitables en todo tiempo. La parte salvadoreña, transitable permanentemente en toda su extensión, necesita ser reconstruída entre Ahuachapán y Sonsonate.

g) Carreteras Internacionales de Guatemala, Honduras y El Salvador (CA-10, CA-11, CA-12)

Estas carreteras proporcionarán un enlace entre la Interocéanica de El Salvador y Honduras (CA-4) y la Interocéanica de Guatemala (CA-9). También proporcionan a El Salvador acceso al Atlántico. La extensión total de las tres conexiones es de 360 Km.

En marzo de 1958, por invitación de la Secretaría General de la ODECA, se reunieron representantes de los tres países para estudiar las posibilidades de construcción de la primera ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-10). En Guatemala está por terminarse la terracería entre Río Hondo (empalme con la CA-9) y Chiquimula, faltando sólo la construcción de algunos de los puentes de este tramo. Para 1960 está proyectada la terracería, la construcción de todos los puentes y la pavimentación de Chiquimula a Esquipulas. A fines de 1959 deberá quedar concluída la construcción del tramo Esquipulas-frontera hondureña, pero parece que, por falta de un

/convenio

convenio entre los gobiernos, la prolongación de la carretera sobre el territorio hondureño hacia Nueva Ocotepeque tendrá que aplazarse por tiempo indeterminado.

En 1959 se terminará una nueva planificación del tramo guatemalteco de la Segunda ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-11). Por lo que a la Cuarta ruta internacional de Guatemala y El Salvador (CA-12) se refiere, autoridades viales de ambos países tienen ya los proyectos de construcción o mejoramiento.

h) Tercera ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-13)

Esta ruta --que proporcionará la conexión entre Puerto Matías de Gálvez (Santo Tomás), Puerto Barrios y Puerto Cortés-- podría considerarse una prolongación de la Interoceánica de Guatemala (CA-9). Las autoridades están dando prioridad a los estudios de localización sobre el terreno.

Para completar los datos referentes al estado en que se encuentra en la actualidad la Red Vial Centroamericana deben mencionarse las rutas CA-5 y CA-9, que se refieren a dos carreteras transístmicas, localizadas en Guatemala y Honduras respectivamente.

i) Carretera Interoceánica de Honduras (CA-5)

Los proyectos de construcción de una nueva carretera de Puerto Cortés a Búfalo, el mejoramiento de su continuación hacia Tegucigalpa, y la pavimentación de la ruta Tegucigalpa-San Lorenzo, forman parte de un plan de rehabilitación de la red vial que Honduras está llevando a cabo.

j) Carretera Interoceánica de Guatemala (CA-9)

El tramo comprendido entre San José y Guatemala está terminado desde 1952. En junio de 1959 quedó concluído el que conduce hacia el oriente del país, y completada la pavimentación de esta carretera, de una extención de 300 Km, entre Guatemala, Matías de Gálvez y Puerto Barrios. El costo aproximado de esta vía es de 50 millones de dólares.

Exluída la Carretera Interamericana, la Red Vial Centroamericana tiene en su estado actual aproximadamente un 60 por ciento de carreteras transitables en todo tiempo, un 14 por ciento de caminos transitables en verano y un 12 por ciento de caminos no transitables. Se halla bajo construcción o mejoramiento un 14 por ciento de su extensión total. A pesar de que ya se ha llegado a

/un acuerdo

un acuerdo provisional en lo referente a los puntos fronterizos de conexión, casi todas las rutas no transitables son secciones que van a constituir enlaces entre los caminos existentes de las redes circunvecinas. Aunque desde el punto de vista de la actividad económica interna estas secciones son de importancia secundaria, su importancia internacional potencial es muy grande; por ello, es necesario que los países establezcan un orden de prioridades con respecto a la planeación y construcción de las secciones fronterizas. Requerirá ello la elaboración de un método equitativo para la justificación económica de los proyectos. Por lo que a algunos de ellos atañe convendría estudiar un método adecuado de financiamiento internacional, con la participación de los países que habrían de beneficiarse más directamente.

3. Transporte automotor

En los últimos años, el transporte automotor ha seguido desarrollándose a un ritmo considerable para beneficio de las economías del Istmo. En la actualidad, resulta todavía difícil calcular la cantidad de pasajeros y carga transportados por vehículos automotores aunque varios países han publicado datos que dan idea de la importancia de este tráfico.

Ejemplo del papel que desempeña el transporte automotor en los países del Istmo, --así como del desarrollo del transporte automotor dentro del total del tráfico de carga en Centroamérica-- puede ser el caso de El Salvador; los datos obtenidos durante la preparación del informe de la CEPAL titulado Análisis y proyecciones del desarrollo económico. VIII. El desarrollo económico de El Salvador (Doc. E/CN.12/495) señalan que en 1945 el ferrocarril transportó el 81 por ciento y el automotor 19 por ciento del total de tráfico de carga de casi 98 millones toneladas-kilómetro. Durante 1955-1957 el total anual de tráfico de carga superó los 240 millones de toneladas-kilómetro y en 1957 el porcentaje había variado en esta forma: 37 por ciento para el ferrocarril y 63 por ciento para el transporte automotor. Los cálculos sobre el tráfico de pasajeros muestran que en 1945 el ferrocarril transportó el 54 por ciento y el automotor el 46 por ciento del total de 189 millones de pasajeros-kilómetro; en 1956 la proporción del

/ferrocarril

ferrocarril se redujo a 26 por ciento y la del automotor creció hasta alcanzar un 74 por ciento de un total de 435 millones de pasajeros-kilómetro.

En términos generales puede decirse que en el período 1955-1958, el equipo móvil utilizado en el transporte por carretera siguió aumentando (véase el cuadro 3). A pesar del nivel estacionario de vehículos en Honduras, en los demás países el incremento anual de vehículos de carga ha sido tan fuerte como el de vehículos particulares. Los vehículos dedicados al transporte de carga forman una tercera parte del total de los vehículos automotores y la proporción de automóviles se mantiene alrededor de 50 por ciento del total. La mayor parte de los vehículos se concentra en las capitales de los países, aunque en los últimos años ha habido una tendencia a la dispersión hacia otras zonas en lo que se refiere a vehículos de carga.

Algunos de los factores predominantes en la expansión del equipo automotor en los países centroamericanos han sido: el crecimiento de la red de caminos, las deficiencias y la falta de flexibilidad del transporte ferroviario, la dispersión del tráfico, y el acentuado mejoramiento de la capacidad para importar, que permitió aumentar las compras de vehículos.

En la explotación del transporte existen algunos aspectos favorables, como por ejemplo el hecho de que el equipo móvil sea moderno y por lo general se encuentre en condiciones relativamente buenas. Sin embargo, las desventajas son mayores que los aspectos favorables: el equipo en uso, tanto de carga como de pasajeros, es de capacidad bastante reducida, y los vehículos hacen largos recorridos vacíos.

No cabe duda de que el uso de los caminos ha crecido. El tránsito por carretera, ha tendido a aumentar más rápidamente que el número de vehículos automotores. De los datos obtenidos en Costa Rica, El Salvador y Nicaragua, se puede concretar que el tráfico creció en una proporción de 1.5 a 1, o 2 a 1 con respecto al número de vehículos de 1950 a 1957.

4. Obstáculos administrativos en el transporte internacional de carga

En la actualidad, sobre el transporte internacional pesan requisitos administrativos largos, costosos y complicados. Estos requisitos se refieren al viaje al extranjero de la tripulación, a la salida del vehículo del país, a los cruces de las fronteras, etc. Parece ser cierto que en las fronteras la

/revisión de

revisión de documentos y las inspecciones aduanales no se llevan a cabo con eficiencia y que las cuotas cobradas son desproporcionadas con respecto al costo del servicio que presta el funcionario público, por ejemplo, las cuotas cobradas por concepto de servicios aduanales fuera de horas regulares de oficina. Como estas horas no han sido fijadas por convenios entre puestos vecinos, dan como resultado retrasos y gastos adicionales para quien hace el transporte.

Los procedimientos y formalismos administrativos obstruccionan el desarrollo de servicios internacionales adecuados y actúan como freno a los esfuerzos que se han estado haciendo para ampliar el comercio entre los países de la región. En todos sus aspectos técnicos y económicos dichos servicios se ven obstaculizados por trabas de carácter administrativo,[3/] a ello se debe la dificultad de enfocar la atención de las empresas a problemas esenciales, como por ejemplo que las tarifas se hallen en proporción a la regularidad, la seguridad y la calidad del servicio prestado.

## III. FERROCARRILES

Circunstancia peculiar del transporte ferroviario de Centroamérica es el hecho de que los sistemas de servicio de plantaciones constituyen más de la mitad del total de 2 400 Km de la red ferroviaria (de vía angosta) con que cuenta la región. Las líneas de ferrocarril para servicio público tienen una extensión de 2 070 Km. Aunque la explotación de las líneas privadas influye en el transporte, las actividades de las empresas ferroviarias de servicio público son de principal interés para los fines de la presente nota (véanse cuadros 4 y 5). Entre estas empresas pueden anotarse:

3/ El Comité Directivo Permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras en su programa de trabajo tiene en estudio un proyecto de Convenio sobre tránsito interamericano de vehículos comerciales, y la convocatoria de una Reunión de Directores Nacionales de Migración, Aduanas y Turismo, de los Estados Unidos, México, los países de Centroamérica y Panamá (Acta final del cuarto período de sesiones del Comité directivo permanente de los Congresos Panamericanos de Carreteras; Unión Panamericana, Mayo de 1959).

/"Ferrocarriles

"Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica"(IRCA), División de Guatemala y de El Salvador ; "Ferrocarril Verapaz" (Guatemala); "Ferrocarril de El Salvador"; "Ferrocarril Nacional" (Honduras); "Ferrocarril del Pacífico" (Nicaragua); "Ferrocarril Eléctrico al Pacífico" y "Ferrocarril del Norte" (Costa Rica).

No se ha logrado establecer una convivencia adecuada --salvo alguna excepción-- entre el ferrocarril y el transporte automotor, problema que fue señalado por la misión de transporte para que se estudiara por los gobiernos de los países centroamericanos (E/CN.12/356 pp. 165-173).

1. Guatemala

La principal empresa que opera en Guatemala, "Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica" (IRCA), División de Guatemala, es una compañía de capital norteamericano. Tiene una extensión de 820 Km que une la capital de la república con varias cabeceras departamentales y con Puerto Barrios, Champerico y San José, además de proporcionar un enlace con México y El Salvador.

Desde 1952 las existencias de material rodante han variado poco. La empresa dispone en la actualidad de 13 locomotoras diesel y 94 a vapor; el número de carros de pasajeros aumentó ligeramente y en mayor medida el de carga. La tracción diesel, que se estudia desde 1951, no ha sido puesta en servicio. El movimiento de pasajeros, que creció de 1950 a 1953 hasta alcanzar un volumen de 4 millones de pasajeros transportados, ha permanecido relativamente estable en 1954 y 1955. En 1956 se produjo una baja, que ha continuado hasta la actualidad. En 1958 el número total de personas transportadas fue de poco más de 3 millones.

Durante el período de 1950-1958, las cifras sobre el movimiento de carga indican una tendencia ligeramente ascendente dentro de fluctuaciones más o menos bruscas. De 1950 hasta 1953 se transportó un volumen promedio anual de 950 000 toneladas cortas que en 1954 se redujo a 900 000 toneladas para ascender, durante los años de 1955-57, a 1 100 000 toneladas cortas. En 1958 se presentó una nueva baja cayendo la carga transportada a 966 000 toneladas. Dentro de estas fluctuaciones globales, la composición del total de la carga transportada también ha sufrido variaciones. En 1951 la carga de exportaciones abarcó el 33 por ciento, la de importaciones el 36 y la carga local el 31 por ciento; en 1957, se redujo la proporción de las exportaciones transportadas a 29 por ciento,

/aumentó la

aumentó la de las importaciones a 38 y la carga local llegó a 33 por ciento. En 1951 el banano constituyó un 22 por ciento del movimiento total y dos terceras partes del tráfico de exportación, proporción que se mantuvo hasta 1957, para reducirse en forma considerable en el año siguiente a causa de la destrucción extensiva de las plantaciones de la costa occidental. Se calcula que el porcentaje del café, dentro de este movimiento, significó un 20 por ciento de la carga de exportación, en 1951, aumentando en 1957 a un 25 por ciento.

Cabe recordar que desde 1957, la empresa de la IRCA empezó a introducir modificaciones en sus tarifas para mejorar su posición competitiva frente al transporte automotor. De acuerdo con las recomendaciones de la misión de transporte, la tarifa de exportación revisada de la IRCA presenta por separado los cargos portuarios y los fletes marítimos; la de importación proporciona las cuotas sobre las importaciones reexpedidas de la aduana del puerto.

La reciente disminución del tráfico ferroviario unida al aumento continuo de los gastos de explotación han dado por resultado pérdidas para la empresa. El gobierno guatemalteco ha creado una oficina de inspección de ferrocarriles, en el Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas, para que mantenga contacto con la empresa y se estudien los pasos que podrían conducir a la rehabilitación del ferrocarril.

La otra empresa guatemalteca, el "Ferrocarril Verapaz", es de propiedad estatal y sirve la región cafetalera de Alta Verapaz mediante una línea de 47 Km de longitud complementada con un servicio fluvial y marítimo de barcazas hasta Livingston y Puerto Barrios. Se estima que en los años 1953-1957 este ferrocarril tuvo un movimiento anual de un uno por ciento comparado con el movimiento total de la IRCA.

2. El Salvador

En El Salvador existen dos empresas ferrocarrileras: los "Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica" (IRCA) --División de El Salvador-- y el "Ferrocarril de El Salvador". Una explota el puerto de La Unión (Cutuco) y la otra el de Acajutla.

/Los "Ferrocarriles

Los "Ferrocarriles Internacionales de Centroamérica" --que operan también en Guatemala-- unen a la capital, San Salvador, con Puerto Barrios y La Unión (Cutuco), y sirven a las ciudades de Ahuachapán, Santa Ana, San Vicente, Usulután, San Miguel y La Unión. La extensión de la red es de 458 Km. Las existencias de locomotoras, todas a vapor, aumentaron en un 64 por ciento entre 1951 y 1958, y la de vagones de pasajeros y de carga 40 y 9 por ciento respectivamente.

El transporte de pasajeros por ferrocarril se ha mantenido estable, registrando de 1951 a 1958 un volumen anual de más de 92 millones de pasajero-kilómetro. La movilización de carga registró en cambio aumentos importantes de 1950 a 1956 y descensos en el período siguiente. Sin embargo, la carga transportada en 1958 (541 000 toneladas) es todavía 36 por ciento mayor que la de 1950. De los totales de carga transportada en 1958, un 40 por ciento correspondió a la carga de importación, un 19 a la de exportación y un 41 por ciento al tráfico local. Como estas cantidades y proporciones han sido estables, se puede esperar que la empresa se desenvuelva en condiciones satisfactorias. Sin embargo, la explotación de la red salvadoreña está estrechamente ligada a la de Guatemala, que se encuentra en mala situación, y ello repercute desfavorablemente en la modernización del equipo locomotor, muy necesaria en la actualidad.

El "Ferrocarril de El Salvador", compañía británica, sirve a las regiones comprendidas entre San Salvador, Santa Ana, Sonsonate, y conecta esta zona con el puerto de Acajutla. La red ferroviaria es de 144 Km de longitud.

La empresa se ha ocupado de mejorar la vía permanente y de mantener en condiciones satisfactorias de operación al material de tracción y rodante. Como resultado, el costo de tracción, que en 1951 era 100 por ciento más alto que el de la IRCA, volvió a ser comparable en 1957 en ambos ferrocarriles (2.47 dólares el "Ferrocarril de El Salvador", 3.04 dólares la IRCA, por tren/Km).

El tráfico de pasajeros ha sufrido descensos continuos, acusando así la aguda competencia que presenta el tráfico por vehículo automotor. Mientras en 1950 movilizó 1 717 000 pasajeros, para 1956 el total fue de 1 288 000 (76 por ciento del total de 1950) y en 1958 descendió a 1 120 000 pasajeros (65 por ciento del total de 1950). Esto no afecta todavía seriamente el servicio de pasajeros en trenes mixtos, pero los servicios en carros motores no resultan remunerativos.

/Los transportes

Los transportes de carga registraron un aumento bastante fuerte entre 1950 y 1956, hasta alcanzar un volumen de 175 300 toneladas (64 por ciento más que en 1950). Sin embargo, en 1958 el tráfico de carga disminuyó a 161 000 toneladas. En el tráfico de carga movido por este ferrocarril las exportaciones ascienden a un 12 por ciento del volumen total, las importaciones a un 22 y corresponde el resto al tráfico local. Para el ferrocarril es importante mantener su participación en el movimiento del comercio exterior; sin embargo la próxima apertura del nuevo puerto Acajutla permitirá la competencia del transporte automotor en ese movimiento, con el probable empeoramiento de la situación económica del ferrocarril. Para la explotación económica de ambos ferrocarriles es menester realizar la modernización, convirtiendo la tracción en diesel. En el caso del Ferrocarril de El Salvador parece que esa modernización no depende sólo del problema de financiamiento sino también de la conveniencia de realizar la explotación de los dos sistemas ferroviarios del país en una forma conjunta.

3. Honduras

La red ferroviaria de Honduras, que tiene una extensión de 1 300 Km, se localiza enteramente en la costa norte del país. Esta red se construyó para unir las plantaciones de banano con Puerto Cortés, La Ceiba o Tela. A pesar de admitirse parte del tráfico general de carga y de pasajeros los ferrocarriles privados (Tela y Standard Fruit), sólo el "Ferrocarril Nacional de Honduras", proporciona servicios al público en general. Este ferrocarril es de propiedad estatal y cuenta con un poco más de 100 Km de línea que unen San Pedro Sula con Puerto Cortés y enlazan con el ferrocarril de Tela para prestar servicios hasta el puerto Tela.

Durante 1950-1956 el transporte de pasajeros de este ferrocarril registra una tendencia descendente y el transporte de carga, aumentos apreciables. El total de carga movilizada durante el año fiscal de 1955/1956 fue de 63 000 toneladas. De este total, 64 000 toneladas fueron importaciones, 63 000 exportaciones, con excepción de banano, y 209 000 carga local. Además, el ferrocarril movió 6 900 carros de fruta.

En los tres ferrocarriles de Honduras se aplica la misma tarifa de pasajeros y de fletes. Los pasajeros que viajan en segunda clase pagan

/2.5 centavos

2.5 centavos de lempira (1.25 centavos de dólar) por kilómetro y las mercaderías, según la clase, entre 1 y 4 centavos de lempira (1/2 y 2 centavos de dólar) por 100 Kg/Km. El control de ferrocarriles está a cargo del interventor del "Ferrocarril Nacional" y del Ministerio de Fomento.

4. Nicaragua

La única empresa de servicio público ferroviario que existe es el "Ferrocarril del Pacífico", propiedad del estado, de 347 Km de longitud, cuya línea principal es la de Corinto-Managua-Granada. En 1956 se suprimió la línea San Juan del Sur-San Jorge que estaba desconectada del sistema central y tenía un tráfico bastante reducido. Las existencias de material rodante de la compañía apenas han cambiado desde 1951, exceptuando el caso de compra de 4 nuevas locomotoras a vapor en 1956, y la introducción, en 1957, de 7 autocarriles --con un carro de remolque cada uno para servicios de pasajeros-- que han permitido ofrecer servicios rápidos. La vía, y las instalaciones ferroviarias se han mejorado en los últimos años, así como las instalaciones ferroviarias en Managua y Corinto. Se está considerando la compra de unas 16 locomotoras diesel para sustituír a las 31 locomotoras a vapor obsoletas.

El movimiento de pasajeros de 1951 a 1955 registró un crecimiento en el número de personas y la distancia recorrida (de 95 millones pasajeros-kilómetro en 1951 a casi 128 millones en 1955). La tendencia a la baja en 1956 y 1957 se ha podido contrarrestar en 1958, con una reducción de tarifas.

El tráfico de carga acusa una clara tendencia de aumento: de 305 000 toneladas en 1951 (casi 23 millones de t/Km) a 394 000 toneladas (35 millones de t-Km) en 1958, o sea un 50 por ciento mayor. Este aumento se logró mediante una rebaja de tarifas.

5. Costa Rica

En Costa Rica la red ferroviaria de transporte público proporciona comunicación transístmica. La red está dividida en dos sistemas, uno operado por una empresa autónoma estatal: el "Ferrocarril Eléctrico al Pacífico" y otro por una particular, británica, el "Ferrocarril del Norte". Las empresas operan independientemente, sin arreglos de intercambio de tráfico para poder destinarlo a estaciones de una u otra red.

/El "Ferrocarril

El "Ferrocarril Eléctrico al Pacífico" conecta la capital, San José, con Puntarenas, puerto del Pacífico y su red es de 132 Km de longitud total. Independientemente de los servicios de transporte, la empresa explota servicios adicionales, principalmente el muelle de Puntarenas. De 1955 a 1957 se desarrolló un programa acelerado de rehabilitación (sustitución de durmientes; mejoramiento general de la vía, compra de 4 locomotoras modernas y modernización de material rodante); las inversiones han sido de 14 millones de colones en este período. Como resultado de ello se han logrado mejoras en la explotación del ferrocarril y utilidades satisfactorias a partir de 1954. El movimiento de pasajeros fue disminuyendo hasta 1954, año en el que se experimentó un ascenso con respecto al año anterior. En 1956 y 1957 se movilizaron unos 650 000 pasajeros. De 1950 a 1955 la carga movilizada ha registrado un aumento paulatino (de 213 000 a 343 000 toneladas) que sólo se vió interrumpido ligeramente en 1952. En 1956 y 1957 el total se mantuvo cerca de 330 000 toneladas por año, y el producto del flete en 1957 casi duplicó el de 1950.

Desde hace algún tiempo la empresa está interesada en la realización de un ramal ferroviario que, partiendo de Coyolar, conectaría la zona de Parrita y Quepos con la capital del país. Los estudios técnicos preliminares para su construcción deben haber quedado conluídos en el transcurso de 1958.

El "Ferrocarril del Norte" une San José y Alajuela con Puerto Limón, cuyo muelle es propiedad de la empresa y que tiene a su cargo la explotación. La empresa cuenta con un total de 523 Km de líneas, incluyendo ramales de la región bananera, pero sólo 354 Km de la red están abiertos al servicio público. El ferrocarril realizó varias obras de mejoramiento de vía y sustituyó la tracción a vapor por motores diesel en 1957. En la actualidad cuenta con 18 locomotoras de este tipo.

Hasta el año de 1954 el tráfico de pasajeros mostró incrementos (816 000 personas transportadas) para registrar descensos anuales de casi 10 por ciento en los dos años siguientes. Esta última tendencia parece haberse detenido durante 1957. El movimiento de carga aumentó de unos

/23 millones

23 millones de toneladas-kilómetro en 1949-1951 a 35 millones en 1956. En 1957 se presentó un ligero descenso (33 millones de toneladas-kilómetro o 292 000 toneladas movidas).

Del total de carga transportada por el ferrocarril, la local representó un 49 por ciento en 1956 y un 55 por ciento en 1957. La carga de exportación sostuvo una proporción del 9 por ciento en 1956 y 1957. La diferencia se debe a las importaciones (42 por ciento y 36 por ciento respectivamente).

La descripción anterior indica que casi cada empresa ferroviaria tiene varios problemas, algunos en común con las demás, pero en diferente grado. Casi todos los ferrocarriles registran una densidad de tráfico por año (i.e. 200-420 miles de pasajero-kilómetro y 100-300 miles de t-Km por kilometro) suficiente para demostrar su utilidad para las economías nacionales. La solución de los problemas actuales parece estar condicionada por la capacidad de lograr un costo más bajo de la explotación, o de poder ampliar actividades normalmente relacionadas con el transporte o de encontrar nuevas fuentes de tráfico.

## IV. TRANSPORTE MARITIMO

La evolución del transporte marítimo en Centroamérica desde 1955 no parece haber experimentado un apreciable incremento en la frecuencia y regularidad de los servicios, a pesar de que, los gobiernos han intensificado su interés en la materia. Los gobiernos de Guatemala y Honduras auspiciaron desde principios de 1959 la creación de una nueva empresa que va a prestar servicios desde puertos centroamericanos, uniéndose a la Marina Mercante Nicaragüense (MAMENIC) la Flota Mercante Grancentroamericana. Es más significativo el hecho de que los gobiernos de varios países centroamericanos hayan introducido sistemas más eficientes de administración portuaria, y dotado a los puertos principales de equipo moderno.

### 1. Marina mercante en Centroamérica

#### a) Marina Mercante Nicaragüense (MAMENIC)

La Mamenic une Centroamérica con 14 países de América y Europa, y realiza los servicios entre Nueva York y Europa (cada 3 semanas), entre Centroamérica y Europa (cada 3 semanas), entre el este de los Estados Unidos y el

/Caribe

Caribe (servicio semanal) y entre New Orleans y otros puertos del Golfo y puertos centroamericanos (cada 15 días). La ruta Nueva York-Europa no toca puertos centroamericanos y la de Centroamérica a Europa rara vez toca puertos de los Estados Unidos.

La Mamenic forma parte de las asociaciones Atlantic and Gulf, West Coast of Central America and Mexico Conference; Atlantic and Gulf, Panama Canal Zone, Colon and Panama City Conference; United States Atlantic and Gulf, Haití Conference; y The Association of West India Trans-Atlantic Steam Ship Lines.

En 1953 fue creada la Mamenic para conectar directamente Centroamérica con Estados Unidos y Europa. Esta empresa es propietaria de seis buques: "Managua", "Nicarao", "Honduras", "Costa Rica", "El Salvador" y "Guatemala", con capacidad total de 24 566 toneladas. Además, fleta barcos cuando se necesita, disponiendo en la actualidad por este concepto de 11 buques, con un total de 56 146 toneladas, que hacen así un total de 17 barcos con capacidad total de 80 712 toneladas.

b) Flota Mercante Grancentroamericana

Esta empresa se formó en noviembre de 1958 con un capital de 5 millones de dólares por el gobierno de Guatemala en colaboración con el de Honduras. Pasará a manos de la iniciativa privada tan pronto como sea posible. El propósito principal de la compañía es la prestación de servicios entre la costa centroamericana del Atlántico y Estados Unidos, Canadá y Europa. Inició operaciones en enero de 1959 sobre la ruta Puerto Matías de Gálvez, Belice, Puerto Cortés-Montreal, con frecuencia mensual y arribadas ocasionales a Nueva York, Charleston o Norfolk. Tiene dos motonaves propias, "Quezaltenango" y "Lempira" de 2 730 toneladas de peso muerto.

2. Puertos y obras portuarias

A pesar de que en el informe El transporte en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/356, Recomendación XXIII) se aconseja que "los gobiernos efectúen estudios y negociaciones destinados al desarrollo de los puertos de interés plurinacional con miras a establecer regímenes que permitan una utilización mancomunada de sus servicios en aquellos casos en que sea ventajoso", existen pocas indicaciones de que ello se haya llevado a la

/práctica

práctica por los países del Istmo. Hasta la fecha, sólo en el caso de los puertos de Acajutla, Matías de Gálvez (Santo Tomás) y La Unión (Cutuco) se ha hecho alguna labor para facilitar o atraer el comercio marítimo de otros países.

En el terreno nacional, hace varios años que los gobiernos centroamericanos vienen prestando atención particular al problema del mejoramiento de los puertos marítimos que, en general, poseen construcciones y equipo anticuados y carecen de facilidades de almacenaje. En esta materia se han realizado progresos importantes que citaremos a continuación.

a) Guatemala

i) Puerto Matías de Gálvez (Santo Tomás). Las instalaciones de este puerto en la actualidad comprenden un muelle de 457 m de longitud, con capacidad para cargar y descargar simultáneamente tres barcos de 10 000 toneladas cada uno. El calado junto al muelle y en la zona adyacente es de 9 m y se extiende 610 m desde el muelle a la dársena de maniobras. El canal de acceso tiene una longitud de 2 240 m con una anchura de 91.4 m en el fondo, los taludes 4 a 1, y permite la navegación a barcos con un calado de 9.1 m, con base en el promedio de mareas mínimas. El andén es de 457 m de largo y 8.5 m de ancho. La bodega del puerto tiene una capacidad de 77 000 $m^3$ de almacenaje. Además existen patios para depósito de mercancías a la intemperie con un área de 31 704 $m^2$.

La fuerza eléctrica del puerto es producida por dos generadores diesel de 175 KW cada uno. El depósito de agua tiene capacidad para 380 $m^3$ (100 000 galones) diarios para distribución a los barcos. El equipo mecánico comprende una grúa fija para 50 toneladas; una motopala de 25 toneladas; 6 montecayos; 12 carros de remolque y equipo de estibo adicional.

Se proyecta construír una línea de ferrocarril, por cuenta del puerto, de una longitud total de 7 Km para conectar el puerto con la red ferroviaria del país. En la actualidad van construídos 2 Kms; los trabajos se hallan en este momento interrumpidos encontrándose la terracería completa y el material de construcción de puentes adquirido.

En el terreno de la cooperación interregional se está considerando la conveniencia de establecer una zona libre de comercio en este puerto.

/ii) Champerico.

ii) Champerico. A partir de septiembre de 1955 el puerto está administrado por una agencia autónoma estatal denominada Empresa Portuaria Nacional de Champerico, que se ha encargado de introducir mejoras importantes en lo que se refiere a obras portuarias, a instalaciones destinadas a los empleados y trabajadores, a requisitos de la administración aduanal y a la reconstrucción de calles de acceso a la zona portuaria. El costo total de las mejoras hechas desde septiembre de 1955 hasta marzo de 1959 asciende a 1 161 000 quetzales (1 quetzal = 1 dólar).

Los trabajos y mejoramientos que se han llevado a cabo en el puerto mismo comprenden construcción y ampliación del muelle, que mide ahora 246 m (818') de largo y 9.30 m (31') de ancho, con 2 vías férreas. A un extremo del muelle se encuentra una bodega, de 24 m (80') de ancho por 92.2 m (307') de largo, con capacidad para almacenar 12 520 $m^3$ de mercancías. Tiene 4 grúas de 10 toneladas y 1 de 25 toneladas. Se espera la instalación de 2 grúas de 5 toneladas y el aditamento para convertir a 40 toneladas de capacidad la grúa principal.

Como los vapores atracan o fondean a 3/4 o a una milla de distancia del muelle, la carga de exportación e importación tiene que ser transportada, del muelle a los barcos y viceversa, por medio de lanchones arrastrados por remolcadores. Para el servicio se cuenta con dos remolcadores de 95 y 105 HP respectivamente, 4 lanchones de acero, con capacidad para 30 toneladas, y uno de madera. Está por llegar al país otro remolcador que viene a reforzar el equipo y se han solicitado cotizaciones para la compra de dos lanchones de acero. A solicitud de las compañías navieras, la empresa suministra el personal de estibadores que trabajan a bordo de las naves y en el muelle. La carga para embarque y desembarque, desde las bodegas o hacia ellas, es manejada en el muelle por medio de pequeños carros de vía arrastrados por locomotoras propiedad de la empresa.

Se ha puesto en servicio un faro, a 21 m de altura. Se han instalado dos tanques de agua cuya capacidad total es de 190 $m^3$ (50 000 galones). El puerto cuenta también con una planta eléctrica.

En octubre de 1955 se ha hecho la revisión de las tarifas portuarias (lanchaje y muellaje) y la lista de cargos por servicios a los barcos, las cuales se han basado en los costos de servicios prestados.

/b) El Salvador

b) El Salvador

i) Acajutla. La Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla, (CEPA), creada en marzo de 1952, sigue a cargo de la construcción de un moderno puerto en este lugar. Después de un estudio realizado minuciosamente por expertos contratados por la CEPA, se determinó la ubicación del nuevo puerto de Acajutla a unos tres kilómetros aproximadamente al sur del puerto actualmente en servicio. Los trabajos de construcción --por un valor estimado de 4 282 000 dólares-- se iniciaron en agosto de 1956 y se espera poder poner en servicio el puerto a mediados de 1960. El costo total de la obra está siendo financiado mediante una emisión de bonos, hecha en marzo de 1956, por un total de 18 750 000 colones. Los bonos amortizables, garantizados por el estado como fiador y principal pagador, devengan intereses del 6 por ciento anual y tanto el capital como sus intereses se hallan exentos de pago de todo impuesto establecido o por establecerse.

El proyecto consiste en un muelle rompeolas de atraque directo en cuyo cabezal podrán atracar simultáneamente cuatro barcos del tipo "Liberty". La profundidad del agua en los fondeaderos, en marea baja media, es de 10 metros como mínimo y llega hasta 14 metros en la extremidad del cabezal; el calado máximo de las naves que podrán atracar es de 9.50 metros. La longitud total del muelle es de 763 metros. El muelle de acceso tiene una anchura libre de 7 metros. En el muelle de atraque habrán cinco vías para ferrocarril y tres para camiones y estará dotado de dos grúas de semi-pórtico de tres toneladas cada una, para atender a los barcos en la descarga de la mercadería. Sobre el cabezal, de 37 metros de ancho, se construirán bodegas de tránsito de una superficie total de 7 000 $m^2$. En el patio de bodegas se construirán inicialmente cuatro bodegas de 3 200 $m^2$ cada una y se habilitará una zona para almacenar mercederías al aire libre. Se ha previsto espacio para construir en el futuro otras cinco bodegas de la misma capacidad. El movimiento de mercaderías en las bodegas podrá ser atendido indistintamente por ferrocarril o por vehículos automotores.

Para asegurar un servicio continuo de energía eléctrica, se ha instalado una planta de energía de 300 KWH y se ha construído un tanque elevado de almacenamiento de agua, con capacidad de 200 $m^3$, para abastecer el muelle y las instalaciones de la CEPA.

/La nueva

La nueva Carretera del Litoral unirá Acajutla con Guatemala, contribuyendo así a la posibilidad de utilizar el nuevo puerto para el comercio exterior de la zona vecina de este país.

ii) La Unión (Cutuco). Durante los años 1957 y 1958 se han invertido unos 300 000 dólares en el mejoramiento de obras e instalaciones del puerto.

El muelle ha sido ampliado para facilitar las maniobras de llegada y salida de los barcos y permitir el atraque de 3 barcos de tipo "Liberty"; en la actualidad mide 153 m (510'). A los almacenes existentes se han agregado otros 2 nuevos de 18 m (60') de ancho por 54 m (180') de largo, destinados al almacenamiento de algodón (capacidad de 6 000 pacas), mercancía que ha llegado a ser una de las más importantes que se exportan por este puerto.

La administración del muelle parece hallarse dispuesta a revisar las tarifas para facilitar el transporte automotor desde Honduras y hacia dicho país. La introducción de ciertas mejoras ha tenido como resultado un incremento en el volumen y diversificación de las mercancías importadas y exportadas por Honduras, a través de este puerto. No obstante ello, la utilización mayor del puerto por el comercio exterior de Honduras depende de que se resuelva el problema del uso del muelle por ferrocarril y camión y, además, de una revisión de las disposiciones fiscales y una mejora de los reglamentos y prácticas fronterizas.

iii) La Libertad. Se espera concluir para mediados de 1960 los trabajos de reparación del muelle, cuyo costo aproximado ha sido de 250 000 dólares. El gobierno salvadoreño ha contratado la Agencia Salvadoreña S.A., para que administre el muelle, por su cuenta y riesgo, durante 5 años a partir del 1o. de enero de 1959. El gobierno cobrará tasas de muellaje mediante pólizas de importación y exportación. Según las tarifas vigentes, la agencia contratada por el gobierno cobrará el gabarraje y los servicios de transporte de carga cuando sean solicitados. La agencia contará con circuitos propios de radio para sus oficinas en San Salvador y La Libertad y en sus camiones, para poder proporcionar mejor servicio a los importadores y exportadores. El gobierno procurará

/que la carga

que la carga que llegue consignada a La Libertad no se desvíe a otros puertos salvo en casos fortuitos o de fuerza mayor.

c) Honduras

Honduras está considerando la posibilidad de llevar a cabo un programa general de desarrollo y mejoramiento portuario en las costas del Atlántico y del Pacífico para poder hacer frente a la expansión del comercio marítimo del país. Se estima que para 1963 este comercio crecerá un 50 por ciento por encima del volumen que manejaron los puertos bajo estudio en 1955-56. El programa incluye a Puerto Cortés, Tela, La Ceiba, Puerto Castilla, y un puerto en la costa sur. El costo inicial total de la nueva construcción y los mejoramientos de los puertos bajo estudio se calcula en 15 385 000 lempiras (7 693 000 dólares). Además de la construcción y el mejoramiento de las instalaciones portuarias, se introducirían reformas en la administración de puertos tanto en el nivel local como en el nacional.

El plan de modernización tiene varios aspectos de interés específico para el comercio centroamericano. Con miras al establecimiento de un área de libre comercio en Centroamérica, se ha recomendado la creación, en un futuro no muy lejano, de una zona libre en Puerto Cortés, que pudiera utilizarse como centro de distribución para la mercancía importada y también como un centro de elaboración de materiales de procedencia extranjera. La zona estaría provista de un almacén de depósito, y facilidades comerciales y de elaboración. En el caso de la rehabilitación de Puerto Castilla (justificada sobre todo por el crecimiento de actividades agrícolas y manufactureras en sus zonas vecinas) para transporte marítimo tanto de cabotaje como internacional, se prevé una explanada amplia, disponible para el establecimiento de una terminal si llegara a construirse la proyectada planta de integración de celulosa y papel en Honduras.

d) Nicaragua

i) Corinto. El puerto de Corinto tiene una profundidad de 10.70 metros a media marea, y una longitud de atraque de 150 metros. En el futuro se aumentará esta longitud a 385 metros. Actualmente la autoridad portuaria de Corinto está construyendo un nuevo muelle y dos bodegas con zonas pavimentadas con un costo total de 3 324 000 dólares aproximadamente que se terminará a fines de 1960. Las instalaciones se ampliarán para el ferrocarril y para el

/transporte

transporte automotor. Las obras de mejoramiento portuario incluyen tambien la construcción de un puente en la carretera que va al puerto además de la ampliación y pavimentación de ciertas rutas de la zona municipal de Corinto y otras de acceso al puerto. Se considera que las obras se terminarán para fines del año en curso.

ii) Puerto Somoza. Para evitar el congestionamiento de los puertos, la Mamenic tuvo que auspiciar en 1955 la habilitación de un nuevo puerto "Puerto Somoza" a 75 Km de Managua en la bahía del Tamarindo de fácil acceso por la carretera troncal Managua-León. El puerto dispone de toda clase de servicios y facilidades, incluyendo despacho aduanero, bodegas, etc. La principal carga de exportación consiste en algodón, azúcar, café, ajonjolí y maderas. Careciendo el puerto de la profundidad suficiente para que atraquen o se aproximen los buques al muelle, la carga es transportada del muelle al buque, y viceversa, en lanchas. Para tal efecto se cuenta con 10 lanchones de 20 toneladas de capacidad cada uno. El puerto está administrado por una compañía privada denominada "Compañía de Cabotaje y Estibadores Nicaragüenses S.A.", formada a instancias de la Mamenic.

3. Transporte marítimo y movimiento portuario

La mayor parte del tráfico internacional de mercancías de los países del Istmo centroamericano se realiza por vía marítima, correspondiendo su mayor parte al quántum de importaciones. Al considerar el desarrollo del movimiento marítimo internacional de Centroamérica durante 1955-1957 (véase el cuadro 6), se observará que el tonelaje de las embarcaciones que llegaron creció un 24.6 por ciento durante el trienio mientras que el quántum de las mercaderías movilizadas se mantuvo prácticamente al mismo nivel presentándose en 1957 un aumento de casi 10 por ciento con respecto a 1955. En este punto podría destacarse el hecho de que en 1956 el movimiento de carga disminuyó en Nicaragua y Costa Rica; mientras en el primero de estos países la disminución se debió al descenso del quántum de exportaciones, en el segundo se debió, además, a una baja de las importaciones. La insuficiencia de datos impide hacer referencia al movimiento marítimo de Honduras.

/El país

El país en el que se presentó el mayor aumento entre los dos años límites —en tonelaje de las embarcaciones y en mercaderías movilizadas— fué Nicaragua, correspondiendo a su vez la mayor parte a Puerto Corinto.

a) Guatemala

Puerto Barrios y San José han registrado un tráfico marítimo más o menos estable habiendo disminuído la participación relativa de ambos de un 97 por ciento en 1955 a un 80 por ciento en 1957.

La participación del puerto de Champerico en el tráfico marítimo internacional de Guatemala se ha venido incrementando paulatinamente durante los últimos años. Así, mientras en 1955 recibía el 2.9 por ciento del total de tonelaje de embarcaciones llegadas al país, en 1957 el porcentaje subió al 21.3 por ciento. Con respecto a las mercaderías movilizadas, su participación se incrementó del 0.2 al 5.8 por ciento en el último año mencionado.

b) El Salvador

En El Salvador la competencia de los tres puertos principales —Acajutla, La Libertad y La Unión— en el total de mercancías movilizadas ha seguido inclinándose en favor de La Unión (Cutuco). En el año de 1958 este puerto ha movilizado el 63 por ciento del total mientras la participación de Acajutla y La Libertad ha bajado a 12 y 25 por ciento respectivamente. El tonelaje total de las embarcaciones y de las mercaderías movilizadas se ha mantenido casi constante.

c) Nicaragua

A diferencia del notable incremento registrado de 1950 a 1955 en el tonelaje de mercaderías movilizadas en los puertos nicaragüenses, durante el trienio siguiente su volumen ha permanecido a un nivel casi constante y sin presentar fluctuaciones de importancia.

Como se ha dicho al principio de esta sección, este país —lo mismo que Costa Rica— sufrió una disminución en su volumen total de comercio exterior durante el año de 1956 con la consiguiente baja en el movimiento marítimo internacional.

Al contrario de lo sucedido con el volumen de carga, el tonelaje de las embarcaciones entradas aumentó considerablemente durante los tres años del estudio (62.2 por ciento). Los principales puertos del país —Corinto y San Juan

/del Sur—

del Sur— recibieron incrementos del 42.8 y el 76.4 por ciento, respectivamente. Puerto Somoza ha venido registrando aumentos de gran magnitud, pues de un total de 2 000 toneladas llegado en 1955 subió a 121 000 en 1957. La participación de los demás puertos nicaragüenses (Puerto Morazán, Puerto Masachapa, San Juan del Norte, El Bluff, Puerto Cabezas y Cabo Gracias a Dios), fue de escasa importancia, relativamente.

d) Costa Rica

Durante los tres años mencionados, el movimiento marítimo observado en los puertos costarricenses ha sido de una magnitud relativamente estable. De 1955 a 1956 se presentó una baja del 11 por ciento y en el año de 1957 un alza de 41.2 por ciento, con respecto al año de 1956, y una de 25.7 con respecto a 1955. Los puertos de Limón, Puntarenas y Golfito, registraron un volumen promedio anual de mercaderías movilizadas de 214 000 toneladas. El puerto de Quepos registró un descenso continuo tanto en el tonelaje de las embarcaciones como en la mercadería movilizada hasta llegar a volúmenes casi imperceptibles en 1957.

## V. TRANSPORTE AEREO

El transporte aéreo es de la mayor importancia para los países centroamericanos, tanto en el aspecto nacional como en el internacional. Por lo que respecta al transporte de pasajeros, no existe prácticamente otra forma de llegar a Centroamérica desde lugares distantes; en el ámbito nacional, debido a las condiciones climáticas y de topografía, este transporte ofrece grandes ventajas en cuanto a comodidad y rápidez. El transporte aéreo de carga también resulta imprescindible, sobre todo para ciertas importaciones de los países del Istmo. Tales son los casos de artículos de consumo de demanda estacional, evitando así acumular existencias innecesarias y de equipos mecanizados de alto valor, dado el interés que muestran las industrias por entregar pronto la mercancía.

### 1. Tráfico internacional e interior

Entre 1955 y 1958 el tráfico aéreo internacional de pasajeros ha seguido una tendencia ascendente ininterrumpida. Dentro de las tendencias

/diversas,

diversas, que presentan los distintos países en el último año del período la tasa de crecimiento es menor que en los años anteriores. El tráfico centroamericano en este último año parece seguir la tendencia mundial que durante varios años mostró incrementos anuales de un 15 por ciento aproximadamente, hasta fines de 1957, y para 1958 disminuyó a menos del 5 por ciento. En Centroamérica, incrementos anuales del orden de 15 por ciento se han registrado en 1956 y 1957 en el movimiento internacional de pasajeros de Guatemala y de 10 por ciento, en 1957, de Nicaragua. En el movimiento internacional, las cifras de pasajeros que entran y salen en un año no presentan grandes fluctuaciones debido a que esos datos comprenden a visitantes transitorios que permanecen muy poco tiempo en el país. Se calcula que el movimiento de pasajeros entre los países centroamericanos, asciende a un 50 por ciento del total del tráfico internacional.

Aunque la mayor parte de las exportaciones es de carácter estacional y no resulta tan costeable su transporte por vía aérea, en 1957-1958 se puede percibir un aumento significativo de las exportaciones transportadas por este medio en El Salvador y Guatemala.

El tráfico aéreo internacional de mercancías sigue, en cambio, registrando una tendencia creciente, tanto en los ingresos como en los egresos de carga. El quántum de importación transportado por vía aérea fué de 3 a 5 veces mayor que el de exportación en 1955-1957. En los últimos años se han registrado ascensos significativos en los egresos de carga en Guatemala y El Salvador, anotándose en el primer país un aumento del 48 por ciento en 1957, con relación a 1956 y en el segundo del 27.6 por ciento en 1958, con respecto a 1957 (véase el cuadro 7).

El transporte aéreo interno de los países centroamericanos se destaca principalmente por los progresos realizados en la regularidad y seguridad de los servicios. El movimiento de pasajeros se ha consolidado a los niveles de 1948-1950 y no refleja incrementos de consideración hasta 1958. Por el contrario, el volumen del transporte de carga ha oscilado, presentando en los últimos años del período una tendencia clara al ascenso, aunque, al menos en algunos países, parece que las tarifas tienden a mantener un nivel bastante elevado.

Cuatro compañías extranjeras prestan servicios regulares en uno o más aeropuertos internacionales de los países de Centroamérica: la Pan American

/Airways (PAA);

Airways (PAA); la Compañía Real Holandesa de Aviación (KLM); Aerovías Guest de México; y Aerovías Sud Americanas.

Las empresas nacionales centroamericanas prestan también servicios regulares al extranjero y se dedican al transporte interior, con excepción de la TACA International Airlines de El Salvador que sólo hace vuelos internacionales (véanse los cuadros 8 y 9).

En Guatemala existe una sola compañía, la "Empresa Guatemalteca de Aviación", que pertenece al gobierno. Fundada en 1950, presta servicios aéreos internos, y además opera rutas hacia Estados Unidos, Miami, Nueva Orleans y de carga a Houston.

En El Salvador está establecida la compañía Taca International Airlines, principal operadora centroamericana de rutas internacionales entre las capitales centroamericanas y Panamá, y que las vincula con México y Nueva Orleans.

En cuanto a Honduras, la compañía principal que sirve las rutas del interior, "Servicios Aéreos de Honduras S.A." SAHSA, opera servicios entre las principales ciudades de la república. Recientemente inició servicios entre Nueva Ocotepeque, San Salvador y Guatemala, y entre San Pedro Sula, Puerto Barrios y Belice con conexiones de la Aviateca hacia Guatemala y Miami y viceversa. "Aerovías Nacionales de Honduras S.A." ANHSA, es una compañía filial de SAHSA que opera en el interior del país, mientras la TAN International Airlines se dedica al transporte internacional sobre las rutas Tegucigalpa-San Pedro Sula-Miami y Tegucigalpa-Managua-Panama-Guayaquil-Lima.

Nicaragua cuenta con la compañía "Líneas Aéreas de Nicaragua S.A." (LA NICA), que explota servicios del interior. Desde 1957 opera la ruta Miami-Managua y en 1958 estableció un servicio Managua-Guayaquil-Lima.

Costa Rica dispone ahora de dos principales compañías, las "Líneas Aéreas Costarricenses S.A." (LACSA), y las "Aerolíneas Nacionales S.A." para el transporte nacional. Solo la LACSA presta servicios internacionales. Sus rutas son México-San Salvador-San José-Panamá y San José-Habana-Miami.

/2. Desarrollo

2. Desarrollo de la aviación civil

Como es sabido, en el estudio y la solución de los problemas relacionados con el desarrollo del transporte aéreo, los países centroamericanos cuentan con la asistencia técnica y con la asesoría de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI), de la que son miembros todos los países centroamericanos.

Los expertos de la OACI participaron en la preparación del informe El transporte en el Istmo Centroamericano (E/CN.12/356) y además redactaron un estudio completo titulado Transporte aéreo en el Istmo Centroamericano en 1953. Las recomendaciones básicas que se hicieron a los gobiernos centroamericanos versaron sobre: aprobación de una ley de aeronáutica civil moderna; establecimiento de programas de construcción; modernización y mantenimiento de aeropuertos; aumento de la eficacia del transporte aéreo interno y regional y creación de departamentos administrativos de aviación civil. El Comité de Cooperación Económica, por Resolución 21 (AC.17) aprobada en la Segunda Reunión, que tuvo lugar en octubre de 1953 en San José, Costa Rica, apoyó estas recomendaciones e indicó la prioridad que debería darse a cada una.

La OACI sigue prestando su ayuda en la implantación de las recomendaciones, y particularmente en lo que se refiere al auspicio de Conferencias de Directores de Aeronáutica Civil de Centroamérica. De los trabajos de este organismo cabe mencionar la preparación del Código uniforme de aviación civil, en 1954. Con base en este modelo se aprobaron leyes nacionales en Costa Rica, El Salvador, Honduras y Nicaragua. Actualmente el Código está sometido a estudio por la Comisión Legislativa del Congreso de Guatemala en vista de la revisión de la Ley N° 563 de 1948. En sus recientes reuniones la Conferencia se ha dedicado a resolver los problemas de prestación de los servicios de tránsito aéreo, comunicaciones y radio-ayudas.

Con objeto de reducir al mínimo el costo del establecimiento y suministro de estos servicios se propone la creación de una Corporación intergubernamental centroamericana de comunicaciones aeronáuticas. Las autoridades de Honduras tienen a cargo la redacción de un proyecto de constitución de la corporación y del acuerdo internacional necesario para crearla. La OACI va a proporcionar a Honduras dos expertos, bajo el programa de asistencia técnica que tiene

/asignado

asignado con respecto a este asunto, la Oficina Regional OACI ha presentado una nota que se reproduce en el addendum a este informe (E/CN.12/CCE/173 Add.1) para información del Comité.

La OACI se ha ocupado además de lo referente al mejoramiento y extensión de aeropuertos, que se considera de urgencia por la próxima introducción de aviones a reacción en el servicio latinoamericano. Para dar una idea de la magnitud de tales proyectos puede mencionarse que los presupuestos de gastos en la reconstrucción de los aeropuertos de Guatemala y San Salvador son de 7 y 5 millones de dólares respectivamente. En San Salvador se va a prolongar la pista de aterrizaje, que tiene 1 740 m, a 3 200 m, aparte de otras mejoras. El aeropuerto de Guatemala modernizado dispondrá de una nueva pista de la misma longitud. Las inversiones que van a hacerse en el mejoramiento de los aeropuertos son sólo uno de los múltiples aspectos de orden económico a que se tendrán que enfrentar los gobiernos con la introducción de aviones a reacción. 4/

En la presente fase de desarrollo del aerotransporte se tratarán de llevar a cabo las obras que se consideren necesarias para hacer frente al aumento del tráfico y a la utilización de aviones mayores (ampliación de pistas de aterrizaje, de las plataformas para la carga y la maniobra de aviones, de edificios terminales y mejora de las calles de rodaje) y además hacer las modificaciones en las construcciones o en equipos que exijan las diversas características de los aviones a reacción (reducción de distancias de rodaje, ampliaciones de almacenamientos para el combustible, equipo más rápido de aprovechamiento, protección contra ruidos, calor y gases de los combustibles).

Aparte de las inversiones antes mencionadas, los gobiernos tendrán que aumentar los gastos para los servicios técnicos de tránsito aéreo. Además de mejorar las comunicaciones de vuelo de una manera general, se necesitarían establecer la separación tri-dimensional de los servicios de control de tráfico aéreo; alcanzar un mayor grado de precisión de información para la navegación y un mayor grado de automatismo en

4/ Según un estudio de la OACI, The Economic Implications of the Introduction into Service of Long-Range Jet Aircraft, Doc. 7894-C/907.

/los centros

los centros de control de tráfico; establecer los servicios meteorológicos hasta 14 000 m, y proporcionar pronósticos meteorológicos precisos para aterrizaje y despegues. Se ha mencionado en párrafos anteriores de este informe la actividad de las autoridades centroamericanas al respecto.

Es posible que los gobiernos se vean además obligados a conseguir fondos para financiar ciertas facilidades de manejo del tráfico en tierra para evitar el congestionamiento que se produzca por el aumento del tráfico y por momentos de concentración de tráfico más acentuados para asegurar que pasajeros, carga y correspondencia se despachen lo más rápidamente posible. La mayor rapidez del transporte por aviones turborreactores y la consiguiente reducción de las horas de vuelo tendrán que traducirse en disposiciones que eviten la permanencia excesiva en tierra de los aviones.

Los gobiernos pueden necesitar finalmente, que se vuelvan a examinar algunos aspectos de sus políticas sobre transporte aéreo y la posición económica de sus empresas nacionales. Entre los puntos que podrían tratarse, el estudio de la OACI menciona la revisión de los acuerdos para el intercambio de derechos comerciales y los problemas de ayuda a las líneas aéreas que podrían subsanarse mediante subsidios directos, reducción de impuestos y cargos, o participación en el financiamiento de los servicios técnicos de vuelo.

## VI. OBSERVACIONES FINALES

Durante los últimos años los países del Istmo han dedicado su atención al mejoramiento de los servicios de transporte, que tanto interés tiene para la creación del mercado común centroamericano. La industria del transporte, que ha crecido para hacer frente a la demanda interna del país mismo, satisfaría también, en gran parte, la demanda creada por las nuevas industrias del programa de integración. Es característica típica —desde la construcción de ferrocarriles en el Istmo— que los fondos disponibles limiten la posibilidad de erigir estructuras permanentes en forma de rutas troncales, aunque hayan favorecido la difusión de rutas que tienen valor para las regiones en proceso de desarrollo. La economía en conjunto es la que sufre las consecuencias de no poder tener en cuenta el principio de las economías de gran tamaño y a largo plazo.

/En cambio

En cambio se tiene la ventaja de haber conservado flexibilidad en el sistema del transporte. En otras palabras, lo que se considera un servicio de transporte eficaz y rápido, no está a disposición del usuario en el presente, sin pre-juzgar la posibilidad de mayores inversiones por parte de los gobiernos; que resultarían en un mejoramiento de los servicios. Los altos costos de mantenimiento y operación del equipo de transporte observados hasta ahora, son la causa de no haberse hecho, o haberse evitado grandes gastos en estructuras y facilidades permanentes. A pesar de que esta flexibilidad no es resultado de una política deliberada, sus características principales parecen deseables para un programa futuro de mejoramiento en la eficacia del transporte. En términos generales puede decirse, que estando el transporte sujeto a continuo desarrollo, sus diversos componentes tienen que estar protegidos contra una obsolecencia prematura, seleccionandose cuidadosamente las técnicas que permitan obtener los servicios requeridos al menor costo combinado, corriente y eventual. A este respecto sería deseable idear un programa conjunto de inversiones en una red de transportes, además de un crecimiento progresivo de estos servicios. De esta forma podría estudiarse la conveniencia de adoptar soluciones intermedias en forma de servicios combinados aéreos y de carreteras o de ferrocarril y caminos o de navegación interna y caminos. Con respecto al transporte marítimo, merece especial atención la reducción del costo de las operaciones de carga y descarga que se presentan, en el caso de la mayoría de las importaciones y en las exportaciones de bienes determinados. Como es bien sabido, este es un factor negativo que existe en Centroamérica, por localizarse las principales zonas de producción y consumo lejos de las regiones costeras. Esta característica distintiva no puede desaparecer en un futuro próximo. Como la capacidad para importar de los países del Istmo ha venido debilitándose desde hace algún tiempo y parece probable que la tendencia se mantenga en el futuro, convendrá mayor énfasis en la importación del equipo de transporte de rendimiento óptimo, necesario al tráfico previsible.

/Anexos

## Anexos

A. Mapa de la Red Vial Centroamericana

B. Cuadros estadísticos

1 Longitud de Caminos, 1952-57

2 Estado de la Red Vial Centroamericana, 1958

3 Vehículos automotores en uso, 1955-58

4 Longitud de líneas y existencia de material rodante de los ferrocarriles, 1955-1958

5 Tráfico de los ferrocarriles, 1955-1958

6 Movimiento marítimo internacional, 1955-1958

7 Transporte aéreo internacional, 1955-1958

8 Empresas nacionales de transporte aéreo, 1958

9 Transporte aéreo interior, 1958

Notas relativas a los cuadros estadísticos:

1. Los espacios en blanco indican que aún no se han recibido los datos.

2. Símbolos usados:

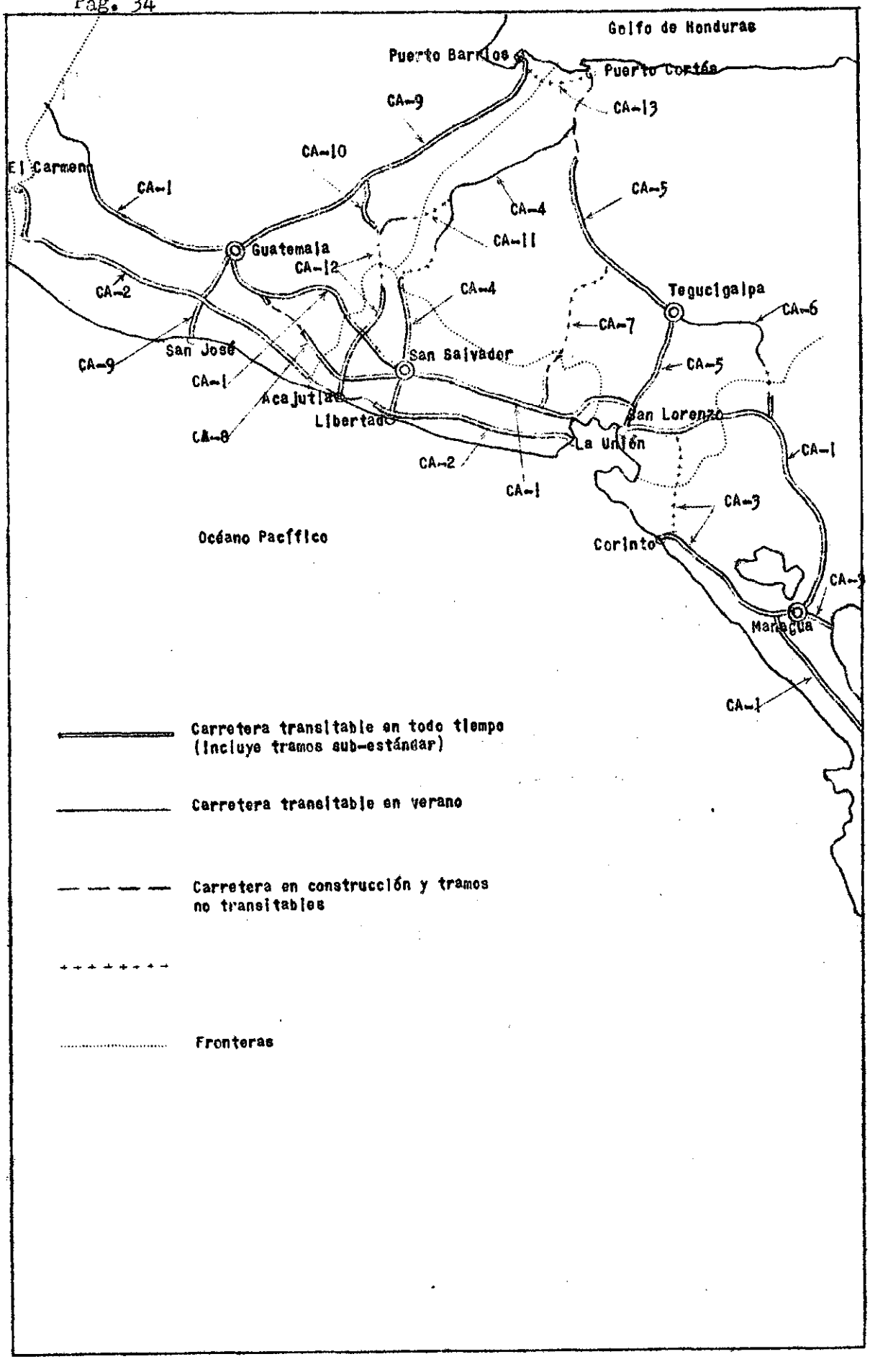
x Categoría no aplicable

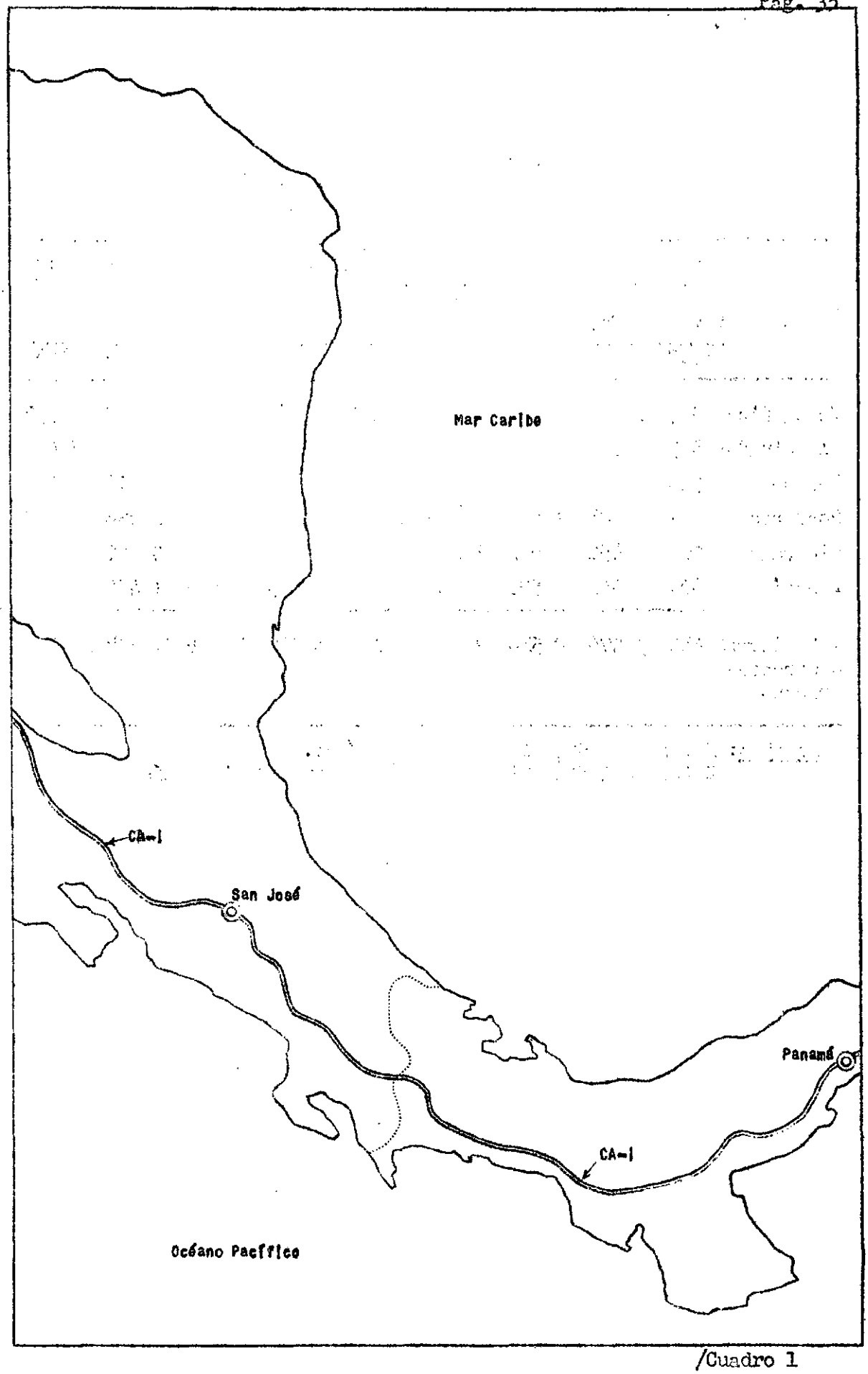
\- Magnitud cero

... Datos no disponibles

/Mapa de la

Mapa de la Red vial centroamericana






/Cuadro 1

Cuadro 1

Longitud de caminos, 1952-1957

(Kilómetros)

| | Transitables en todo tiempo | | | | | | Transitables en verano | | Total de toda clase | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | Pavimentados | | Afirmados y/o revestidos | | Total | | | | | |
| | 1952 | 1957 | 1952 | 1957 | 1952 | 1957 | 1952 | 1957 | 1952 | 1957 |
| Costa Rica | 809 | 1 033 | 1 022 | 1 608 | 1 831 | 2 641 | 706 | 6 750 | 2 537 | 9 391 |
| El Salvador | 553 | 725 | 620 | 3 042 | 1 173 | 3 767 | 4 253 | 4 183 | 5 426 | 7 950 |
| Guatemala | 328 | 623 | 4 029 | 5 886 | 4 357 | 6 509 | 2 170 | 4 516 | 6 527 | 11 025 |
| Honduras | - | 81 | 1 572 | 800 | 1 572 | 881 | 158 | 1 636 | 1 730 | 2 517 |
| Nicaragua | 303 | 452 | 671 | 1 190 | 974 | 1 065 | 1 636 | 3 397 | 2 610 | 5 039 |
| Panamá | 623 | 462 | 596 | 683 | 1 219 | 1 045 | 496 | 1 455 | 1 715 | 2 500 |
| Total Istmo Centroamericano | 2 616 | 3 376 | 8 510 | 13 209 | 11 126 | 15 908 | 9 419 | 21 937 | 20 545 | 38 422 |

Fuentes: Datos de 1952, Informe E/CN.12/356.
Datos de 1957, Direcciones de caminos de los países

/Cuadro 2

Cuadro 2

Istmo Centroamericano: Estado de la Red vial centroamericana, 1958

(Kilómetros)

| País | Transitable en todo tiempo | Transitable en verano | En construcción | No transitable | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | | | Carretera Interamericana (CA-1) | | |
| | Cuauhtemoc-Guatemala-Molino-Sonsonate-San Salvador-San Miguel-Jícaro Galán-San Lorenzo-Choluteca-Yalagüina-Managua-San José-Panamá | | | | |
| Guatemala | 468 | 40 | - | - | 508 |
| El Salvador | 312 | - | - | - | 312 |
| Honduras | 150 | - | - | - | 150 |
| Nicaragua | 381 | - | - | - | 381 |
| Costa Rica | 453 | - | 207 | | 660 |
| Panamá | 478 | - | 28 | | 506 |
| | 2 242 | 40 | 235 | | 2 517 |
| | | | Carretera del Litoral del Pacífico (CA-2; CA-3) | | |
| | El Carmen-Ayutla-Escuintla-Acajutla-La Libertad-La Unión, Choluteca-Chinandega-Managua-Granada | | | | |
| Guatemala | 248 | - | 90 | - | 338 |
| El Salvador | 225 | - | 85 | 4 | 314 |
| Honduras | - | - | - | 40 | 40 |
| Nicaragua | 174 | - | - | 57 | 231 |
| | 647 | - | 175 | 101 | 923 |

/Carretera

Cuadro 2 (continuación)

Istmo Centroamericano: Estado de la Red vial centroamericana, 1958

(Kilómetros)

| País | Transitable en todo tiempo | Transitable en verano | En construcción | No transitable | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | Carretera Interoceánica El Salvador-Honduras (CA-4) | | | | |
| | La Libertad-San Salvador-Nueva Ocotepeque-La Entrada-San Pedro Sula | | | | |
| El Salvador | 96 | - | - | - | 96 |
| Honduras | ... | ... | ... | 90 | 260 |
| | 96 | 170 | - | 90 | 356 |
| | Carretera del Oriente de Honduras y del Norte de Nicaragua (CA-6) | | | | |
| Honduras | - | 130 | - | 10 | 140 |
| Nicaragua | 37 | - | - | 12 | 49 |
| | 37 | 130 | - | 22 | 189 |
| | Tercera Carretera Internacional de Honduras y El Salvador (CA-7) | | | | |
| El Salvador | 50 | - | - | 10 | 60 |
| Honduras | - | - | - | 90 | 90 |
| | 50 | - | - | 100 | 150 |
| | Tercera Carretera Internacional de Guatemala y El Salvador (CA-8) | | | | |
| Guatemala | 19 | 25 | 7 | - | 51 |
| El Salvador | 90 | - | - | - | 90 |
| | 109 | 25 | 7 | - | 141 |

/Primera ru

Cuadro 2 (conclusión)

Istmo Centroamericano: Estado de la Red vial centroamericana, 1958

(Kilómetros)

| País | Transitable en todo tiempo | Transitable en verano | En construcción | No transitable | Total |
|---|---|---|---|---|---|
| | Primera ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-10) | | | | |
| | Río Hondo-Zacapa-Chiquimula-Vado Hondo-Quezaltepeque-Esquipulas-Nueva Ocotepeque. | | | | |
| | Segunda ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-11) | | | | |
| | Vado Hondo-Ruinas de Copán-La Entrada | | | | |
| | Cuarta ruta internacional de Guatemala y El Salvador (CA-12) | | | | |
| | Acajutla-Sonsonate-Santa Ana-Quezaltepeque | | | | |
| Guatemala | 40 | 87 | 10 | 22 | 159 |
| El Salvador | 112 | - | - | 12 | 124 |
| Honduras | - | - | 65 | 15 | 80 |
| | 152 | 87 | 75 | 49 | 363 |
| | Tercera ruta internacional de Guatemala y Honduras (CA-13) | | | | |
| | P. Matías de Gálvez-P. Barrios- P. Cortés | | | | |
| Guatemala | - | - | - | 25 | 25 |
| Honduras | - | 55 | - | - | 55 |
| | - | 55 | - | 25 | 80 |
| | Carretera Interoceánica de Honduras (CA-5) | | | | |
| | San Lorenzo-Tegucigalpa-Siguatepeque-San Pedro Sula-P. Cortés | | | | |
| | Carretera Interoceánica de Guatemala (CA-9) | | | | |
| | San José Esquintla-Guatemala-Río Hondo-P.Matías de G.-P. Barrios | | | | |
| Guatemala | 416 | - | - | - | 416 |
| Honduras | 310 | - | 60 | - | 370 |
| | 726 | - | 60 | - | 786 |
| Total | 4 059 | 507 | 552 | 622 a/ | 5 505 |

Fuentes: Información proporcionada por las Direcciones de Caminos de los distintos países.

a/ De este total 235 Km están en construcción y por lo tanto se incluyen también en el rubro correspondiente.

/Cuadro 3

Cuadro 3

Istmo Centroamericano: Vehículos automotores en uso, por país, 1955-1958

| | Automóviles (Unidades) | Camionetas (Unidades) | Jeeps (Unidades) | Pick-ups Panels (Unidades) | Camiones de carga (Unidades) | Capacidad de los vehículos de carga (Toneladas) | Autobuses (Unidades) | Capacidad total de autobuses (Pasajeros) | Otros (Unidades) | Total de vehículos automotores (Unidades) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Costa Rica | | | | | | | | | | |
| 1955 | | | | | | | | | | 16 647 |
| 1956 | | | | | | | | | | 18 626 |
| 1957 | 12 765 | x | x | x | 6 582 | ... | 1 075 | ... | 832 | 21 254 |
| 1958 a/ | 13 660 | x | x | x | 7 212 | ... | 1 171 | ... | 861 | 22 904 |
| El Salvador | | | | | | | | | | |
| 1955 | 7 950 | 2 109 | 1 006 | 1 636 | 3 234 | 11 168 | 844 | 25 702 | 42 | 16 821 |
| 1956 | 8 592 | 2 775 | 986 | 2 895 | 2 168 | 13 133 | 882 | 28 911 | 9 | 18 307 |
| 1957 | 9 525 | 3 034 | 1 456 | 3 150 | 2 468 | 14 248 | 1 032 | 35 990 | 29 | 20 694 |
| 1958 | 11 284 | 3 638 | 1 632 | 3 616 | 2 991 | ... | 1 238 | ... | 29 | 24 428 |
| Guatemala b/ | | | | | | | | | | |
| 1955 | | | | | | | | | | 22 283 |
| 1956 | 15 191 | x | 1 840 | 3 077 | 5 457 | ... | 2 069 | ... | 264 | 27 898 |
| 1957 | 15 697 | x | 2 014 | 3 494 | 5 747 | 20 793 | 2 214 | 77 816 | 282 | 29 448 |
| 1958 | | | | | | | | | | |
| Honduras | | | | c/ | | | | | | |
| 1955 | 2 569 | x | 693 | 2 086 | 2 223 | ... | 126 | ... | 23 | 7 723 |
| 1956 | 2 550 | x | 803 | 2 352 | 2 295 | ... | 157 | ... | 32 | 8 189 |
| 1957 | 3 073 | x | 952 | 3 057 | 2 735 | ... | 273 | ... | 149 | 10 239 |
| 1958 | 2 329 | x | 748 | 2 599 | 1 921 | ... | 265 | ... | 87 | 7 949 |
| Nicaragua | | | | | d/ | | | | | |
| 1955 | 5 243 | x | x | x | 2 453 | ... | 369 | ... | - | 8 065 |
| 1956 | 7 022 | x | x | x | 4 728 | ... | 532 | ... | - | 12 282 |
| 1957 | 7 836 | x | x | x | 5 082 | ... | 634 | ... | - | 13 552 |
| 1958 | 9 296 | x | x | x | 4 970 | ... | 592 | ... | - | 14 858 |
| Panamá e/ | | | | | | | | | | |
| 1955 | 12 912 f/ | 787 | 236 | 1 244 | 2 643 | ... | 1 427 | ... | 176 | 19 425 |
| 1956 | | | | | | | | | | |
| 1957 | 14 561 f/ | 1 210 | 259 | 1 525 | 3 038 | ... | 1 430 | ... | 180 | 22 203 |
| 1958 | | | | | | | | | | |

/Fuentes:

Cuadro 3 (continuación)

Fuentes: Costa Rica: Publicación "Plan Vial" del Ministerio de Obras Públicas e información directa de la Dirección General del Tránsito.
El Salvador: Anuario Estadístico DGE y C 1956, 1957.
Guatemala: Boletín Estadístico de la DGE N° 5-6, 1958
Honduras: Información directa del Consejo Nacional de Economía, Departamento Técnico.
Nicaragua: Boletín de Estadística de la DGE y C N° 6,7.

Notas: a/ Al 11 de agosto de 1958.
b/ Excluye vehículos del Ejército Nacional, de miembros de la Institución Armada y del Congreso Nacional
c/ Pick-ups y camionetas.
d/ Camiones, camionetas, pick-ups, panels.
e/ Excluye vehículos que tienen placa oficial.
f/ Excluye automóviles de residentes en la Zona de Canal.

/Cuadro 4

Cuadro 4

Istmo Centroamericano: Longitud de líneas y existencia de material rodante de los ferrocarriles, 1955 - 1958

| | Longitud de líneas (Km) | Existencia de material: Locomotoras (Unidades) | Existencia de material: Carros de pasajeros (Unidades) | Existencia de material: Carros de carga (Unidades) | Capacidad: Pasajeros (Número) | Capacidad: Carga (Toneladas) |
|---|---|---|---|---|---|---|
| **Costa Rica** | | | | | | |
| F.C.E. al Pacífico | | | | | | |
| 1955 | 132 | 14 | 48 | 413 | ... | ... |
| F.C. del Norte | | | | | | |
| 1957 | 354 | 18 | ... | ... | ... | ... |
| **El Salvador** | | | | | | |
| IRCA, Div. de El Salvador 1957 | 458 | 40 | 46 | 544 | ... | ... |
| 1958 | 458 | 46 | 56 | 548 | ... | ... |
| F.C. de El Salvador 1957 | 144 | 17 | 39 | 252 | ... | ... |
| Total 1955 | 602 | 50 | 73 | 710 | 4 082 | 49 696 |
| 1957 | 602 | 57 | 85 | 797 | ... | ... |
| **Guatemala** | | | | | | |
| IRCA, Dic. de Guatemala 1955 | 820 | 107 | 153 | 2 097 | ... | ... |
| 1957 | 820 | 107 | 153 | 2 198 | 14 218 | 33 694 |
| 1958 | 820 | 101 | 153 | 2 156 | ... | ... |
| F.C. de Verapaz | | | | | | |
| 1957 | 47 | ... | ... | ... | ... | ... |
| **Honduras** | | | | | | |
| F.C. Nacional 1957 | 101 | 13 | 15 | 264 | ... | ... |
| **Nicaragua** | | | | | | |
| F.C. del Pacífico | | | | | | |
| 1955 | 379 | 31 | 75 | 291 | 3 817 | 6 697 |
| 1956 | 379 | 31 | 65 | 269 | 3 720 | 6 355 |
| 1957 | 349 | 35 | 64 | 256 | 3 542 | 6 017 |
| 1958 | 347 | 35 | 67 | 272 | 3 676 | 5 820 |

Fuentes: Costa Rica, El Salvador, Honduras: Datos publicados por las empresas
Guatemala: Boletín Estadístico de la DGE y C, N° 5-6
Nicaragua: Boletín de Estadística de la DGE y C, Nos. 6 y 7

/Cuadro 5

Cuadro 5

Centroamérica: Tráfico de los ferrocarriles, 1955-1958

| | | Pasajeros transportados (Miles) | Pasajeros kilómetro (Miles) | Toneladas recorridas (Miles) | Toneladas-kilómetros (Miles) |
|---|---|---|---|---|---|
| **Costa Rica** | | | | | |
| F.C. al Pacífico | 1955 | 606 | 30 150 | 344 | 29 534 |
| | 1956 | 652 | 33 266 | 339 | ... |
| | 1957 | 656 | ... | 329 | ... |
| F.C. del Norte | 1955 | 697 | 33 336 | 297 | 33 442 |
| | 1956 | 749 | 30 479 | 284 | 35 193 |
| | 1957 | 769 | 30 589 | 292 | 33 283 |
| **El Salvador** | | | | | |
| IRCA | 1955 | ... | 95 038 | ... | 139 625 |
| | 1956 | 2 322 | 92 547 | 501 | 138 886 |
| | 1957 | ... | ... | ... | ... |
| | 1958 | 2 217 | ... | 547 | ... |
| F.C. de El Salvador | 1955 | ... | 23 724 | ... | 6 601 |
| | 1956 | 1 288 | 20 976 | 175 | 8 098 |
| | 1957 | ... | ... | ... | ... |
| | 1958 | 1 120 | ... | 140 | ... |
| Total IRCA y F.C. de El Salvador | 1955 | 3 729 | ... | 657 | ... |
| | 1956 | 3 620 | ... | 712 | ... |
| | 1957 | 3 524 | ... | 686 | ... |
| | 1958 | 3 337 | ... | 687 | ... |
| **Guatemala** | | | | | |
| IRCA, Div. de Guatemala | 1957 | ... | ... | ... | 258 700 |
| | 1958 | 3 018 | ... | 966 a/ | ... |
| Total IRCA y F.C. Verapaz | 1955 | 4 199 | ... | 1 081 a/ | ... |
| | 1956 | 3 913 | ... | 1 105 a/ | ... |
| | 1957 | 3 480 | ... | 1 101 a/ | ... |
| **Honduras** b/ | | | | | |
| F.C. Nacional | 1955 | ... | 12 871 | ... | 16 929 |
| | 1956 | 386 | 11 210 | 299 | 20 442 |
| **Nicaragua** | | | | | |
| F.C. del Pacífico | 1955 | 3 641 | 127 753 | 361 | 31 747 |
| | 1956 | 3 387 | 117 686 | 294 | 25 671 |
| | 1957 | 3 064 | 104 671 | 334 | 28 507 |
| | 1958 | 2 690 | 108 812 | 394 | 35 524 |

Fuentes: Costa Rica: Anuario Estadístico de la DGE y C, 1957.
El Salvador: Datos proporcionados por las empresas.
Guatemala: Boletín Estadístico de la DGE, Nos. 5 y 6.
Honduras: Información del Consejo Nacional de Economía.
Nicaragua: Boletín de Estadística de la DGE y C, Nos. 6 y 7.

a/ Toneladas cortas.

b/ Año fiscal terminando al 30 de junio.

/Cuadro 6

Cuadro 6

Centroamérica: Movimiento marítimo internacional, 1955-1958

| Año | Costa Rica | El Salvador | Guatemala | Honduras | Nicaragua | Total excepto Honduras | Indice (1955=100) |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | | A. Tonelaje de las embarcaciones entradas (Miles de toneladas netas registradas) | | | | | |
| 1955 | 1 797 | 1 217 | 1 968 | 1 092 | 841 | 5 823 | 100.0 |
| 1956 | 1 621 | 1 234 | 2 579 | ... | 730 | 6 164 | 105.9 |
| 1957 | 1 851 | 1 268 | 2 774 | ... | 1 364 | 7 257 | 124.6 |
| 1958 | ... | 1 298 | ... | ... | ... | ... | 106.6 |
| | | B. Tonelaje de mercaderías movilizadas (Miles de toneladas métricas) | | | | | |
| 1955 | 712 | 508 | 840 | 464 | 496 | 2 556 | 100.0 |
| 1956 | 634 | 541 | 846 | ... | 342 | 2 363 | 92.4 |
| 1957 | 895 | 542 | 858 | ... | 513 | 2 808 | 109.9 |
| 1958 | ... | 545 | ... | ... | ... | ... | 107.3 |

Fuentes: Costa Rica: Anuario Estadístico de la DGE y C, 1957
El Salvador: Anuario Estadístico de la DGE y C, 1957
Boletín Estadístico de la DGE y C, No. 41
Guatemala: Anuario de Comercio Exterior, 1956, 1957
Nicaragua: Memoria de la Recaudación General de Aduanas, 1956, 1957.

/Cuadro 7

Cuadro 7

Istmo Centroamericano: Transporte aéreo internacional, 1955-1958

| | Unidad | 1955 | 1956 | 1957 | 1958 |
|---|---|---|---|---|---|
| **El Salvador** | | | | | |
| Pasajeros | unidad | | | | |
| Entrados | | 25 689 | ... | ... | ... |
| Salidos | | 26 034 | ... | ... | ... |
| Mercancías | tonelada | | | | |
| Cargadas | | 498 | 209 | 778 | 989 |
| Descargadas | | 3 982 | 4 372 | 4 319 | 4 558 |
| Aviones | unidad | | | | |
| Entrados | | 2 962 | 3 185 | 3 385 | 3 607 |
| Salidos | | 2 962 | 3 176 | 3 383 | 3 607 |
| **Guatemala** | | | | | |
| Pasajeros | unidad | | | | |
| Entrados | | 35 294 | 41 956 | 47 572 | |
| Salidos | | 36 785 | 43 169 | 49 820 | |
| Mercancías | toneladas | | | | |
| Cargadas | | 591 | 1 636 | 2 418 | |
| Descargadas | | 4 425 | 6 096 | 6 867 | |
| Correo | toneladas | | | | |
| Despachado | | 29 | 40 | 49 | |
| Recibido | | 59 | 69 | 73 | |
| Aviones | unidad | | | | |
| Entrados | | 3 384 | 4 569 | 4 945 | |
| Salidos | | 3 575 | 4 568 | 4 960 | |
| **Honduras** | | | | | |
| Pasajeros | unidad | | | | |
| Entrados | | 13 672 | | | |
| Salidos | | 12 127 | | | |
| Mercancías | toneladas | | | | |
| Cargadas | | 458 | 369 | | |
| Descargadas | | 1 862 | 1 921 | | |
| **Nicaragua** | | | | | |
| Pasajeros | unidad | | | | |
| Entrados | | 18 460 | 19 460 | 21 389 | 24 237 |
| Salidos | | 19 513 | 21 197 | 22 748 | 25 847 |
| Mercancías | toneladas | | | | |
| Cargadas | | 54 | 151 | 187 | 428 |
| Descargadas | | 2 223 | 1 333 | 1 974 | 2 555 |
| Correo | toneladas | | | | |
| Despachado | | ... | 78 | 26 | 29 |
| Recibido | | ... | 52 | 48 | 54 |
| Aviones | unidad | | | | |
| Entrados | | | | 2 654 | ... |
| Salidos | | | | 2 651 | ... |

Fuentes: Costa Rica: No se han recibido datos sobre transporte aéreo internacional. El Salvador: Anuario Estadístico de la DGE y C 1957, Vol. I; Boletín Estadístico de la DGE y C No. 41, 1959. Guatemala: Anuario de Comercio Exterior, 1956, 1957; Boletín Estadístico de la DGE No. 5-6, 1958. Honduras: Anuario Estadístico de la DGE y C, 1956. Nicaragua: Boletín de Estadística de la DGE y C, Nos. 6 y 7; Memoria de la Recaudación general de Aduanas, 1957.

Notas: Por "pasajeros" se comprende a todas las personas que ingresan al país y salen de él en calidad de visitantes, inmigrantes o residentes; se excluye a las personas con destino a otros lugares, i.e. "pasajeros en tránsito" cuya estadía en el país es momentánea.
Las "mercancías" incluyen toda la carga ingresada a través de la aduana, con excepción del correo. El equipaje de pasajeros, excepto el exceso por el cual existe un recargo, tampoco se incluye.

/Cuadro 8

Cuadro 8

Istmo Centroamericano: Transporte aéreo. Empresas nacionales, 1958

| | Costa Rica | | El Salvador | Guatemala | Honduras | | Nicaragua |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LACSA (Líneas Aéreas Costarricenses S.A.) | Aerolíneas Nacionales | TACA (Taca Internat. Airlines, S.A.) | AVIATECA (Empresa Guatemalteca de Aviación) | SAHSA (Servicio Aéreo de Honduras S.A.) | TAN (Transportes Aéreos Nacionales) | LA NICA (Líneas Aéreas de Nicaragua, S.A.) |
| Material volante | | | | | | | |
| Lockheed Electra | - | - | - | a/ | - | - | - |
| Vickers Viscount | - | - | 2 | - | - | - | 2 |
| Douglas DC-6 | - | - | - | b/ | - | - | - |
| Douglas DC-4 | - | - | 3 | 1 | - | - | - |
| Courvair CV-340 | 2 | - | - | - | - | - | - |
| Curtiss C-46 | 4 | 3 | - | 1 | - | 6 | 2 |
| Douglas DC-3 | 4 | - | - | 7 | 7 | - | - |
| Douglas C-47 | - | - | - | - | - | - | 5 |
| Rutas del interior (Puntos de destino) | Golfito<br>Parrita<br>Puntarenas<br>Santa Cruz<br>Nicoya<br>Limón<br>Los Chiles<br>Palmar<br>Liberia | Golfito<br>Parrita<br>Puntarenas | - | Petén<br>Flores<br>P. Barrios<br>Cobán<br>Huehuetenango<br>Quezaltenango | San Pedro Sula<br>Comayagua<br>P. Cortés<br>Guanaja<br>Copán<br>Catacamas<br>La Ceiba<br>Tela | San Pedro Sula | San Carlos<br>Bluefields<br>Siuna<br>Bonanza<br>P. Cabezas |
| Rutas centroamericanas (Puntos de destino) | San Salvador | - | Guatemala<br>Tegucigalpa<br>Managua<br>San José | - | Guatemala<br>San Salvador<br>P. Barrios | Guatemala<br>San Salvador<br>Managua | |
| Rutas internacionales (Puntos de destino) | David (Pa)<br>Panamá<br>México<br>Habana<br>Miami | - | N. Orleans<br>Panamá<br>México | N. Orleans<br>Miami | Belice | Belice<br>Lima<br>Miami<br>Habana<br>Guayaquil<br>Santiago, Chile<br>Buenos Aires c/ | Lima<br>Miami |

/Red de

Cuadro 8 (conclusión)

Istmo Centroamericano: Transporte aéreo. Empresas nacionales, 1958

| | Costa Rica | | El Salvador | Guatemala | Honduras | | Nicaragua |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| | LACSA (Líneas Aéreas Costarricenses S.A.) | Aerolíneas Nacionales | TACA (Taca Internat. Airlines, S.A.) | AVIATECA (Empresa Guatemalteca de Aviación) | SAHSA (Servicio Aéreo de Honduras S.A.) | TAN (Transportes Aéreos Nacionales) | LA NICA (Líneas Aéreas de Nicaragua, S.A.) |
| Red de Rutas (Km) | 6 495 | ... | 6 410 | 5 750 | 4 830 | ... | 6 640 |
| Empleados | | | | | | | |
| Pilotos | 36 | ... | 22 | 14 | ... | 9 | 20 |
| Total | 328 | ... | 145 | 293 | ... | 120 | 260 |

Fuentes: Interavia ABC, 1959.
World Aviation Directory No. 38, 1958-59.

Notas:

a/ Pedido para fines de 1960: un avión.

b/ Por entregarse en agosto de 1959: un avión.

c/ Mediante arreglo de intercambio con la Compañía Ecuatoriana de Aviación y las Aerolíneas Peruanas.

/Cuadro 9

Cuadro 9

Centroamérica: Transporte aéreo interior, 1955-1958

| | Servicios regulares de pago | | | | |
|---|---|---|---|---|---|
| | Kilómetros recorridos (Miles) | Horas de vuelo (Unidades) | Pasajeros transportados (Unidades) | Pasajeros-kilómetros (Miles) | Toneladas-kilómetros de flete (Miles) |
| Costa Rica | | | | | |
| 1955 a/ | 673 | 3 095 | 75 266 | 9 138 | 527 |
| 1956 a/ | 712 | 3 308 | 79 123 | 9 970 | 573 |
| Guatemala | | | | | |
| 1955 * | 1 600 + | 6 955 | 75 000 | 15 000 | 425 |
| 1956 * | 1 700 | 7 300 | 80 000 | 15 800 | 445 |
| 1957 * | 1 785 | 7 665 | 84 000 | 16 590 | 470 |
| 1958 b/ | 1 362 | ... | 59 671 | 9 517 | ... |
| Honduras | | | | | |
| 1955 * | 1 750 | 7 955 | 66 740 | 16 685 | 1 450 # |
| 1956 * | 1 840 | 8 350 | 70 080 | 17 520 | 1 520 # |
| 1957 * | 1 930 | 8 770 | 73 580 | 18 400 | 1 600 # |
| Nicaragua | | | | | |
| 1955 + | 1 835 * | 7 980 * | 21 587 | 4 110 | 700 # |
| 1956 * | 1 200 | 5 720 | 22 884 | 4 920 | 735 # |
| 1957 * | 1 225 | 5 835 | 23 340 | 5 020 | 750 # |
| 1958 | 1 421 | ... | 23 284 | 5 686 | 2 175 |

Fuentes: OACI - Compendio Estadístico No. 71, Serie T-No. 15

a/ Datos de la empresa.

b/ Datos de la DGE y C.

Notas: Todos los datos se refieren a tráfico de pago de servicios regulares.
Símbolos usados: + Datos provisionales, * Datos calculados,
# Incluye exceso de equipaje.