NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL

GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR/16
ST/TAA/ Conf.5/SR.16
20 de junio de 1953

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN EL
ISTMO CENTROAMERICANO

ACTA RESUMIDA
DE LA DECIMO QUINTA SESION

(San José, Costa Rica, 19 de junio de 1953, 9 Hs.)

SUMARIO:

II. Problemas de transporte interno

Transporte aéreo.

PARTICIPANTES:

	Sr. FACIO	Costa Rica.
	Sr. SALAS	Costa Rica.
	Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador.
	Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador.
	Sr. MELARA	El Salvador.
	Sr. RIVAS	El Salvador.
	Sr. RODAS	Guatemala.
	Sr. PIEDRASANTA	Guatemala.
	Sr. INESTROZA	Honduras.
	Sr. FLORES	Honduras.
	Sr. MONTERROJAS	Nicaragua.
	Sr. SILVA	Nicaragua.
	Sr. MONTIEL	Nicaragua.
	Sr. HASSAN	Panamá.
SECRETARIA:	Sr. URQUIDI	Director del Seminario
	Sr. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
	Sr. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
	Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones, Naciones Unidas.
	Sr. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
	Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT
	Sr. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
OBSERVADORES:	Sr. WARREN	Misión de la Civil Aeronautics Administration en Honduras.
	Sr. LYBARGER	Civil Aeronautics Administration en Costa Rica.
	Sr. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airlines, Curacao.
	Sr. ULLOA	Junta Nacional de Turismo.
	Sr. FONT	Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.
	Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola, Costa Rica.

Se abre la sesión.

TRANSPORTE AEREO

El señor VAN ZANDT (Misión CEPAL/AAT) se refiere a los principios básicos que cada país debe reconocer en materia de aviación civil, acentuando la necesidad de adoptar una ley sobre la materia que prevea las necesidades presentes y futuras. Igualmente importante es la creación de departamentos de aviación civil independientes, con personal técnico administrativo adecuado y competente. Dichos departamentos deben ser de carácter civil y los funcionarios militares que en ellos colaboren deberían pasar a la reserva como militares. La experiencia ha demostrado que la administración de la aviación civil y la militar deben estar completamente separadas. Los gobiernos deberían llevar a cabo programas adecuados para el fomento y mejora de la aviación civil, en particular de los aeropuertos, que son tan importantes como las carreteras. El mantenimiento preventivo requiere recalcarse mucho más de lo que se ha ejercitado en el Istmo centroamericano y es ésta una de las recomendaciones más importantes de la Misión. También los servicios de navegación aérea deberían estar bajo la responsabilidad de algún organismo central.

Las líneas aéreas nacionales y los pequeños operadores por contrato pueden contribuir mucho en Centroamérica a la apertura de muchas zonas de operación y por ello se recomienda que los gobiernos tomen medidas oportunas para estimular el establecimiento de rutas de explotación.

Con referencia a la propuesta hecha en sesión anterior por un participante de que se establezca una zona aérea libre en algún punto de Centroamérica, desea expresar su opinión personal de que teniendo en cuenta todos los diferentes factores que intervienen en el establecimiento de las zonas libres en general, en el caso de la aviación hay que considerar que la flexibilidad y velocidad del

/transporte aéreo

transporte aéreo son elementos contrarios a la creación de dichas zonas. La tendencia actual es hacia establecer rutas directas y no rutas de trasbordo. Además cree dudoso que alguno de los aeropuertos de Centroamérica reúna las condiciones requeridas.

En cuanto a establecer un centro de reparaciones, estima necesario que dicho centro cuente con un almacén de materiales y repuestos que, cuando sean proporcionados a aeronaves extranjeras, no causen derechos de importación. La Misión ha recomendado lo anterior en su informe.

El señor PIEDRASANTA (Guatemala) pide que en las recomendaciones se especifique la separación de los aeródromos civiles de los militares para que se preste un servicio aéreo más eficaz.

El señor MELARA (El Salvador) considera que la falta de legislación y de organismos que estudien la potencialidad de los servicios aéreos impide hacer una plena consideración económica acerca de la aviación civil; pero hace notar que en El Salvador las carreteras han reducido radicalmente la zona de influencia del transporte aéreo interno, por lo que su país está interesado en las aspectos internacionales. Cree que la reciprocidad centroamericana en materia de servicios aéreos solo puede aplicarse a base de crear en El Salvador un aeropuerto libre para que tengan acceso a él los demás países, y pide que la Misión considere detenidamente este problema. Además, un convenio multilateral sería conveniente para evitar la duplicación en la explotación de rutas.

El señor FACIO (Costa Rica) apoya la idea de que la aviación sea un organismo netamente civil y da cifras demostrativas del movimiento interno de pasajeros y carga en Costa Rica.

El señor SILVA (Nicaragua) muestra como la creación del Departamento de Aviación Civil puede ser importante en su país, entre otros motivos porque se es-

tudian debidamente las solicitudes de rutas para evitar una competencia ruinosa y efectuar un control adecuado de tarifas. Estima que las recomendaciones CIV y CVI podrían refundirse ya que de hecho la primera resulta innecesaria, o sea la que se refiere a que los elementos militares que trabajan en la aviación civil pasen a la reserva. Afirma que en su país la fuerza aérea no tiene jurisdicción sobre la aviación civil pero que el personal militar ha sido hasta ahora la única fuente de técnicos y pilotos.

El señor MELARA (El Salvador), con referencia a la recomendación CIV, pide que se modifique y en lugar de decir "pasen a la reserva" se diga "no desempeñen funciones militares".

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) también cree que debe modificarse la recomendación, pero no está de acuerdo con la frase propuesta por el señor Melara debido a que hay que seguir contando por ahora con elementos militares. Respecto al desarrollo de los servicios aéreos locales, encuentra que ya se hace necesario también ampliarlos para que crucen las fronteras. Cita a este respecto los servicios recíprocos que, a tarifas bajas, realizan entre Nicaragua y Costa Rica líneas respectivas de estos países. Apoya la idea del señor Melara en cuanto a un convenio multilateral y recomienda que en las leyes nacionales se establezca un régimen especial para las compañías aéreas centroamericanas.

El señor MELARA (El Salvador) se refiere nuevamente a la resolución CIV para insistir en su punto de vista, ya que considera que los militares empleados en la aviación civil no pueden pasar a la reserva sin menoscabo de su carrera.

El DIRECTOR interviene para insinuar que sería interesante conocer como consideran los participantes el porvenir de los servicios internos de transporte aéreo en vista de los demás programas de transporte que realizan los gobiernos.

/ especialmente el

especialmente el de carreteras, ya que el transporte aéreo es todavía de alcances limitados y bastante caro.

El señor FACIO (Costa Rica) hace ver que los altos costos de operación del transporte aéreo de Costa Rica se deben en gran parte a la falta de aeropuertos adecuados y que por ello es necesario que los gobiernos se ocupen de construir y mejorar los aeropuertos y de proporcionar pistas pavimentadas.

El señor RODAS (Guatemala) cita casos en que por factores de distancia y de falta de comunicaciones de otra índole se ha desarrollado grandemente el transporte aéreo nacional en lugar del transporte por carretera o como complemento de éste. Todo ello ha respondido a necesidades urgentes y no a la planeación. La perspectiva de mejoría de los caminos en Centroamérica puede hacer innecesario el transporte aéreo interno debido a que éste es sumamente caro. Por ello es importante considerar la posibilidad de extender los servicios nacionales a través de las fronteras y apoya las ideas que se han expresado al respecto.

El señor FLORES (Honduras) concuerda en que los costos de operación bajarían si se mejoraran los aeropuertos y cree que se podría hacer frente a la competencia futura de las carreteras. Las tarifas muchas veces han sido altas debido a la falta de un organismo técnico que las estudie y las regule. Estima que debería recomendarse la revisión de las tarifas junto con la mejoría de los aeropuertos. También encuentra oneroso el sistema de transporte gratuito que algunas empresas se ven obligadas a proporcionar a funcionarios y particulares.

El señor FACIO (Costa Rica) explica que la Junta de Aviación Civil de su país está facultada para ejercer el control de las tarifas y que se prohiben los pasajes gratuitos.

El señor MELARA (El Salvador) hace hincapié en la complementaridad de los

/diferentes servicios

diferentes servicios de transporte y sugiere se recomiende que en las leyes de aviación civil se autorice a los departamentos de aviación para estudiar, junto con los organismos económicos correspondientes, la explotación de nuevas rutas.

El señor 'LVA (Nicaragua) no encuentra que el desarrollo del transporte terrestre y marítimo perjudique al transporte aéreo interno mientras haya un alto ritmo de desarrollo económico general. Refiriéndose a la dificultad de regular las tarifas, señala que algunas empresas las fijan por acuerdos internacionales, lo cual impide el control por organismos civiles centroamericanos.

El señor DORIA PAZ (Observador, México) expone las experiencias mexicanas en el desarrollo del transporte aéreo interno y la forma en que éste ha sido afectado por la competencia de otros medios de transporte cuando éstos han llegado a nuevas zonas. Considera que debe estudiarse muy cuidadosamente el porvenir de la aviación civil, especialmente la de carga, a medida que evolucionen los demás sistemas de transporte. Explica las ventajas que en su país tuvo la completa separación de la aviación civil de la militar.

El señor ULLOA (Observador, Junta Nacional de Turismo) se refiere a la posible competencia entre el transporte por carretera y el aéreo, pero recalca el valor de la aviación como un medio de penetración a nuevas zonas, que hay que impulsar mediante la construcción de aeropuertos. Teme que en Centroamérica tanto el transporte aéreo interno como el internacional sean afectados por el desarrollo de las carreteras.

El señor VAN ZANDT (Misión CEPAL/AAT) cita partes del informe en que se habla de la complementaridad entre las carreteras y la aviación y subraya la necesidad de los aeropuertos para penetrar en nuevas zonas. En cuanto a la separación de aeropuertos civiles y militares solicitada por el señor Piedrasanta, hace ver que cuando no es de alta densidad el tráfico civil, no es indispensable

/con tal de que

con tal de que se coordinen los movimientos militares y civiles bajo una sola torre de control.

El señor MELARA (El Salvador) agrega que en relación con los servicios aéreos en Centroamérica conviene que se estudien más detenidamente los tipos de aviones que convienen. Propone también que la Organización de Aviación Civil Internacional instale una estación meteorológica en el Océano Pacífico para Centroamérica.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) se refiere a los servicios intercentroamericanos a tarifas reducidas, que muestran la necesidad de establecer servicios distintos a los de las grandes compañías internacionales y con los cuales se pueda fomentar el turismo centroamericano.

El DIRECTOR, resumiendo la discusión, puntualiza que ningún medio de transporte elimina a los demás sino que todos ellos se complementan, como se ha señalado en el informe. Sin embargo, en Centroamérica, por las cortas distancias y otros factores, es posible que los servicios internos de transporte aéreo pierdan impulso a medida que se desarrollen los sistemas de carreteras. Puede llegar a haber una competencia considerable y éste es un elemento de previsión que deberían tener en cuenta los gobiernos. La función del transporte aéreo interno es cambiante.

Puede ser un arma muy poderosa para valorizar nuevas zonas de producción mientras llegan a ellas los caminos. El transporte aéreo necesita considerarse cada día más como servicio público y como tal requiere de parte de los gobiernos una política positiva y medidas que lo favorezcan. Así como se construyen caminos, hay que construir aeropuertos y proporcionar servicios de navegación, procurando que el transporte aéreo se preste a costos lo más bajos posibles. También hay que poner el transporte aéreo al alcance del nivel medio de ingresos de las poblaciones centroamericanas y a este respecto es importante la tendencia de otros

/países de

países a diferenciar entre servicios aéreos de lujo y servicios turísticos igualmente seguros pero mucho más baratos.

Da las gracias a los participantes por sus valiosas aportaciones.

Se levanta la sesión a las 12 hs.