



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
S. ECLA/Conf.2/SR.14
ST/TAA/ Conf.5/SR.14
19 de junio de 1953.

COMISION ECONOMICA PARA AMERICA LATINA
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTES EN EL
ISTMO CENTRO AMERICANO

ACTA RESUMIDA
DE LA DECIMA TERCERA SESION

(San José, Costa Rica, 17 de junio de 1953, 15 Hs.)

SUMARIO:

- II. Problemas de transporte interno (cont.)
 - Autotransporte (Cont.)

PARTICIPANTES:	Sr. CORREDERA	Costa Rica
	Sr. RIVAS	El Salvador
	Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
	Sr. RODAS	Guatemala
	Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
	Sr. INESTROZA	Honduras
	Sr. FLORES	Honduras
	Sr. MONTIEL	Nicaragua
	Sr. HASSAN	Panamá
Sr. LOPEZ FABREGA	Panamá	
SECRETARIA:	Sr. URQUIDI	Director del Seminario
	Sr. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
	Sr. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
	Sr. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
	Sr. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
	Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones, Naciones Unidas
Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT	
OBSERVADORES:	Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social
	Sr. LEON CASTRO	Cámara Nacional de Trans- portes, Costa Rica
	Sr. DORIA PAZ	México
	Sr. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airlines

Se abre la sesión

AUTOTRANSPORTES (Cont.)

Organización de los servicios de transporte por carretera

El señor REY ALVAREZ (Misión CEPAL/AAT) hace una exposición acerca de las ventajas que se obtendrían con la adopción del sistema de conocimiento uniforme obligatorio para los transportes interprovinciales de carga por camión, con objeto de conocer las corrientes del tráfico, el volumen del mismo, los fletes cobrados y las clases y cantidades de mercaderías y productos transportados, sistema ya existente en algunos países, con variantes según las condiciones imperantes en cada país. Como en el transporte por camión los lotes son pequeños, se puede adoptar en vez de conocimiento, un manifiesto o lista de los lotes, según destino, indicando remitente, consignatario, clase de carga, peso, flete y valor (esto último a los efectos de la responsabilidad del transportador en caso de pérdidas o faltas).

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) dice que un sistema sencillo para las finalidades estadísticas acerca de la estructura y volumen del tráfico, es el del muestreo estadístico y periódico en las carreteras. Este sistema se emplea en varios países y permite dar una idea cabal de las características del tráfico. Agrega que es necesario conocer las particularidades del tráfico de carga para determinar una política y métodos apropiados de reglamentación. Hay que determinar el grado de la reglamentación: si es complicada o engorrosa puede resultar inoperante, si es deficiente puede perjudicar el desarrollo

/del tráfico

Conviene, pues, considerar primeramente la conveniencia de conceder licencias para servicios regulares con carácter de transporte público en rutas determinadas; pero esto puede no responder a necesidades reales del tráfico de carretera de la región, excepto en casos aislados.

En segundo lugar, hay que considerar si no sería más conveniente otorgar licencias menos rígidas para servicios en una determinada zona o en rutas circulares o en una serie de rutas dentro de ciertos límites; así como el otorgamiento de licencias para transportes sin carácter público para operadores ocasionales o especializados en ciertos tráficos.

Agrega que por más que sea deseable la homologación de tarifas hay que considerar la dificultad del cálculo de los costos debido a la diversidad de factores de todo género que entran en la composición de los fletes. Aún vencido este obstáculo, quedaría el problema de saber si se aprobarían tarifas máximas, mínimas o las tarifas efectivas a aplicarse. También debe considerarse el papel que jugaría el transportador privado es decir, el que transporta sus propias mercancías sin trabajar para terceros.

El señor DORIA PAZ (Observador, México) relata las condiciones en que se realizan los transportes de pasajeros en México, especialmente en cuanto concierne a la concesión de licencias.

El señor RODAS (Guatemala) manifiesta que considera oportunas las recomendaciones hechas por la Misión y que muchas de las medidas sugeridas ya estén incorporadas a la legislación vigente, pero no siempre son cumplidas. Es de opinión que las tarifas deben ser basadas en el costo de operación, pero el problema se complica por el hecho de que existen empresas fuertes cuyos costos de operación son bajos y operadores individuales que emplean material obsoleto que resulta costoso. Las tarifas

tosos. Las tarifas corrientes en Guatemala son 1 centavo de quetzal por pasajero-km. en carretera sin pavimentar y medio centavo en carretera pavimentada. Es de opinión que se debe llegar a la prohibición del transporte de pasajeros en camiones de carga en los servicios interurbanos.

El señor HASSAN (Panamá) hace una exposición sobre la reglamentación existente en Panamá para los servicios públicos de pasajeros. Es partidario del sistema de cooperativas o "consorcios" que puedan ofrecer garantías más serias que los empresarios desorganizados.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) manifiesta que, por regla general, las municipalidades exigen garantías sobre la prestación de los servicios públicos urbanos. Agrega que la práctica moderna es la de otorgar concesión por períodos largos, pero manteniendo un estricto control sobre la ejecución.

Está de acuerdo con la prohibición del transporte de pasajeros en camiones de carga, pero estima que hay que tener en cuenta las características de las regiones, razón por la cual en el informe se prevé una excepción a este respecto.

El señor RIVAS (El Salvador) dice que las recomendaciones son atinadas y se conforman a la legislación de El Salvador en sus líneas generales.

El señor RODAS (Guatemala) explica cómo en su país se pasó de la completa desorganización de servicios realizados por numerosos operadores individuales a la etapa de "consorcios" y sociedades anónimas, lo que ha sido de beneficio para el país, pero aún hay mucho que hacer para lograr una buena organización. La dificultad estriba en que una gran parte de los pequeños empresarios está compuesta por iletrados

/que no se han

que no se han compenetrado de las ventajas que el sistema cooperati-
vo les aportaría.

El señor HASSAN (Panamá) manifiesta que lo mismo ha ocurrido en
Panamá, y da detalles sobre el control de los servicios urbanos de
pasajeros.

Tracción animal

El señor HASSAN (Panamá) considera que la carreta de bueyes debe
ser abolida donde existe tráfico automotor, debido al deterioro que
causa a las calles y carreteras. En Panamá se prohíbe a las carre-
tas circular sobre la parte pavimentada de las carreteras. Estos
vehículos, cuando sean usados para pasajeros, deben tener llantas de
hule. Pide que se fortalezca la recomendación XCI.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) manifiesta que, en general,
las recomendaciones de la Misión tienen en cuenta los puntos que se
acaban de tratar. Piensa que es necesario mejorar la carreta fa-
cilitando a los propietarios el financiamiento de la adquisición de
ruedas, ejes y llantas, y cita algunos ejemplos a este respecto en
países de Asia. Sugiere que los bancos de crédito agrícola podrían
facilitar los créditos con este fin.

El señor INESTROZA (Honduras) dice que las carretas están des-
apareciendo de las ciudades y que en su país se prohíbe el empleo
de llanta de acero de menos de 4 pulgadas de ancho.

El DIRECTOR se refiere a un cuadro del informe que demuestra la
considerable importancia de la carreta en Costa Rica y cree que es
posible eliminar este vehículo en las ciudades, pero que se debe re-
conocer que la substitución no puede hacerse sino en forma gradual
en las regiones rurales.

El señor PEREZ CAMINOS (El Salvador) manifiesta que la carreta
/es aun un medio

es aún un medio de transporte indispensable en su país. Está de acuerdo en que hay que hacerla desaparecer de las carreteras y que su tránsito se limite a los caminos vecinales. Agrega que mediante la sobre-elevación de las carreteras y el aumento de la velocidad permitida por el diseño, se puede desplazar la carreta.

Problemas de organización gubernamental y no gubernamental, seguridad, etc.

El señor HASSAN (Panamá) sugiere la creación de Cámaras Nacionales de Transporte que pudieran agruparse en una Cámara Centroamericana de Transportes, que sería un instrumento útil para la coordinación de los transportes. Se ocupa a continuación de los problemas de seguridad en las carreteras. Hace hincapié en la necesidad de la prevención de accidentes y colocación de señales. El ganado suelto en la carretera constituye un grave peligro para el tránsito.

Sigue un cambio de opiniones en cuanto a las medidas a tomarse a los efectos de la seguridad del tránsito.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) dice que ha estudiado la legislación en materia de transporte por carretera en los diferentes países del Istmo y que la encuentra en general adecuada, pero que convendría tomar medidas para hacer cumplir las disposiciones. Agradece a los participantes sus valiosas sugerencias.

Se levanta la sesión a las 18.10 horas.

