



NACIONES UNIDAS  
CONSEJO  
ECONOMICO  
Y SOCIAL



GENERAL  
ST/ECLM/Conf.2/SR.12  
ST/TS/Conf.5/SR.12  
18 de junio de 1953

---

COMISION ECONOMICA P R. AMERICA LATINA  
Y ADMINISTRACION DE ASISTENCIA TECNICA  
SEMINARIO SOBRE TRANSPORTE EN EL  
ISTMO CENTRO AMERICANO

ACTA RESUMIDA  
DE LA DECIMA PRIMERA SESION

(San José, Costa Rica, 16 de junio de 1953, 15 Hs.)

SUMARIO:

- II. Problemas de transporte interno (cont.)
  - Caminos (cont.)

ST/ECLA/Conf.2/SR. 12

ST/TAA/Conf.5/SR. 12

Pág. 2

PARTICIPANTES:

Sr. SALAS	Costa Rica
Sr. QUESADA	El Salvador
Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
Sr. RIVAS	El Salvador
Sr. RODAS	Guatemala
Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
Sr. MEJIA	Honduras
Sr. INESTROZA	Honduras
Sr. CANTARERO	Nicaragua
Sr. MONTIEL	Nicaragua
Sr. LOPEZ FABREGA	Panamá

SECRETARIA:

Sr. URQUIDI	Director del Seminario
Sr. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT.
Sr. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT
Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones, Naciones Unidas.

OBSERVADORES:

Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Económico y Social.
Sr. DORIA PAZ	México.
Sr. FONT	Secretario de la Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica.
Sr. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airlines, Curacao.

Se abre la sesión

CAMINOS (cont.)

El señor JAMES (Misión CEPAL/AAT) manifiesta que va a tratar solamente algunos importantes puntos en referencia al programa de siete años que presenta la Misión. Con relación a este programa cree que sería de utilidad señalar, sin ánimo de llevar desaliento a los representantes de los países del Istmo Centroamericano, las dificultades que tuvieron que afrontar los Estados Unidos y México para lograr la ejecución de su red primaria de carreteras. El primer país, que comenzó esa labor en 1916, sólo pudo iniciar la construcción de sus caminos vecinales 30 años después; y México, que la principió en 1926, sólo pudo empezarlos en 1946. Sin embargo, la longitud total de la red primaria en los Estados Unidos representa sólo el 7% de la de todos los caminos existentes. Por lo tanto debería tenerse en cuenta que un plazo de 7 años, como el propuesto por la Misión, no sería tal vez un plazo muy largo. Hace notar las limitaciones de mano de obra y capacidad de financiamiento existentes en estos países y la corta longitud del año de trabajo, que alcanza a un período de 5 a 8 meses. La ejecución del sistema de caminos vecinales no puede emprenderse antes de que exista la red primaria de carreteras. La carretera interamericana constituye para estos países la más importante troncal del sistema. Hay que tener en cuenta también que cada nuevo kilómetro construido y mantenido reduce el fondo disponible para nuevas construcciones de carreteras; y que cuanto mejor sea el mantenimiento mayor será la reducción del fondo. Alude a las dificultades que se presentarán para establecer las prioridades en la ejecución de los caminos locales /y vecinales, debiendo

y vecinales, debiendo recordarse al respecto la importancia de su recomendación presentada en la primera sesión sobre la conveniencia de que cada área agrícola en producción, cada mina o cantera o planta industrial o hidroeléctrica, debe estar directa e indirectamente conectada a una carretera principal.

El señor DORIA PAZ (Observador, México) hace referencia a las experiencias mexicanas en su larga lucha para lograr la construcción de sus caminos primarios, secundarios y vecinales. Concuerda con el señor James en que la integración nacional de las redes debe supeditarse a la carretera interamericana.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT), en vista de lo expresado por el señor James y el señor Doria Paz, aclara que ninguno de ellos ha tenido el propósito de desalentar a los gobiernos centroamericanos en la adopción y ejecución de sus programas de caminos ni hacer aparecer discordancias con el plan propuesto por la Misión. Es sabido que las experiencias de esos países, que han necesitado muchos años para la construcción de sus redes primarias y para iniciar la de sus caminos vecinales, no pueden ser aplicables a la época actual, pues las condiciones de trabajo y los factores del desarrollo económico son muy distintos. Ahora existe una nueva dinámica tanto para la construcción y mantenimiento de las carreteras como para el desarrollo económico de los pueblos. Sólo se ha pretendido llamar la atención acerca de las grandes dificultades que es necesario vencer para poder ejecutar las redes primarias y los caminos vecinales dentro de plazos relativamente cortos. Hace a continuación un análisis sobre los problemas generales que son /comunes a los países

comunes a los países centroamericanos y que, a su vez, constituyen los más importantes en cada uno de éstos países y sobre la función e importancia de los caminos vecinales, ilustrándolo con referencias a la labor desarrollada en México. Recalca la conveniencia de que cada una de las repúblicas centroamericanas trate de hallar una fórmula efectiva para su financiamiento, tratando de descargar la mayor parte de la responsabilidad económica sobre los productores y los directa o indirectamente beneficiados con su ejecución.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) manifiesta que, en relación con los caminos vecinales en El Salvador, ya han estado funcionando ciertos organismos mediante los cuales ha sido posible la ejecución y financiamiento de un número ya considerable. Se logró formar desde hace algunos años (1932-1944) las denominadas Juntas de Caminos Vecinales, que percibían la mayor parte del impuesto de vialidad que se aplicaba en forma general en el país. Este impuesto variaba según los casos especiales en que había que aplicarlo, pero el más generalizado representaba el pago de 1.50 colones por persona. Tanto estas Juntas como el impuesto tuvieron que ser abolidos, pero posteriormente fueron restablecidas en la forma de Juntas Distritales de Caminos, las que están integradas por numerosos agricultores que cooperan económicamente, aunque todavía en una limitada proporción. No obstante las dificultades de mayor o menor magnitud que en cada uno de los países centroamericanos existen para el cumplimiento de los planes presentados por la Misión, los obstáculos no resultan insalvables, teniendo en cuenta la calidad del estudio y de las recomendaciones, si todos los países hacen un esfuerzo para la realización de los planes propuestos.

/El señor ELIAS

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) sugiere que se tenga en cuenta que un número apreciable de caminos vecinales pueden ejecutarse estimulando las explotaciones mineras, industriales y forestales mediante la autorización a las empresas interesadas para la construcción de los mismos con sus propios fondos, pero obligándose el Estado a deducir posteriormente el valor invertido de las regalías o utilidades que habrá de percibir cuando se obtenga producción en las mencionadas actividades.

El señor CANTARERO (Nicaragua) hace algunas observaciones a la recomendación que se refiere a una mayor dotación de fondos fiscales para las labores de caminos, en el sentido de que no es conveniente que se establezca en esa recomendación la asignación de fondos especiales ni que se acuda a créditos dentro o fuera del país, ya que es conveniente, desde el punto de vista de la hacienda pública, centralizar todos los fondos del presupuesto nacional y no crear impuestos especiales, y, por otra parte, no llegar a la necesidad de acudir a créditos de los bancos centrales que sólo podrían obtenerse a través de nuevas emisiones de circulante. En lo que se refiere a Nicaragua, la recomendación que establece la falta de planeamiento de los sistemas de carreteras parece injusta, puesto que en ese país hace algún tiempo que todos los caminos se planifican haciendo uso de la información disponible, aun cuando ella no sea completa ni la mejor.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) manifiesta que, con relación a la sugerencia de creación de fondos especiales para la ejecución de caminos, está de acuerdo con el señor Cantarero.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) hace la aclaración de que la

/Misión en ningún

Misión en ningún momento ha tratado de intervenir en los métodos de financiamiento de los programas de caminos ni de sugerirlos, puesto que comprende que es ese un campo que corresponde a los organismos de Hacienda. Respecto a la falta de planeación de los sistemas de carreteras se alude a la planeación integral, que en ningún país latinoamericano se lleva a cabo todavía en forma eficiente, no obstante el gran empeño que desde hace algunos años se pone en ello.

El señor RODAS (Guatemala) expone la conveniencia de que la Misión estudie el Plan Cuadrienal de Caminos de Guatemala, recientemente elaborado, para que exprese su opinión.

Esta proposición es aceptada por la Misión.

Se levanta la sesión a las 18 hs.

