

NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.11
ST/TAA/ Conf.5/SR.11
18 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 DECIMA SESION

(San José, Costa Rica, 16 de junio de 1953, 9 hs.)

SUMARIO

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

PARTICIPANTES:

SR. HERNANDEZ VOLIO	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. MEJIA	Honduras
SR. INESTROZA	Honduras
SR. CANTABERO	Nicaragua
SR. MONTEIL	Nicaragua
SR. HASSAN	Panamá
SR. LOPEZ FABREGA	Panamá
SR. LANUZA	Panamá

SECRETARIA:

SR. URQUIDI	Director del Seminario
SR. REY ALVAREZ	Jefe de la Misión CEPAL/AAT
SR. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
SR. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
SR. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
SR. VAN ZANDT	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. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional
SR. DORIA PAZ	México
SR. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola, Costa Rica
SR. RAPHAEL	KLM. Royal Dutch Airlines

Se abre la sesión

CAMINOS:

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) hace una exposición resumida sobre el sistema de carreteras primarias y secundarias estudiadas y recomendadas por la Misión para el desarrollo del transporte interno en cada uno de los países centroamericanos. Señala la necesidad que existe de acometer en forma inmediata y con prioridad a otras obras públicas la ejecución de los caminos, en vista de que a través de estas obras, como de otras similares que ejercen una función dinámica en las actividades de la producción, es posible lograr mayores ingresos a corto plazo, que permitirán ir progresivamente ampliando los diversos programas de obras públicas. Es satisfactorio comprobar que algunos de los países del istmo centroamericano han abordado ya planes de cierta magnitud para la construcción de nuevos caminos y tienen en estudio otros que suponen inversiones más elevadas y plazos de ejecución más cortos que los propuestos por la Misión, lo que prueba la factibilidad de estos últimos. Se refiere, en seguida, a la posición e importancia relativa de las distintas clases de caminos en cuanto a su función dentro de las actividades de transporte, poniendo de relieve el hecho de que los caminos vecinales desempeñan un papel tan importante como el de las rutas primarias y secundarias. Las recomendaciones presentadas por la Misión se refieren solamente a los sistemas primarios y secundarios, y para la construcción de los caminos vecinales se requiere la confección de un plan especial en cada país mediante el cual sea posible descargar gran parte de la responsabilidad económica de los actuales organismos de caminos sobre los diversos sectores de la producción.

Las rutas recomendadas por la Misión no son posiblemente todas las que podrían constituir la red básica, pero se considera que el plan propuesto representa una pauta de orientación general acerca de los elementos más importantes /que deben

Nicaragua.

En el caso de Costa Rica, sería conveniente ir gradualmente ampliando el radio de servicios de la red actual, la cual está muy concentrada dentro de la mayor parte de la meseta central y tiene cierta desarticulación por la falta de conexiones importantes. Entre las carreteras que se consideran de mayor importancia están la de Barranca-Puntarenas, la de Turrialba-Puerto Limón, la de Nicoya-Santa Cruz-Liberia y la de Villa Quesada-Florencia-Las Cañas. Se recomiendan, además, otras rutas de valor económico potencial, como la de Los Chiles-Río San Juan, La Virgen-Río San Juan y Cascajal-Guápiles.

Con referencia a Panamá, expresa que es natural que este país tenga que hacer también un gran esfuerzo económico inicial para poder ejecutar su red básica de carreteras, dada la configuración superficial de su territorio; pero que en el futuro la ejecución de sus programas de caminos será mucho más económica. Para el desarrollo del transporte interno en este país se hacen las siguientes recomendaciones: terminación de la carretera interamericana y mejoramiento de la de Concepción-Volcán-Cerro Punta, así como la comunicación de ésta última con Alto Lino en la carretera de David a Boquete y la construcción de la carretera de Boquete al puerto de Almirante, de Campana-El Valle-Penonomé y por último la de Santiago-Puerto Mutis-Pesé.

El señor LOPEZ FABREGA (Panamá) manifiesta estar de acuerdo con las recomendaciones en forma general, pero señala la conveniencia de construir solamente la carretera de Penonomé a El Valle y eliminar la conexión de Campana con El Valle. Agrega que la inversión requerida para ese ramal tal vez no se justificaría en vista de la comunicación ya establecida entre Campana y la Interamericana.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) expresa la conveniencia de cerrar el

/circuito incluyendo

circuito incluyendo el Ramal Campana-El Valle, en vista de que existe una carretera pavimentada de la Interamericana a este último punto, lo que prueba la importancia de esa región.

Insiste el señor López Fábrega y, ante una nueva explicación del señor Elías, manifiesta que el gobierno de Panamá tiene varios proyectos para la ejecución de algunos importantes ramales de la Carretera Interamericana, que considera que tendrían una mayor prioridad. Ofrece ponerlos a disposición de la Misión,

El señor CANTARERO (Nicaragua) declara que el programa vial de Nicaragua está en su casi totalidad de acuerdo con el plan propuesto por la Misión. Agrega que, en adición al sistema primario, el gobierno ha principiado la ejecución de un plan de cinco años para ejecutar alrededor de 700 kilómetros de caminos vecinales, a un costo de unos cinco millones de dólares. En Nicaragua se han establecido nueve regiones, a las que está tratando de asignar el equipo y personal suficiente para la ejecución de las labores necesarias. Se continúa ejecutando las carreteras, cuyo programa es financiado por el Banco Internacional.

El señor MONTIEL (Nicaragua) desea agregar a lo manifestado por el señor Cantarero ciertas discrepancias en referencia a las recomendaciones, que cree más conveniente sean discutidas separadamente con los miembros de la Misión. En especial, hace referencia a la conveniencia de que la carretera León-Sébaco se inicie en Telica en lugar de León y termine en San Isidro, a poca distancia de Sébaco. Las razones aducidas, son evitar la ejecución de una ruta paralela y muy cercana al ramal del ferrocarril que parte de León, así como la de un puente en el Río Viejo.

El señor CANTARERO (Nicaragua) manifiesta que la recomendación de la carretera León-Sébaco y la de otras de la zona occidental parecen haber obedecido

/principalmente a un

principalmente a un criterio técnico, en tanto que el programa que Nicaragua está desarrollando se ha sustentado en consideraciones económicas, especialmente en lo que se refiere a la zona de Matagalpa y Jinotega.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) explica que la Misión se ha basado principalmente en razones de orden económico, como lo prueba el hecho de que las rutas propuestas por la misma establecen circuitos que tratan de lograr la descentralización económica del país.

El señor MEJIA (Honduras) hace presente que, no obstante estar de acuerdo con la mayor parte de las recomendaciones propuestas por la Misión, parece que durante la primera etapa de ejecución del plan no se ha tenido en cuenta las carreteras para el transporte interno del país. 1. El plan propuesto entraña elevadas inversiones para las cuales habría que acudir a préstamos extranjeros, en vista de que no es posible obtenerlos internamente. Se propone discutir con el señor Elías las sugerencias y observaciones que desea presentar, que podrían ser de interés para la Misión.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) expone que si es verdad que se ha dado prelación preferente a las rutas del sistema internacional de Honduras, ellas constituyen a la vez las más importantes para el transporte interno.

El señor PEREZ CAMINOS (El Salvador) manifiesta estar totalmente de acuerdo con las recomendaciones y el plan propuesto por la Misión. Ya se ha asignado la suficiente cantidad de fondos para llevar a cabo el programa que el gobierno se ha propuesto y que parece aún algo más amplio que el de la Misión. Se ha celebrado un contrato por seis millones de colones para la construcción de la carretera del Litoral.

El señor RODAS (Guatemala) está de acuerdo, en términos generales, con

/las recomendaciones

las recomendaciones propuestas para el sistema interno de carreteras y ve con agrado que el plan coincide prácticamente con el de su gobierno; sólo difiere en cuanto a prioridades asignadas. Parece que la Misión se hubiera fundado principalmente en el aspecto técnico, en tanto que su gobierno tiene en cuenta principalmente las ventajas para la economía nacional. Recientemente se ha elaborado un plan cuadrienal, dentro del cual se da la mayor importancia y prioridad preferente a la carretera del Atlántico. En referencia a esta carretera, en Guatemala se ha hecho una investigación muy amplia y se han ponderado todos los factores económicos y de otro orden, que justifican ampliamente

la inversión que se va a realizar. Esta obra puede ser amortizada en unos pocos años por las economías resultantes de la reducción de los fletes, como consecuencia de la competencia que se establecería entre el ferrocarril y la carretera; en la actualidad son muy elevados, como es sabido por la Misión, salvo aquellos aplicados al transporte del banano.

El señor REY ALVAREZ (Misión CEPAL/AAT) aclara que los ingresos brutos totales de la IRCA por concepto de transporte de carga en todo el sistema corresponden al importe mencionado por el Dr. Rodas como posible diferencia o economía en los fletes. Agrega que la IRCA tuvo un tráfico de carga de 230 millones de toneladas-km., en 1951. Si se deducen los 88 millones de toneladas-km. de banano, resulta que el ingreso medio por tonelada-km. es de alrededor de 4 centavos de quetzal. Dice también que, según un cálculo aproximado hecho por la Misión, la carretera del Atlántico podría absorber un tráfico de unas 100.000 toneladas anuales, en las condiciones más favorables, en relación con las cifras de 1951, debiéndose tener en cuenta que el ferrocarril moviliza ciertas clases de carga que no podrían ser llevadas por carretera en condiciones igualmente favorables.

/EL DIRECTOR

El DIRECTOR observa que también habría que tener presente que la terminación de la carretera a Puerto Barrios, al debilitar el actual sistema de tarifas de los ferrocarriles, traería como consecuencia la desviación de una parte apreciable del tráfico, que ahora se realiza por Puerto Barrios, hacia los puertos del Pacífico. Agrega que es conveniente establecer hasta qué punto la realización de ese proyecto afectaría el cumplimiento de otros programas importantes de desarrollo económico. La Misión no está en desacuerdo con la ejecución de la carretera, pero considera que ella debe hacerse por etapas y no darle demasiada prioridad.

El señor RODAS (Guatemala) reitera su conformidad con las recomendaciones de la Misión, pero hace hincapié en que ellas se han basado exclusivamente en consideraciones técnicas, en tanto que los gobiernos tienen que considerar además otros factores importantes. Las cifras de la Misión han sido obtenidas directamente de las empresas ferroviarias, por lo que habría que verificarlas. Se afirma en la necesidad de que dicha obra se lleve a cabo.

El señor HERNANDEZ VOLIO (Ministro de Economía y Hacienda de Costa Rica) expresa que las recomendaciones de la Misión acerca de Costa Rica son muy similares al plan elaborado por el Ministerio de Obras Públicas. Sólo existen algunas diferencias en cuanto a prioridades y a que este ministerio ha considerado aún otras rutas que no han sido propuestas por la Misión. En primer término, se ha estado dando la mayor importancia y prioridad a la carretera interamericana y a sus principales ramales. Se está tratando de impulsar la derivación hacia Guanacaste, región con grandes posibilidades de producción agropecuaria. En segundo lugar, a la carretera Nicoya-Liberia, la cual se encuentra actualmente en proceso de construcción y a la que se dará características de primera categoría, en vista de su considerable riqueza potencial para abastecer al país de /productos agropecuarios

productos agropecuarios. Si se tienen fondos suficientes, esta carretera se llevará hasta Liberia en la próxima estación seca. En tercer lugar, la ruta de Cascajal a Guápiles, que actualmente se está estudiando y cuyos trabajos se iniciarán el año entrante. En relación a las dos rutas al río San Juan que la Misión propone, el gobierno considera que, debido a la escasa población existente en las regiones que atraviesan, ellas pueden llevarse a cabo en época posterior y a medida que sea posible ir estableciendo núcleos de población productiva. Con respecto a la carretera a Limón, sólo se ha considerado por el momento el establecimiento de la ruta a Siquirres, que es otro punto del ferrocarril, y hasta la fecha no se ha hecho ningún estudio de las posibilidades de ejecución de la carretera hasta Puerto Limón. Con respecto a la carretera Turrialba a Moravia, el gobierno no ha comprado dicha ruta. Es una vía pública que fué ejecutada y pavimentada por un particular. La carretera de Esparta a Puntarenas está en proceso de mejoramiento. Agrega que el gobierno ha considerado además la carretera Tilarán-Bijagua, que no ha sido tomada en cuenta por la Misión. Esta ruta habilitará una importante zona próxima al Lago de Nicaragua, que se está poblando rápidamente y en donde ya hay una apreciable producción de algunos artículos como cacao, cereales, etc., que tienen que ser extraídos y conducidos hasta San Carlos en Nicaragua, y transportados por el río San Juan hasta Puerto Limón. El único inconveniente con que se tropieza para la construcción de esta carretera es la falta de materiales como piedra y arena. Señala la posibilidad de ejecutar otras carreteras de menor importancia en el Golfo de Nicoya, así como algunas de penetración. En el pasado se ha dado mayor atención a las zonas comprendidas en, o próximas a, la meseta central, en vista de que allí se ha concentrado casi todo el tráfico. Más adelante se podrá pensar en otras zonas, pero actualmente falta población.

/El señor

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) manifiesta su complacencia porque ha podido comprobar, a través de la exposición del señor ministro de Economía, que no sólo existe similitud entre las recomendaciones propuestas por la Misión y el plan que el gobierno de Costa Rica está llevando a cabo, sino que en algunas de las rutas recomendadas, como es el caso de la carretera Nicoya - Liberia, se está procediendo a construir una carretera de superior categoría y dentro de un plazo más corto, con una consecuente mayor inversión, que la que la recomendación establece. Agrega que la Misión tendrá en cuenta las sugerencias adicionales presentadas por el señor Ministro y abriga la esperanza de que el gobierno de Costa Rica considere la importancia que habrá de tener la construcción de una carretera entre Turrialba y Puerto Limón, en vista de las dificultades que ya existen para que el ferrocarril pueda realizar un transporte económico y sin interrupciones.

El DIRECTOR agradece al señor ministro su intervención, la que considera que ha sido muy ilustrativa para los miembros de la Misión y los participantes en el Seminario, y hace presente que se tendrán en cuenta sus sugerencias. Da lectura a una comunicación que expresa el acuerdo unánime de los miembros del Seminario en el sentido de que el señor Ministro haga llegar al Gobierno y al pueblo de Costa Rica, así como a la gerencia y al personal de la empresa de las Líneas Aéreas Costarricenses S. A., su pesar y sus sentimientos de condolencia por el trágico accidente de aviación ocurrido el día 15 de junio.

Se levanta la sesión a las 12.10 hs.