

NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL T
ST/ECLA/Conf.2/SR.10
ST/T/Conf.5/SR.10
16 de junio de 1953.

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

ACTA RESUMIDA
DE LA NOVENA SESION

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

SUMARIO:

- I. Problemas de transporte interno (cont.)
 1. Ferrocarriles. (cont.)
 2. Navegación fluvial y lacustre

ST/ECLA/Conf.2/SR. 10

ST/TAA/Conf.5/SR. 10

Pág. 2

PARTICIPANTES:

Sr. SALAS	Costa Rica.
Sr. JUESADA	El Salvador
Sr. RIVAS	El Salvador
Sr. MELARA	El Salvador
Sr. PÉREZ CAMINOS	El Salvador
Sr. RODAS	Guatemala
Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
Sr. MEJÍA	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. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
Sr. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
Sr. RODRIGUEZ MACEDO	Misión CEPAL/AAT
Sr. VAN ZANDT	Misión CEPAL/AAT
Sr. DEKOCK	División de Transportes y Comunicaciones, Naciones U- nidas.

Sr. JAMES	Consultor de la Misión CEPAL/AAT
-----------	-------------------------------------

OSBSERVADORES:

Sr. RICHERS	Consejo Interamericano Eco- nómico y Social,
Sr. RAPHAEL	KLM, Royal Dutch Airlines, Curacao.

Se abre la sesión.

FERROCARRILES (cont.)

El señor REY ALVAREZ (CEPAL/AAT), refiriéndose a las tarifas ferroviarias en vigor en los países del istmo centroamericano, manifiesta que éstas no pueden considerarse racionales, pues, por regla general, están estructuradas con el fin de permitir a los ferrocarriles hacer frente a la competencia del transporte por carretera. Aunque el transporte local se realiza en distancias relativamente cortas, es en este tráfico donde se encuentran las tarifas más bajas, siendo el más afectado por la competencia de la carretera. Para las mercancías de importación las tarifas son generalmente más altas que las del tráfico local, lo que se justifica por el hecho de que entre las mercancías que se importan hay muchas cuyo manejo es más costoso y que por su volumen elevado en proporción al peso no permite una buena utilización de la capacidad de los vagones. Las tarifas para la carga de exportación en los ferrocarriles de Guatemala y El Salvador no son elevadas, especialmente en lo que respecta al transporte del café. Sin embargo, en dichos países las tarifas están estructuradas en forma arbitraria, pues los ferrocarriles, aprovechando su situación privilegiada en los puertos, cotizan tarifas que combinan el transporte ferroviario y las tasas portuarias y en ciertos casos el transporte marítimo. La Misión recomienda el reajuste de las tarifas actuales tomando por base, en su debida proporción, los diversos factores que entran en la formación del costo de operación.

/Respecto a

Respecto a las recomendaciones tendientes a establecer los principios de una tarificación racional, llama la atención sobre el hecho de que el establecimiento de tarifas basadas en los costos reales de la prestación de los servicios implica la necesidad de que los ferrocarriles lleven a cabo programas de rehabilitación y modernización, pues de lo contrario las altas tarifas resultantes constituirían más bien un premio a la ineficiencia.

El señor LOPEZ FABREGA (Panamá), refiriéndose a la recomendación XL, concerniente al Ferrocarril Nacional de Chiriquí, dice estar completamente de acuerdo con la Misión en todos los puntos de que consta dicha recomendación.

El señor FERRAS ARI (Guatemala) hace algunas reservas en cuanto a la recomendación de la Misión de que las tarifas, en cada tipo de tráfico, deben cubrir los gastos directos de la operación del transporte y dejar algún margen para contribuir a los gastos fijos de explotación. Agrega que, por razones de política general, puede convenir que ciertos tipos de tráfico sean aforados a tarifas inferiores al costo y que se debe más bien seguir una política tal que permita que los ingresos totales cubran los costos totales de explotación. Menciona también que podría haber tarifas especiales para ciertos tipos de tráfico o para ciertas regiones, susceptibles de subvención estatal especialmente en el caso de los ferrocarriles nacionales.

/El señor MEJIA

El señor MEJIA (Honduras) encuentra en general acertada la recomendación XXXV relativa al F. C. Nacional de Honduras, pero en cuanto a la revisión de las tarifas habría que tener en cuenta el aspecto fiscal. Dijo que las concesiones en vigor y las disposiciones constitucionales de su país limitan la intervención del Gobierno en las tarifas de los ferrocarriles privados.

El señor CANTARERO (Nicaragua) menciona que la recomendación del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento sobre el Ferrocarril del Pacífico consiste en una rehabilitación de carácter provisional para una duración de 10 a 15 años, dejando abierta la posibilidad de un abandono eventual del ferrocarril, en caso de que el transporte por carretera resultase más favorable. Agrega que tiene la impresión de que la recomendación de la Misión implica una rehabilitación de carácter permanente y que el Gobierno y el pueblo de Nicaragua ven con simpatía esta recomendación, pero teme que el ferrocarril no pueda trabajar a una tarifa tan baja que le permita competir con el transporte realizado en una buena carretera entre Managua y Corinto. Se refiere también al costo total de la rehabilitación, que se estima en unos 5 millones de dólares. Como se trata de inversiones elevadas, estima que se deben considerar varias alternativas: la de la rehabilitación completa del ferrocarril, la carretera Managua-Corinto y la aplicación de los fondos para la construcción de otras carreteras.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) llama la atención sobre el hecho de que los camiones no tienen acceso al puerto de Corinto y que, para competir con el ferrocarril, dichos vehículos tendrían que tener acceso al muelle y esto implicaría elevados gastos para adaptar las instala-

ciones portuarias para la operación de camiones. Los problemas de transporte se relacionan entre sí y para encontrar la solución es menester tener en cuenta la interdependencia de los diversos aspectos del sistema de transporte.

El señor REY ALVAREZ (Misión CEPAL/AAT), contestando al señor Piedrasanta, aclara que la recomendación de la Misión no quiere decir que cada tipo de tráfico debe producir ganancia, sino que debe, por lo menos, cubrir los costos directos de la prestación del servicio y dejar un margen de contribución a los gastos fijos, que representan, por lo general, alrededor de una tercera parte del costo total de explotación. Hay que tener presente que no se puede exigir a un ferrocarril privado que efectúe ciertos tráficos por un precio inferior al costo efectivo del servicio.

Contestando al doctor Cantarero, manifiesta que la dieselización completa del ferrocarril permitiría a éste obtener un costo de operación muy bajo y, en consecuencia, se podrían fijar tarifas adecuadas para evitar por lo menos en gran parte el desvío del tráfico hacia la carretera; llama también la atención sobre el importante tráfico de pasajeros del ferrocarril, que es susceptible de aumento, y la rebaja en el costo de operación que podría ocurrir si se utilizan trenes diesel hidráulicos o mecánicos, compuestos de dos o tres coches acoplados.

El señor DEKOCK (Naciones Unidas) agrega que el porvenir del ferrocarril de Nicaragua dependería esencialmente del desarrollo económico del país

mico del país y sobre todo de la posibilidad de incrementar el tráfico de carga por carro entero, que es el que normalmente ofrece mayores ventajas para el ferrocarril, máxime si llega a haber tráfico importante de industrias localizadas a lo largo de la línea férrea que tengan desvíos particulares.

El señor SALAS (Costa Rica) hace notar que, contrariamente a lo que ocurre en otros ferrocarriles de la región, las tarifas del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico son más altas para el tráfico local que para el de importación, debido al hecho de que el tráfico de importación se realiza en mayor proporción en vagones enteros y a mayores distancias que el local. Considera también indispensable la creación de una oficina de estudios económicos, según recomendación de la Misión, así como la realización del servicio de puerta a puerta por el ferrocarril servicio que empezará a funcionar el año próximo. Agrega que el informe de la Misión sobre los ferrocarriles es muy completo y que los problemas han sido bien abordados.

El señor CANTARERO (Nicaragua) dice que la comisión técnica propuesta por la Misión para el estudio de las tarifas ferroviarias debería incluir personas ajenas al ferrocarril.

El señor REY ALVAREZ (Misión CEP L/AAT) aclara que la sección de estudios económicos debe estar integrada por personal del ferrocarril, pero que en casos de tarifas conviene oír al Ministerio de Economía y las cámaras de comercio u otros organismos representativos de los usuarios.

