NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL

GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.4
ST/TAA/Conf.5/SR.4
13 de junio de 1953

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

ACTA RESUMIDA
DE LA TERCERA SESION

(San José, Costa Rica, 11 de junio de 1953, 9 Hs.)

SUMARIO:

1. Problemas regionales de transporte (cont.)
2. Autotransportes

   Consideraciones generales.

PARTICIPANTES:	Sr. SALAS	Costa Rica
	Sr. OSEGUEDA	El Salvador
	Sr. QUESADA	El Salvador
	Sr. ROMERO HERNANDEZ	El Salvador
	Sr. RIVAS	El Salvador
	Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
	Sr. RODAS	Guatemala
	Sr. PIEDRASANTA	Guatemala
	Sr. MEJIA	Honduras
	Sr. INESTROZA	Honduras
	Sr. CANTARERO	Nicaragua
	Sr. MONTIEL	Nicaragua
	Sr. MONTERROJAS	Nicaragua
	Sr. SILVA	Nicaragua
	Sr. HASSAN	Panamá
	Sr. LANUZA	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. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
	Sr. RODRIGUEZ MACEDO	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. TWISS	International Road Federation.
	Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola.
	Sr. DORIA PAZ	México.
	Sr. RAPHAEL	KLM, Royal Dutch Airlines.

Se abre la sesión

CONSIDERACIONES GENERALES

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) desea hacer tres observaciones de carácter general. En primer lugar, aunque el capítulo en discusión se refiere solamente al aspecto intraregional del transporte por carretera, debe ser leído en conjunción con el correspondiente de la Tercera Parte que se refiere al transporte nacional de cada país, pues es imposible separar completamente el aspecto regional del nacional. En segundo lugar, llama la atención acerca de las grandes dificultades que se encontraron para obtener datos estadísticos nacionales y regionales correctos, especialmente en lo que concierne al tráfico intrarregional, y advierte que las cifras que se citan deben ser consideradas meramente como demostrativas de tendencias más bien que como datos exactos. Finalmente, no existe nada que pueda ser considerado como un plan universal de desarrollo del tráfico vial, pues factores locales dominantes, tales como la naturaleza del terreno, las características de los caminos, el volumen de tráfico, las fluctuaciones estacionales del mismo, etc., han impedido cualquier solución de carácter general, y es por lo tanto necesario hacer recomendaciones teniendo en cuenta estas particularidades regionales.

En cuanto a este capítulo del Informe, de poco serviría una red de carreteras en la región ístmica si el tráfico intraregional de pasajeros y mercaderías no pudiera ser efectuado

/fácil y

fácil y económicamente, cosa que, como se hace notar en el Informe, no se verifica en la actualidad. El objetivo del Informe es analizar tales dificultades y sugerir métodos para superarlas. Las dificultades pueden ser clasificadas y tratadas como sigue: 1) Trámites para la obtención de pasaportes, formalidades aduanales y otros trámites fronterizos complicados en lo que respecta a personas, vehículos, sus conductores y mercancías. 2) Organización y operación de servicios internacionales para pasajeros y bienes y excesivo costo de la operación de tales servicios y sus consecuentes tarifas elevadas. 3) Otros factores tales como reglamentos nacionales contradictorios respecto al tráfico, pesos y dimensiones de vehículos, señalización en los caminos, controles de policía, etc. Las recomendaciones de la Misión se basan, por lo general, en la experiencia de otros países que han afrontado problemas semejantes, pero han sido adaptadas a las condiciones particulares de la región.

Las recomendaciones no deben, en modo alguno, ser consideradas como finales sino como soluciones posibles o como base para ellas, y se espera que los técnicos nacionales sugerirán otras alternativas, pues solamente mediante un examen detenido de todas las posibilidades se puede llegar a recomendaciones definitivas.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) juzga, refiriéndose a la cuestión de la tramitación de pasaportes, que el Informe es algo crítico a ese respecto en lo que concierne a El Salvador, y

/señala que

señala que desde 1948 se ha avanzado mucho, habiéndose elaborado en fecha reciente un proyecto de ley, pendiente de aprobación parlamentaria, con el objeto de facilitar esta tramitación.

El señor HASSAN (Panamá) hace varias consideraciones referentes a las facilidades fronterizas que estima deben ser otorgadas para facilitar el cruce de la frontera y se refiere también a problemas susceptibles de surgir debido al incremento de este tráfico: recrudecimiento de contrabando y de entradas ilegales y aumento de riesgos de accidentes en las carreteras por el aumento del tráfico, pero que no se justifica que con fines de mejorar el control se causen demoras y molestias a los viajeros, sugiriendo la creación de radiopatrullas a los efectos de controlar el tráfico. Sugiere también que los vehículos utilizados para el tráfico intrarregional sean sometidos a inspecciones periódicas. Se manifiesta favorable a la creación de una placa o matrícula especial que llevarían los vehículos que realicen tráfico internacional centroamericano. Considera conveniente el sistema de señalización uniforme para los países del Istmo.

El señor CANTARERO (Nicaragua) opina que quizás las recomendaciones se adelanten un poco al grado de evolución política y económica de Centroamérica y que algunas de ellas constituyen más bien un ideal a alcanzar. La propuesta de crear una tarjeta centroamericana de turismo es muy loable y ya unos [illegible] -países otorgan [illegible]

países otorgan facilidades a los viajeros por avión, pero no es lo mismo aconsejar que se suprima el uso de pasaportes. La reducción de trámites aduaneros tiene que tener en cuenta la particular estructura aduanera de los países del Istmo. Asimismo es posible que la demanda comercial no justifique todavía grandes inversiones en autotransporte como las que recomienda la Misión. Por fortuna, ya se ha manifestado la tendencia a buscar la uniformidad en los aranceles, que sería condición para reducir todos los requisitos aduaneros. A este respecto el trabajo del Subcomité sobre Nomenclatura Arancelaria, del Comité de Ministros de Economía de Centroamérica, ha sido muy útil. Respecto a la demanda de tráfico es de notar que, debido a la forma de distribución del ingreso, hay dos extremos: las personas que pueden viajar por avión y aquellas que casi no pueden viajar; se carece de una clase media que constituya la demanda de servicios internacionales de autobuses. Del mismo modo hay poco capital que quiera arriesgarse a una inversión de considerable cuantía en transportes. Hasta ahora las empresas de transportes han empezado con una persona que tiene su propio camión.

Considera de gran utilidad práctica una sugerencia que no ha quedado expresada con suficiente claridad por la Misión, o sea la de que se pueda facilitar los casos de simple tránsito a través de un país mediante el uso de camiones sellados, por ejemplo, entre Nicaragua y Guatemala, a través de El Salvador.

El señor MEJIA (Honduras) se manifiesta de acuerdo con las reco-

/mendaciones

mendaciones de la Misión y por vía de información desea manifestar que en su país se han abolido ya los trámites inútiles referentes al movimiento de personas a otros países de Centroamérica. En el presente año se ha aprobado la ley de turismo que establece una tarjeta de turismo para la entrada al país. En el estudio fiscal que está emprendiendo el gobierno de Honduras se tiene en cuenta también la abolición de los impuestos y trabas fiscales de carácter local que afectan el tráfico internacional. Respecto a la recomendación de la Misión en el sentido de otorgar concesiones controladas para el servicio internacional de pasajeros, la Constitución de su país se opone a que se garantice ningún monopolio.

Varios participantes se refieren a este último punto, quedando aclarado que no se trata de monopolios propiamente dichos, sino de concesiones otorgadas mediante licitación, sujetas a un control efectivo por el Estado, como ocurre en la mayoría de los países.

El señor RODAS (Guatemala) hace ver que se ha llegado al punto neurálgico del Seminario, pues para nada serviría construir caminos internacionales si no se hace todo lo posible para fomentar su uso y permitir que vehículos, personas y mercancías crucen las fronteras. Hace diversas observaciones sobre la necesidad de establecer tarjetas de turismo, de distinguir claramente los transportes públicos de los particulares, de establecer el seguro obligatorio de los vehículos, los transportistas, los pasajeros y la carga y establecer la inspección para evitar el contrabando. Considera que conviene que haya uniformidad de legislación para el otorgamiento de concesiones a las líneas internacionales de pasajeros.

/El señor

El señor OSEGUEDA (San Salvador) es partidario de una tarjeta centroamericana de identificación que haría las veces de pasaporte y pide que se modifique en este sentido la recomendación de la Misión sobre una tarjeta de turismo.

Varios participantes se refieren a que en algunos de sus países la expedición del pasaporte tiene por objeto controlar el pago de las obligaciones fiscales, y se concuerda en general en que este método es perjudicial para el movimiento de pasajeros intercentroamericano, aparte de ser de dudosa eficacia fiscal. Se sugiere que la Misión recomiende la supresión de dicha práctica viciosa.

El señor HASSAN (Panamá) es de opinión de que se haga obligatorio el seguro contra terceros en los vehículos empleados para el tráfico internacional.

El señor MONTERROJAS (Nicaragua) hace observar que por la iniciativa de los sindicatos de choferes de El Salvador y Nicaragua, ambos países reconocen la validez de las licencias y aceptan las garantías de los respectivos sindicatos en cuanto a la responsabilidad de los conductores de vehículos en ambos países.

El señor CLARKE (Misión CEPAL/AAT) llama la atención sobre el hecho de que el Informe no trata problemas aduanales en general, sino hasta donde se relacionen con el transporte. Las recomendaciones están basadas en sistemas empleados con éxito desde hace tiempo en el tráfico internacional ferrocarrilero en Europa, métodos que se

/han extendido

han extendido ahora al tráfico carretero, como es el de los vehículos sellados por la aduana de origen y que dan una garantía completa. Esclarece algunos aspectos del sistema de vehículos sellados.

Se levanta la sesión a las 12 horas.