



NACIONES UNIDAS
CONSEJO
ECONOMICO
Y SOCIAL



GENERAL
ST/ECLA/Conf.2/SR.3
ST/T.A./Conf. 5/SR.3
13 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 SEGUNDA SESION

(San José, Costa Rica, 10 de junio de 1953, 15 Hs.)

SUMARIO:

I. Problemas regionales de transporte (cont.)

1. Caminos: (cont.)

Recomendaciones de la Misión CEPAL/AAT

PARTICULARES:	Sr. FACIO	Costa Rica.
	Sr. CORREDERA	Costa Rica.
	Sr. SALAS	Costa Rica.
	Sr. PEREZ CAMINOS	El Salvador
	Sr. MELARA	El Salvador
	Sr. OSEGUEDA	El Salvador
	Sr. ROMERO HERNANDEZ	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. MONTERROJAS	Nicaragua
	Sr. SILVA	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. CLARKE	Misión CEPAL/AAT
	Sr. ELIAS	Misión CEPAL/AAT
	Sr. VAN ZANDT	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. PAZ PAREDES	Misión de Asistencia Técnica de la Organización de Aviación Civil Internacional.
	Sr. TWISS	International Road Federation.
	Sr. PEREZ	Cámara Nacional de Transportes.
	Sr. GUARDIA	Servicio Técnico Interamericano de Cooperación Agrícola.
	Sr. RAPHAEL	KLM, Royal Dutch Air line, Curacao.
	Sr. Donia PAZ	México.

Se abre la sesión

RECOMENDACIONES DE LA MISION

I. Carretera Interamericana

El señor JAMES (Misión CEPAL/AAT) hace una exposición sobre la Carretera Interamericana. Esta carretera es importante debido a que forma el tronco principal para el enlace con carreteras laterales en cada uno de los países. Hace referencia a las críticas iniciales por la elevada categoría que se asignó a su ejecución, pero la previsión ha sido confirmada y las inversiones aparecen ahora ampliamente justificadas y compensadas por el rápido desarrollo de tráfico existente en las secciones terminadas de esa ruta, no obstante que existen aún secciones intransitables en algunos países. Cada país, sin excepción, especialmente México, ha descubierto que del tronco principal y de uno o dos caminos troncales puede derivarse gran número de laterales, en vista de que la arteria principal ya ha sido construida en la región central de cada país. La ejecución de estas laterales se está produciendo con tal entusiasmo que está resultando difícil obtener la cooperación de los países para construir los eslabones fronterizos que aún son intransitables.

Dentro de la totalidad de la ruta comprendida entre el río Bravo, en el límite de México con los Estados Unidos, hasta Panamá, solamente un 9% de la totalidad de la ruta interamericana es intransitable, y está representado por tres tramos fronterizos.

/En la

En la actualidad los Estados Unidos están cooperando en cuatro de los países centroamericanos, pero no ha sido posible concertar arreglos para confirmar la cooperación en todos los países. Recientemente se ha presentado un proyecto de ley al Congreso norteamericano, que probablemente será aprobado, en que se provee una suma adicional para continuar la cooperación durante el año de 1954 en El Salvador, Nicaragua, Costa Rica y Panamá. El segundo tramo intransitable que se halla en la sección septentrional de Costa Rica, está actualmente en proceso de construcción y estará abierto al tráfico probablemente en febrero de 1954. En la sección meridional de Costa Rica se efectúan actualmente los estudios necesarios para iniciar los trabajos tan pronto como sea posible. Se estima que esos estudios puedan completarse a principios de la estación seca. Hace especial hincapié en recomendar a los países centroamericanos que al proyectar sus sistemas de carreteras traten de asociar su ejecución con un proyecto definido de desarrollo económico.

El señor LOPEZ FABREGA (Panamá) insiste en la observación presentada en la sesión de la mañana en el sentido de que esta recomendación debe modificarse de modo que en ella se diga explícitamente sobre la prioridad que debe asignarse a la sección panameña de la Carretera Interamericana.

Habiéndose hecho una aclaración de que dicha recomendación no implica una postergación de la Carretera Interamericana en Panamá y de que en el texto del Informe se expresa claramente que todos los países deben terminar esta carretera, se da por satisfecho.

/ Después de

Después de algunas intervenciones, se llegó a la conclusión de que tal vez sea conveniente una redacción más precisa de la recomendación I.

El señor RODAS (Guatemala) manifiesta que su criterio coincide con el de los demás miembros del Seminario en referencia a la importancia que se debe asignar a la Carretera Interamericana, en vista de que ella constituye la ruta principal para el desarrollo del transporte. Que sería muy conveniente recomendar a todos aquellos países que todavía tienen sectores no ejecutados que traten de construirlos. Es muy posible que algunos gobiernos tengan otros problemas de mayor envergadura que hayan impedido el prestar la mayor atención a esta carretera, pero reconoce que esta carretera representa la arteria principal de todos los sistemas centroamericanos.

El señor MEJIA (Honduras) está completamente de acuerdo con la recomendación presentada por la Misión, pero solicita una mayor explicación acerca de los alcances de la misma en relación con la sección comprendida dentro de su país. Expresa que en Honduras la Carretera Interamericana, por el hecho de no pasar por la capital, no tiene la importancia que en otros países, por lo que cree que la inversión de 2.9 millones de dólares que propone la Misión para su mejoramiento y terminación en Honduras resultaría gravosa sin la cooperación del gobierno de los Estados Unidos, que ya no recibe.

El señor CANTARERO (Nicaragua) manifiesta su conformidad con la forma en que ha sido presentada la recomendación, que expresa pre-
/cisamente el

cisamente el sentido de prioridad que se debe dar a la Carretera Interamericana haciendo resaltar al mismo tiempo las dos metas que deben lograrse para establecer la comunicación directa entre los terminales establecidos.

El señor HOMERO HERNANDEZ (El Salvador) pregunta si puede variarse la proporción de la contribución económica que ha estado aportando el gobierno de los Estados Unidos para la ejecución de esta carretera.

El señor JAMES (Misión CEPAL/AAT) explica que las proporciones han sido fijadas por ley del Congreso Norteamericano y que sólo pueden ser modificadas por el mismo, salvo casos muy excepcionales, como los de la pasada guerra mundial y otros.

El DIRECTOR expone que no parece existir ninguna discrepancia de fondo en lo que se refiere a esta recomendación, y que solamente se requiere perfeccionar su redacción para evitar cualquier confusión en cuanto a sus alcances.

II. Carretera del Litoral.

El señor MEJIA (Honduras), al expresar su acuerdo con esta recomendación en general, hace excepción a la inclusión del ramal Choluteca-Chinandega, por no haber sido considerado dentro del programa de su gobierno, ya que se considera de baja prioridad.

El señor QUESADA (El Salvador) manifiesta su conformidad con la recomendación, en vista de la enorme importancia que ha de tener esta carretera por el hecho de que incorporará zonas a la

/produccion

producción, comunicando al mismo tiempo por una nueva vía internacional a Guatemala, El Salvador, Honduras y Nicaragua. Considera que la no ejecución del ramal Choluteca-Chinandega haría perder una parte considerable de los beneficios que mediante ella se pretendió obtener, por lo que estima que la recomendación está muy bien concebida.

El señor CANTARERO (Nicaragua) expresa su insistencia sobre la exclusión del tramo mencionado y agrega que el costo probablemente sea mucho mayor que la estimación presentada en el informe.

El señor QUESADA (El Salvador) considera que si la única dificultad es de orden financiero, no hay razón para impugnar la recomendación, puesto que el problema quedaría restringido solamente a la determinación de la oportunidad para ejecutar dicho ramal en el momento en que se disponga de los fondos necesarios.

El señor CANTARERO (Nicaragua) expresa su conformidad con la importancia que la carretera pueda llegar a adquirir, pero difiere en cuanto a la prioridad asignada a la ejecución de esa ruta, en vista de que existe ya otra carretera internacional.

El señor ELIAS (Misión CEPAL/AAT) expone que se había asignado importancia a esta recomendación basándose, entre otras cosas, en que si ya Guatemala, El Salvador y Nicaragua se han propuesto aplicar una elevada inversión a la ejecución de sus respectivas carreteras del litoral, no es justificable pensar que

/la adición

la adición de un pequeño ramal entre Choluteca y Chinandega, que significa un costo relativamente moderado en comparación con el total de las inversiones, podría afectar los planes de trabajo o las economías de Nicaragua y Honduras.

El señor QUESADA (El Salvador) manifiesta estar de acuerdo con lo expresado por el señor Elías y añade que no hay razón para creer que la productividad de esa ruta no sea inmediata, considerando que los beneficios a percibir desde el momento mismo de su terminación serían considerables.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) hace presente la importancia de la comunicación internacional que se establecería mediante la ruta propuesta, la que contribuiría mucho a incrementar el intercambio comercial entre El Salvador y Nicaragua, por lo que considera que debe tratarse no con criterio local solamente sino teniendo en cuenta la significación de ese comercio internacional.

El señor MEJIA (Honduras) agrega que está de acuerdo con la conveniencia de que exista el mayor número de vías internacionales, pero insiste en que la carretera no ha sido considerada en los planes de ejecución del gobierno de Honduras y que, por lo tanto, su ejecución no se justifica dentro de un futuro cercano.

El señor PIEDRASANTA (Guatemala) sugiere que si la razón principal que se aduce es la dificultad de financiación del ramal, tal vez podría llegarse a un acuerdo para recomendar que los respectivos países interesados establezcan una forma cooperativa de financiamiento.

/Se da por

Se da por terminada la discusión de la recomendación II.

III. Carretera Interoceánica El Salvador - Honduras

El señor MEJIA (Honduras) expresa que el gobierno de su país está dedicando especial atención a la ejecución de esta ruta, sobre todo en la sección comprendida entre San Pedro Sula-Nueva Ocotepeque, de que aún se carece. No obstante reconocer la importancia que para la integración centroamericana ha de tener esta carretera, cree que es necesario realizar previamente un detenido estudio sobre el efecto que la construcción del tramo San Pedro Sula-Puerto Cortés habría de tener sobre la operación del Ferrocarril Nacional de Honduras, cuyas condiciones de explotación fueron deficitarias en pasadas épocas y en la actualidad son favorables. Señala que a este ferrocarril se han aplicado elevadas inversiones. Hace pocos años se invirtieron 11.000.000 de lempiras, que no sería prudente permitir que se perdieran.

El señor REY ALVAREZ (Misión CEPAL/AAT) aclara que la construcción de la carretera, que sería prácticamente paralela al ferrocarril, habrá de afectarlo porque tomaría una parte considerable de la carga que actualmente transporta. Pero con la adición de los 34 kilómetros recientemente construidos para la explotación de una nueva zona bananera, esta ferrovía habrá de recibir un aumento considerable de carga, factor que también debe ser debidamente evaluado en su relación con la competencia de la carretera. Dado el interés que tiene actualmente la Tela Railroad Co. en su utilización, habría que tener en cuenta que

/su operación

su operación no sería mayormente afectada por la construcción de la carretera.

El señor QUESADA (El Salvador) manifiesta la conveniencia de dar prioridad preferencial a la ejecución de esta carretera que tanto habrá de beneficiar a los dos países interesados, sin perjuicio de que el gobierno de Honduras lleve a cabo la investigación propuesta de su efecto sobre el ferrocarril. Sin embargo, por lo expuesto por el Sr. Rey Alvarez, cree que ese efecto no sería desfavorable.

El señor ROMERO HERNANDEZ (El Salvador) agrega que cabe recalcar la importancia de esta carretera por el beneficio adicional que se obtendría al dar cumplimiento a otra recomendación de la Misión, relativo a la conexión entre Nueva Ocotepeque, Honduras, y Esquipulas, Guatemala.

Se da por concluida la discusión de la recomendación III.

IV. Carretera Interoceánica de Honduras, San Lorenzo-Puerto Cortés

El señor MEJIA (Honduras) expresa que acerca de esta recomendación no vendría sino a reiterar lo ya expresado anteriormente en referencia al tramo entre Tapachula y Puerto Cortés.

V. Carretera Honduras - Nicaragua.

El señor MEJIA (Honduras) manifiesta que está de acuerdo con esta recomendación en lo que se refiere a establecer prontamente la comunicación internacional con Nicaragua, pero que cree que no se debe ir al mejoramiento inmediato de la sección ya construida de la carretera del Oriente, como lo propone la Misión, sino que
/debe esperarse

debe esperarse a que el incremento del tráfico justifique la aplicación de la inversión correspondiente a este mejoramiento.

El señor CANTARERO (Nicaragua) hace consideraciones sobre la importancia de esta carretera y señala el hecho de que ya el gobierno de su país está llevando a cabo trabajos para la ejecución de la sección próxima a la frontera hondureña entre Dipilto y Las Manos, expresando su conformidad con el costo a ella asignado por la Misión y haciendo conocer algunos datos técnicos que pone a disposición de la Misión.

El señor MONTIEL (Nicaragua) explica que la sección comprendida entre Yalaguina y El Ocotal va a tener características superiores a las asignadas por la Misión excepto en la pendiente, que llegará a un 10%; en tanto que para el resto de la carretera (Ocotal-Frontera hondureña) el gobierno se propone ejecutar por ahora una carretera con características de un camino vecinal solamente, teniendo en cuenta la posibilidad de su ampliación a medida que el tráfico aumente.

VI. Carretera Comayagua- La Paz- Marcala- San Francisco (Gotera)

El señor INESTROZA (Honduras) hace ver que en relación con esta carretera el plan considerado por el gobierno hondureño marca la ruta Comayagua-Siguatepeque-La Esperanza-Ramal Marcala-Frontera Salvadoreña y que, fuera de esta observación, está de acuerdo con la recomendación.

El señor MEJIA (Honduras) manifiesta que la carretera de

/La Esperanza

La Esperanza a Marcala acaba de ser inaugurada hace más o menos unas tres semanas. Por lo tanto, la conexión a la frontera quedará reducida a un tramo corto que podrá llevarse a cabo en un futuro cercano.

El Sr. PEREZ CAMINOS (El Salvador) expresa que, de acuerdo con los planes del gobierno de El Salvador, ya ha sido posible construir en esta carretera el puente sobre el río Toroma.

VII. Tercera ruta Guatemala-El Salvador

El señor RUDAS (Guatemala) pone de relieve la importancia de esta carretera, a la que dice debe asignársele la más alta categoría, en vista de que el tratado de libre comercio entre Guatemala y El Salvador ha contribuido a incrementar considerablemente el tráfico de mercancías y pasajeros entre las dos repúblicas, por lo que está totalmente de acuerdo con esta recomendación.

VIII. Primera carretera Honduras-Guatemala

El señor MEJIA (Honduras) considera que sería más lógico conectar Zacapa, en Guatemala, con Copán-Santa Rosa de Copán, en Honduras, ya que existe un camino de verano y habría tráfico turístico. Además, Honduras, está construyendo una carretera entre Puerto Cortés, Omoa y Cuyamel, sobre la frontera de Guatemala, de tal suerte que podría también haber una ruta Cuyamel-Carretera del Atlántico.

IX. Coordinación intercentroamericana de actividades de construcción.

No hay ninguna observación.

X a XII. Uniformidad

X a XII. Uniformidad de especificaciones, mantenimiento, capacitación técnica, investigación técnica y normas de registro.

El señor CANTARERO (Nicaragua) sugiere que se considere la posibilidad de que los aspectos de investigación técnica puedan formar parte del proyectado Instituto de Investigación Tecnológica Industrial previsto en el programa de integración económica centroamericana, y que los de capacitación técnica se incluyan en el proyectado Centro comprendido en el mismo programa.

Se levanta la sesión a las 18 horas.

10/10/10

Dear Sir,

I am writing to you regarding the matter of the...

I am sure that you will find this information...

Yours faithfully,