



Segunda Reunión
San Salvador, El Salvador, 3 de octubre de 1957

Informe del Relator del Grupo de Trabajo sobre
Carreteras

En virtud de lo aprobado en la primera sesión plenaria quedó integrado el grupo de trabajo sobre carreteras bajo la presidencia del delegado de Nicaragua, Ing. Sofonías Cisneros, siendo el relator el Ing. Rafael Pérez Riera, de la delegación de Guatemala.

Al grupo de trabajo le fueron asignados los siguientes puntos del temario:

- a) Manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos;
- b) Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región; y
- c) Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes.

El grupo sesionó 10 veces del 4 al 9 de octubre y la discusión se dividió en la forma que aparece a continuación, de acuerdo con el programa de trabajo aprobado también en la primera sesión plenaria:

A. Introducción al Manual

1. Determinación del alcance y contenido del manual de especificaciones.
2. Indicación del mecanismo para su revisión periódica.

B. Parte I - Planeamiento

3. Organización de planes de vialidad para el desarrollo económico centroamericano.

/4. Recomendaciones

4. Recomendaciones referentes a los estudios para trazado de carretera.
5. Recomendaciones referentes a la contratación de consultores extranjeros para los trabajos de planeamiento y construcción de carreteras en Centroamérica.
6. Recomendaciones referentes a la construcción progresiva de las obras de caminos en varias etapas, con el fin de sacar el máximo beneficio inmediato posible con los recursos existentes.
7. Recomendaciones referentes a la construcción de los caminos vecinales.
8. Recomendaciones referentes al revestimiento de los caminos que no sea posible pavimentar inmediatamente.
9. Organización administrativa general para los trabajos de caminos en Centroamérica.
10. Problemas del empleo de maquinaria moderna en los países poco desarrollados.

C. Parte II - Contratación de Obras

11. Condiciones generales de los contratos.
12. Control de materiales. Equipo de construcción. Responsabilidad de los contratistas.
13. Ejecución de los contratos. Prosecución y progreso de las obras contratadas. Medida y pago de los trabajos.
14. Contratos de trabajos topográficos y de otros trabajos técnicos auxiliares.
15. Normas para adjudicación de servicios y obras. Requisitos a seguir en las licitaciones. Bases de licitación. Calificación de los licitantes.
16. Construcciones auxiliares para el gobierno adjudicadas junto con los trabajos viales: oficina de campo del ingeniero residente, laboratorio de campo, alojamiento para personal del gobierno.

D. Trabajos futuros a realizar

17. Forma de continuar la revisión del proyecto de manual en el caso que no se la concluya en esta reunión.
18. Consultas entre los gobiernos con respecto a sus problemas de caminos, a sus programas de trabajos en la materia y a la coordinación de los trabajos en las carreteras de la red regional centroamericana.

19. Recomendación sobre la forma de adoptar el manual en cada país (convenio centroamericano, ley nacional, disposiciones reglamentarias, etc.) y de su aplicación provisional.

E. Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región.

F. Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera que motivan esta reunión.

G. Partes III, IV, V y Anexos del Manual

Terracería

Pavimentos

Construcción de puentes

Obras y trabajos diversos

Normas para estructuras de concreto

Normas para puentes de concreto

Normas para cargas en puentes de carreteras

Normas para estructuras de madera

Cada uno de los puntos anteriores fue discutido detalladamente, beneficiándose la discusión de las experiencias y conocimientos de los delegados de los distintos países; a excepción del punto G, que sólo fue objeto de un cambio general de opiniones, de conformidad con lo recomendado en el mismo programa de trabajo.

Después de una breve relación del Ing. Benjamín Fraenkel, experto de la Administración de Asistencia Técnica de las Naciones Unidas, sobre las experiencias recogidas en sus viajes por Centroamérica y en sus conversaciones con los especialistas de los distintos países del Istmo, se entró a considerar punto por punto los temas que se dejan señalados, previa exposición del mismo Ing. Fraenkel sobre el contenido de cada capítulo.

Introducción al Manual de Especificaciones

Al abordarse la introducción al Manual se aprobó la formación de un volumen aparte con los asuntos relativos a la planificación de carreteras,

/los cuales

los cuales interesan principalmente a los ingenieros del gobierno, debiendo constituir el resto un volumen por separado.

El volumen relativo a planeamiento deberá contener una parte expositiva que constituirá el informe del experto y un grupo de recomendaciones de carácter normativo relativas a la materia.

El otro volumen deberá contener la segunda parte del Manual, con las modificaciones introducidas en esta reunión, y las partes tercera, cuarta, quinta y anexos tal como aparecen en la actualidad. Los dos volúmenes serán distribuidos a los gobiernos para su estudio.

Se convino en recomendar a los gobiernos la aplicación provisional de la parte segunda del Manual, que se refiere a "Contratación de Obras"; sin perjuicio de considerar la posibilidad de experimentar asimismo con las especificaciones contenidas en el resto de los capítulos.

Esto tendría por objeto poder acumular experiencias en este ramo para ser presentadas en una próxima reunión. Dichas experiencias serían consideradas conjuntamente con las sugerencias y comentarios que los gobiernos tengan a bien hacer como resultado del estudio de los documentos a que se hace relación en párrafos anteriores, y permitiría adoptar un conjunto de principios uniformes para Centroamérica.

Se aprobó recomendar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano la convocatoria a una nueva reunión dentro de un término prudencial, que podría ser de 8 meses, con objeto de proseguir el estudio del Manual y revisar las experiencias y comentarios que hayan resultado de su aplicación provisional y del estudio del mismo.

/Se acordó

Se acordó también recomendar al Comité de Cooperación Económica que incluya dentro de la solicitud de asistencia técnica para 1958 los servicios de un experto sobre carreteras que pueda seguir asesorando a los gobiernos sobre el particular, debiendo asignarse a este proyecto una alta prioridad.

Primera parte - Planeamiento

Se aprobó la primera parte del Manual relativo a planificación de carreteras, en los términos que se deja apuntados en la sección anterior. Se anotan a continuación las principales modificaciones acordadas al texto, así como las razones que se adujeron para introducirlas.

Se recomendó en forma general una revisión del estilo, la que sería efectuada por la Secretaría a fin de presentar un nuevo texto en próxima reunión.

Organización de planes generales

Se modificó el párrafo 9 con el objeto de hacer más énfasis en los objetivos que persigue el mismo, quedando como sigue:

9. En los planes generales sólo hay que considerar las principales carreteras que deben construirse para el desarrollo del país. Los caminos vecinales se incluirán en los planes locales, considerándose como conexiones cuyo planeamiento y construcción quedarán a cargo de la autoridad respectiva, de acuerdo con la organización de cada país y bajo la supervisión de la DGC.

Se acordó crear un párrafo 9-bis que contempla la coordinación de los planes generales de cada país, dentro de un plan vial regional centroamericano, como sigue:

- 9-bis En los planes de vialidad de cada país centroamericano se tomarán en consideración los puntos de enlace fronterizos de las carreteras que prosiguen en países vecinos.

/En dichos

en dichos planes serán considerados también los estudios y proyectos ya preparados por los Gobiernos y por expertos de las Naciones Unidas, relativos a la red regional centroamericana de carreteras.

Clasificación de los caminos

Respecto a este capítulo sólo hay que anotar la reserva de la delegación costarricense, que informó que actualmente se encuentra el asunto en estudio por los especialistas de su país. La delegación mantuvo la aprobación en principio, que había sido otorgada en Tegucigalpa.

Especificaciones geométricas

Se acordó que las características geométricas contenidas en el Manual (párrafo 23) sean adoptadas con carácter de recomendación, con las modificaciones introducidas por el grupo de trabajo.

Se deja constancia de que la delegación de Nicaragua propuso otro conjunto de características geométricas que aparece como anexo y que fué considerado en los debates.

Se adoptó el mínimo que aparece en el Manual para el "Ancho de corona" y se decidió dejar en suspenso los valores recomendados para visibilidades, mientras los países estudian el asunto. Eso, con el fin de decidir cual es el tipo de distancia a adoptar, si la sencilla de parada, la doble de parada, la de maniobra u otra que les parezca más conveniente.

Se crea asimismo un nuevo párrafo que permita ahorrar los gastos en la adquisición de los derechos de vía, en los siguientes términos:

25-bis En los casos en que la carretera atraviese tierras de alto valor en los que sea muy oneroso expropiar los derechos de vía en los anchos aquí indicados, se permite reducirlos a los valores mínimos factibles aumentando correspondientemente las fajas laterales en las que no se

/permiten construcciones

permiten construcciones.

Así, en cualquier caso quedará la misma distancia entre los alineamientos de las construcciones.

Además todo el ancho del derecho de vía previsto en estas especificaciones debe ser declarado de utilidad pública, con el fin de que cualquier expropiación futura que sea necesaria se pueda hacer al mismo precio pagado en la primera expropiación, hecha a causa de la construcción de la carretera.

Fue presentado por la delegación de Guatemala un documento titulado "Normas para planificación de carreteras consideradas en el Brasil" (DT/1), habiéndose acordado su circulación para fines informativos.

Obras de arte

Las delegaciones estimaron que los puentes de una vía, con 3,60 metros, cubrían perfectamente las necesidades de tránsito de esta clase de caminos y que en cambio un puente de 6 metros para dos vías no sería adecuado en el caso de convertirse más tarde el camino vecinal en una carretera secundaria. Se modificó el párrafo correspondiente como sigue:

30. Obras de arte utilizadas en las carreteras

Ancho mínimo: 7,90 metros, más un paso para peatones a cada lado; cálculo de resistencia que permita el paso, con seguridad, de las cargas máximas autorizadas al tránsito y de las aplanadoras más pesadas empleadas en servicios viales, tomándose en consideración el impacto de las cargas móviles. En los caminos vecinales el ancho mínimo será de 6 metros en caso de puentes de dos vías y 3,60 metros en casos de puentes de una vía.

Se modificó el párrafo 31 con objeto de dejar mayor elasticidad

/a la DGC.

a la DGC en su política caminera, en forma que le permita adaptarse a las circunstancias determinantes, como sigue:

31. 31. Además del ancho de rodadura se construirá en los puentes banquetas de 0,30 m de ancho y 0,25 m de alto como mínimo.

Queda a criterio de las DGC ampliar el ancho de las banquetas a 0,60 m o más.

El alto mínimo de 25 cm. en las banquetas, tiende a proteger los barandales de los puentes.

Se modificó el artículo 32 en vista de que los equipos modernos vienen de dimensiones mayores, lo que dificulta su tránsito con las especificaciones que aparecen en el Manual, quedando como sigue:

32. Obras de arte que cruzan sobre las carreteras

Ancho mínimo libre en la carretera: 9,00 metros; altura mínima libre: 4,75 metros; cálculo de resistencia aprobado por la DGC.

Instalaciones auxiliares

Se decidió trasladar este capítulo al final del volumen sobre planeamiento, en forma de apéndice; y suprimir los artículos 33, 34 y 35, por no tener carácter normativo.

Límites de peso y dimensión de los vehículos cuyo tránsito se permite en las carreteras

Fue reformada la nota A del párrafo 43 con objeto de dejar excluidos en forma terminante: 1) los vehículos articulados para el transporte de pasajeros; 2) los vehículos que arrastren más de un remolque.

/Trazado

Trazado de carreteras.

Sobre reconocimiento y estudios preliminares, se acordó fundir los párrafos 44, 45 y 46 en uno solo de carácter normativo; y se amplió el artículo 50 con objeto de incluir la constitución geológica del suelo en los estudios preliminares para el trazo de caminos.

En cuanto a línea preliminar, se suprimió el artículo 55 en atención a que el uso generalizado en los países de la región no se aviene con el método que este mismo párrafo recomienda.

Se dió una nueva redacción al párrafo 59 con el fin de puntualizar algunos aspectos que se creyeron de importancia, como sigue:

59. La línea preliminar, inmediatamente después de trazada, es nivelada y contranivelada con nivel de ingeniero al milímetro para poder obtener su perfil exacto. En esa operación, se dejan algunas referencias de nivel, o bancos de marca (BM), por lo menos uno en cada kilómetro, para el control del servicio. Además del perfil de la línea se toman las alturas de los puntos notables que haya en las proximidades de los niveles normal y máximo del agua en los ríos, de sus orillas, etc.

Se agregó el párrafo 61-bis con la siguiente redacción: "Al mismo tiempo se harán perforaciones del subsuelo".

Respecto a diseño del camino en la faja topográfica dibujada, se acordó dividir el párrafo 79 en dos párrafos, destacando en esa forma la compensación de los volúmenes de excavación con los de relleno en las terracerías, así:

79. Por razones de economía se debe procurar la compensación de los volúmenes de excavación con los de relleno en la terracería.

79-bis. Por las mismas razones se deben evitar en lo posible los muros de sostenimiento, para lo cual se procurará encajar lo más posible la línea en el terreno.

/Se dió al.

Se dió al párrafo 92, sobre localización del camino proyectado, nueva redacción con objeto de adaptarlo a las prácticas en uso en el área centroamericana, como sigue:

92. Las secciones de la localización se sacarán utilizando nivel de mano con aproximación al centímetro.

Se revisó la redacción del párrafo 94 a fin de precisar lo que se quiere decir en el mismo, de la manera siguiente:

94. Marcado el camino en el terreno, habrá que proceder a estudiar la localización de las alcantarillas que hay que construir, medir las áreas de drenaje para calcular las secciones de las estructuras y hacer el dibujo de cada una de ellas. Hay que hacer también los estudios necesarios para proyectar y construir los puentes. Es muy importante hacer sondeos para determinar los materiales que se encuentran en el subsuelo.

Contratación de ingenieros consultores

Se acordó trasladar los artículos 105, 106, 107 y 109, después de efectuadas las revisiones de estilo convenientes, al Capítulo referente a "Organización de Planes Generales". Asimismo se acordó trasladar el artículo 108 al Capítulo referente a "Organos Administrativos de Caminos".

Aplicación del método progresivo a las obras

Se modificó el párrafo 110 y se agregó un nuevo párrafo que permite tener en cuenta la escasez de recursos financieros, quedando así:

110. Hay siempre una gran demanda de caminos y obras viales, que generalmente no pueden ser atendidas de inmediato con los recursos que les son destinados, en esos casos conviene aplicar el método progresivo de construcción.

129-bis. En los casos que no haya fondos suficientes para construir una carretera, que dentro del plan vial aprobado tenga una clasificación especificada, puede considerarse la posibilidad de construirlo con especificaciones de la clasificación inmediata inferior; pero con planos elaborados sobre estudios hechos para especificaciones de la clasificación programada.

Caminos vecinales

En lo que respecta a este capítulo se estuvo de acuerdo en aprobar las ideas directrices que inspiran el mismo, como son hacer descansar la responsabilidad del planeamiento, construcción, mantenimiento y administración de esta clase de caminos en las autoridades locales, bajo la supervisión del gobierno central; sin perjuicio de prestarles la asistencia técnica y adiestramiento que requieran, aunque esto debiera ser, de preferencia, con carácter temporal.

Asimismo se aceptó la idea de auspiciar el desarrollo de pequeños contratistas locales para este tipo de obra, a los que debiera darse facilidades para trabajar en el resto de Centroamérica.

Revestimiento primario

Se encontró que las disposiciones contenidas en este capítulo pertenecen más al campo de las especificaciones técnicas, por lo que se recomienda su inclusión en la parte tercera del Manual.

Los capítulos concernientes a "Organos administrativos de caminos", "El empleo de maquinaria moderna", "Obreros especializados" y "Administración de talleres" se refirieron a la Secretaría, con el fin de que sean incorporados en el informe del experto.

Segunda parte - Contratación de Obras

Se aprobó la segunda parte del Manual relativa a contratación de obras, con las modificaciones y observaciones que se anotan en los párrafos siguientes. Se recomendó en forma general una revisión del estilo, la que deberá efectuar la Secretaría a fin de presentar un nuevo texto en próxima reunión.

/Condiciones

Condiciones generales de los contratos

En cuanto se refiere al párrafo 9, los delegados dejaron claro el derecho del Director General de Caminos y de las personas especialmente designadas por el Director, para intervenir en los trabajos con fines de verificar la forma en que se lleven a cabo.

El artículo 44 dió origen a diversos puntos de vista, pronunciándose algunos delegados en favor de la conveniencia de mantener inalterable el precio unitario del contrato, aún en el caso de reducción superior al 25% del valor del trabajo, alegando que resulta sumamente inconveniente permitir un cambio de precio. Esta tesis fué adversada por otros delegados con base en consideraciones de costos. El grupo de trabajo llegó finalmente a un acuerdo, en el sentido de modificar el mencionado párrafo, a fin de permitir que en el caso de reducción superior al 25% del valor del trabajo se conjuguen cualquiera de estas dos alternativas: a) completar el valor del contrato, encomendándole otros trabajos similares; y b) de no ser esto posible, conceder al contratista una indemnización que no podrá ser mayor del 15% de la diferencia entre el valor del trabajo realmente realizado y el valor del mínimo de trabajo a efectuarse sin indemnización (75%).

Fue ampliado el párrafo 62 con el fin de limitar la responsabilidad del contratista, en cuanto se refiere al mantenimiento de caminos existentes, hasta "la medida en que haya sido afectado dicho camino por el uso hecho por el contratista a juicio de la DGC".

Se sustituyó el artículo 77 por otro en que se faculta el arbitraje como medio de solucionar las diferencias entre el contratista y el gobierno; en tal caso, el tribunal deberá integrarse con un representante de cada una

/de las partes y

de las partes y por un tercero escogido por los dos, de común acuerdo, o por la Corte Suprema de Justicia del país donde se realice el contrato, cuando dichos representantes no consiguieren unanimidad en la elección.

El párrafo 78 conservará, en todo caso, como tribunales competentes para conocer del asunto, a los del lugar de la sede de la DGC contratante.

Se acordó suprimir provisionalmente todo lo relativo a seguros (del párrafo 122 al 127 inclusive) quedando el asunto pendiente de estudio.

Se agregó a la primera parte del párrafo 128 una frase que exige además a los contratistas allanarse a los requisitos establecidos por las leyes de cada país, y se decidió formar con la segunda parte del mismo un nuevo párrafo bajo el número 128 bis, por estimarse que se trata de un asunto distinto.

Prosecución y progreso

Se acordó la creación de un nuevo párrafo a fin de solucionar el caso de incumplimiento del contratista sin necesidad de recurrir a la rescisión del contrato. Para este caso fueron aprobadas dos alternativas:

- a) la prosecución de los trabajos a cargo del fiador y bajo nueva dirección técnica aprobada por la DGC; y
- b) la continuación de la obra, siempre a cargo del fiador, y bajo la dirección del residente.

De acuerdo con la reforma del párrafo 44 el grupo de trabajo aprobó la modificación del párrafo 177 en el sentido de suprimir todas las referencias a "reducción" o "disminución", por estar este asunto reglamentado en dicho párrafo.

/Se acordó agregar,

Se acordó agregar, por razones obvias, al párrafo 197, la siguiente frase: "y cumplan con las exigencias legales del país".

Se convino, además en suprimir el literal (f) del párrafo 200, por estimarse innecesario.

Se aprobó la modificación del párrafo 203 a fin de establecer el pago del valor total de la línea no aprovechada, cuando el cambio de línea se debiera a culpa exclusiva de la DGC.

Normas para la adjudicación de servicios y obras

Se acordó reducir a 100.000 dólares el valor mínimo de obra para la cual será necesario verificar licitación pública, y completar los requisitos de la convocatoria agregando los que se creyeran convenientes, como sigue:

208. En la convocatoria para licitación pública constarán obligatoriamente:
- a) Las condiciones que deberán reunir los interesados y deberán seguirse para presentación de proposiciones;
 - b) Criterio que se seguirá para juzgar las propuestas;
 - c) Naturaleza y descripción de la obra que se va a adjudicar;
 - d) Monto del depósito de garantía en metálico que deberán poner los licitantes a disposición de la DGC; y valor de las multas en que podrá incurrir el contratista.
 - e) Todas las condiciones especiales que regirán el contrato;
 - f) Plazo para la recepción de las propuestas;
 - g) Día, hora y lugar en el que se abrirán los pliegos en acto público, y que se considerará como plazo final de entrega de pliegos;
 - h) Plazo para conclusión de las obras.

/Por consiguiente:

Por consiguiente se varió el máximo permisible para licitaciones privadas, sin perjuicio de poder efectuar licitaciones públicas por debajo de la cantidad límite de 100.000 dólares

Se agregó un nuevo literal al párrafo 216 con el fin de incluir los "trabajos técnicos de oficina y de campo", y se modificó el literal a) del párrafo 217, a fin de dejar al criterio de la DGC la documentación exigible para acreditar técnicamente a los contratistas.

Se recomendó la supresión de los párrafos comprendidos entre los 218 y 225 inclusive, manteniendo solamente la idea del párrafo 220 a fin de establecer la necesidad de que la DGC proporcione los trabajos técnicos cuando se trate de obras adjudicadas a pequeños contratistas.

Se acordó la creación de un nuevo párrafo bajo el número 229-bis con el objeto de garantizar la prosecución ininterrumpida de las obras; habiendo quedado en los siguientes términos:

229-bis. En los casos en que no se acuerde la concesión de anticipo, el proponente deberá presentar a la DGC, antes del otorgamiento del contrato, una constancia de una institución bancaria que acredite su capacidad financiera para poder atender los gastos de planillas y de operación del proyecto durante dos meses.

En cuanto se refiere al procedimiento para la calificación, se decidió modificar el artículo 231 a fin de establecer términos breves que faciliten el trámite, quedando como sigue:

231. El gobierno quedará facultado para nombrar antes de la calificación de las propuestas una comisión que haga un estudio comparativo de las mismas dentro de los cinco días siguientes de la fecha en que se reciban las propuestas. Las calificaciones deben hacerse en los cinco días subsiguientes al en que se reciba el estudio comparativo.

Se estableció que todas las relaciones de trabajo entre el contratista y el gobierno deberán realizarse en español.

/Se adoptó en.

Se adoptó en el párrafo 242 el sistema de presentar las ofertas en formularios elaborados al efecto por la DGC y de acuerdo con las leyes del país.

Se eliminó del párrafo 245 la prohibición para otorgar anticipos, por estimarse necesario el fomento de la formación y desarrollo de pequeños contratistas.

Se tomó nota de un documento (Doc. AC.5/II/DT/2) presentado por la delegación de Guatemala con fines informativos, que contiene una convocatoria o aviso de licitación pública usado en el Brasil, y que aparece como anexo de este informe.

En cuanto a los capítulos sobre oficina de campo del residente, laboratorio de campo, y alojamiento y alimentación para personal del gobierno, se acordó mantener solamente el contenido esencial sin los detalles.

Trabajos futuros a realizar

Las delegaciones estuvieron de acuerdo en proseguir los estudios técnicos que ya han empezado a hacer en colaboración los ingenieros centroamericanos de caminos, y en que sean estudiados en detalle, además de la revisión del anteproyecto de Manual de Especificaciones, los asuntos relativos a contratos de obras, la técnica para la construcción de pavimentos asfálticos livianos sobre bases económicas, los estudios para trazado de carreteras, organización de planes viales, y procedimientos administrativos de los gobiernos relacionados con los trabajos de caminos.

Con el objeto de llevar a cabo lo resuelto se formuló el siguiente programa de trabajo:

/a) La revisión del

- a) La revisión del anteproyecto de Manual de Especificaciones corresponderá a todos los países centroamericanos y deberá ser concluida, en un primer estudio, antes de la próxima reunión.
- b) El estudio de los asuntos relativos a contratos de obras quedarán a cargo de las DGC de El Salvador y de Guatemala.
- c) El estudio de los asuntos relativos a los pavimentos quedarán a cargo de las DGC de Nicaragua, El Salvador y Guatemala.
- d) El estudio de los asuntos relativos a trazado de carreteras, organización de planes viales en Centroamérica y procedimientos administrativos de los gobiernos relacionados con los trabajos de caminos, quedarán a cargo de las DGC de Costa Rica y de Honduras.

Para el estudio de dichos asuntos se recomendó un intercambio continuo y estrecho entre los ingenieros de los países incluyendo, la presentación a próximas reuniones, de contribuciones escritas sobre los diferentes temas.

Participación de contratistas de un país centroamericano en obras de caminos de cualquier país de la región

En relación con este punto el grupo de trabajo estuvo de acuerdo en que se otorgue tratamiento nacional a las empresas contratistas de cualquier país centroamericano, a fin de que puedan trabajar sin limitaciones en cualquiera de ellos; y convino en recomendar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano que promueva el estudio de este asunto con vistas a encontrar una solución adecuada. Asimismo se recomendó a las

/DGC de los

DGC de los países centroamericanos que elaboren periódicamente listas de los contratistas capacitados, inscritos en sus respectivos países de acuerdo con las especificaciones; que se envíen éstas listas a los demás países; y que cuando saquen a licitación proyectos en cualquier parte de Centroamérica, se envíen copias tanto a las DGC de los otros países centroamericanos, como directamente a los contratistas de estos países cuyos nombres les han sido remitidos.

Continuidad en el estudio de los problemas de desarrollo del transporte por carretera que motivan esta reunión.

El grupo de trabajo reconoció la necesidad de continuar el estudio, dentro del programa de integración económica, de los problemas de desarrollo de los transportes por carretera y acordó recomendar al Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano que, en su próximo período de sesiones, considere la forma en que convenga perseguir los objetivos enunciados.

Con tal objeto se ofrecieron tres sugerencias, a saber:

a) que se continúen celebrando reuniones como la presente denominándolas "Reunión sobre Transporte por Carretera en el Istmo Centroamericano"; y que se estudie la conveniencia de crear un organismo permanente para tal fin dentro del programa de integración económica, el cual se pueda reunir con la periodicidad necesaria y de acuerdo con los reglamentos y normas del Comité;

b) que, sin perjuicio de lo anterior, la Secretaría coopere con las autoridades de transporte, de planificación y construcción de carreteras y de tránsito para que celebren, a nivel técnico, las reuniones especializadas que fueren necesarias a medida que vayan avanzando los estudios para examinar detalladamente temas concretos debidamente preparados, ya sea por los técnicos de los países, por expertos de las Naciones Unidas o por la Secretaría, pudiendo dichas reuniones realizarse en diferentes capitales centroamericanas como

/etapas previas

etapas previas a las reuniones de transporte por carretera a que se hace referencia en el párrafo a) anterior;

c) que los gobiernos procuren integrar comisiones nacionales formadas por representantes de las Direcciones de Caminos, las Direcciones Generales de Tránsito, las Comisiones de Transporte y los Ministerios de Economía, a fin de que exista una cooperación y coordinación permanentes y adecuados en el estudio de los problemas y materias a que se refiere la presente recomendación.

Se convino además en sugerir a los gobiernos la conveniencia de que la debida coordinación de lo anterior y el enlace con la Secretaría sean enca minados por conducto de la oficina especial que en cada Ministerio de Econo- mía sea designada o creada para tratar todos los aspectos relativos al pro- grama de integración económica de Centroamérica.

Partes III, IV, V y Anexos

Aun cuando estas partes no fueron objeto de discusión detallada, se tomó conocimiento de una ponencia presentada por la delegación de El Salva- dor sobre la clasificación de material escavado, la cual fue aprobada en los términos siguientes:

En las licitaciones y contratos para construcción de caminos podrá el gobierno o bien considerar la terracería como material "no clasi- ficado" pagando a un solo precio todos los materiales que sean exca- vados; o bien considerar el material clasificado en dos categorías que serán medidas separadamente. En ese último caso la primera cate- goría comprenderá: tierra, barro, talpetate, roca suelta en bloques hasta medio metro cúbico cada uno, y cualquiera otro material que pueda ser excavado con herramienta de mano o con equipo mecánico sin el empleo de explosivos. La segunda categoría comprenderá solamente la roca que no pueda ser excavada sin el empleo continuado de mate- riales explosivos, y los bloques de roca con más de medio metro cú- bico. Para la determinación del punto de división de las dos clases de materiales, en el segundo caso, se usarán los medios o criterios más apropiados que indique la DGC.

/El grupo de

El grupo de trabajo expresó su efusivo agradecimiento al presidente del mismo por la forma eficaz y fructífera con que dirigió los debates, lo que permitió llevar a feliz término sus labores.

El Relator

Ing. Rafael Pérez Riera