

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Estudio del Transporte Aéreo y Vías de Comunicación
en Centro América

TRABAJO PRESENTADO POR:

OTTO FABRICIO RIVERA

PARA OPTAR EL GRADO ACADEMICO

DE

LICENCIADO EN ECONOMIA

MAYO DE 1970

CIUDAD UNIVERSITARIA

EL SALVADOR

CENTRO AMERICA



UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

Rector:

Dr. José María Méndez

Secretario General:

Dr. José Ricardo Martínez

*

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Decano a. i.

Lic. Carlos Abarca Gómez

Secretario a. i.

Lic. Santiago H. Ruiz G.

*

TRIBUNAL DE EXAMEN GENERAL PRIVADO

Presidente: Dr. René Fuentes Castellanos

Primer Vocal: Lic. Luis Argueta Antillón

Segundo Vocal: Dr. Carlos A. Rodríguez

1985-86 / # 35861 / 9-IV-70

UES BIBLIOTECA CENTRAL



INVENTARIO: 10117572

CON TODO CARÍO
A MI QUERIDA MADRE
ROSA EMILIA BARRAHONA vda. DE RIVERA

INDICE

INTRODUCCION	Página
<u>CAPITULO I - GENERALIDADES</u>	
1 - El transporte en el Desarrollo Económico	3
2 - Criterio o alternativas para la utilización de los transportes	3
3 - Algunas ventajas y desventajas de los diferentes medios de transportes	4 5
4 - Evolución del transporte en Centro América	6
5 - Deficiencias en el Mantenimiento y coordinación de los transportes	6
6 - El desarrollo de los transportes en la integración Económica Centroamericana.	9
7 - Los medios de transportes en Centro América	13
a) Carreteras	
b) Ferrocarriles	
c) Marítimo	
8 - Consideraciones sobre la Integración Económica Centroamericana.	20
9 - Demanda futura de los transportes	22
<u>CAPITULO II - Antecedentes y alcances del transporte aéreo Civil en Centro América. -</u>	
1 - Historia del transporte aéreo Civil en Centro América	25
2 - Instalaciones, servicios y líneas aéreas centroamericanas y extranjeras.	31
a) Medios de comunicación y navegación aérea	
b) Regulación y actividades Gubernamentales	
c) Aeropuertos	
d) Líneas Aéreas Centroamericanas	
e) Líneas aéreas extranjeras	
3 - Importancia del transporte aéreo en zonas más atrasadas	44
4 - Algunos problemas técnico-económicos del transporte aéreo en Centro América	46
<u>CAPITULO III - Aspectos Económicos e importancia del transporte Aéreo en la Integración Económica Centroamericana .</u>	
1 - Volumen y movimiento de pasajeros y carga según origen y destino.	52
a) Tráfico local, regional e internacional por línea aérea de cada país.	
b) Volumen del tráfico aéreo regional de pasajeros en Centro América	
c) Volumen del transporte regional de carga aérea en Centro América.	
2 - Inversiones totales en los transportes en Centro América	65
a) Inversiones en el transporte aéreo	
b) Gastos Públicos de operación y mantenimiento del transporte aéreo con relación a otros medios de transporte en Centro América.	
3 - Requerimientos futuros del transporte aéreo	73
a) Necesidades locales	
b) Necesidades regionales e internacionales	
c) Creación de una flota aérea centroamericana	

CONCLUSIONES Y RECCOMENDACIONES

77

APENDICE ESTADISTICO

BIBLIOGRAFIA

INTRODUCCION

Con el presente trabajo, "El Transporte Aéreo y Sistemas de Comunicación en - Centroamérica", sólo se pretende hacer un análisis descriptivo de los distintos medios de transporte, acentuando el estudio en el transporte aéreo. Orientado a consideraciones generales de carácter preliminar, no examinará los campos específicos de dicho sistema de transportación, ni se estudiará a fondo el transporte aéreo de cada país.

La integración económica centroamericana abre nuevas perspectivas y los distintos sistemas de transporte tienen un papel de gran importancia como complemento del resto de actividades económicas, al facilitar la más adecuada ubicación de los sectores productivos y la mejor y más eficiente de los bienes y servicios.

El desarrollo de nuestros países, necesita la apertura de zonas de potencial económico que se hallan aislados por la falta de vías de comunicación. Tal situación demanda el establecimiento de políticas definidas y de una adecuada coordinación de los transportes a fin de que éstos coadyuven a la incorporación de esas zonas al proceso productivo de Centroamérica. Se tratarán, pues, las posibilidades de los países del área para hacer frente a las necesidades comunes y las múltiples ventajas que tendría para Centroamérica la integración del transporte aéreo.

CONTENIDO DEL TRABAJO:

El trabajo se divide en tres capítulos.

El Capítulo I, se refiere a "Generalidades", subrayándose la importancia del transporte en el desarrollo económico.

Se formulan consideraciones de índole general sobre los criterios en cuanto a la utilización de cada transporte, de las ventajas y desventajas de los mismos, de su evolución, de los problemas en el mantenimiento y coordinación principalmente del transporte ferroviario, así como del transporte por carretera y marítimo. En este Capítulo se exceptúa el transporte aéreo, que por ser el tema central del trabajo, es analizado en los capítulos II y III. -

El Capítulo II, trata de "Antecedentes y Alcances de la Aviación Civil en Centroamérica"; en este Capítulo se hace referencia a la historia del transporte aéreo en

América Central, desde 1927. Pero sólo se puede dar una idea de su evolución a partir de 1958, época en que se elaboran algunas estadísticas. Se mencionan además ciertos problemas y deficiencias en los medios de comunicación, instalaciones, radioayudas aéreas y el número de aerolíneas que operan en Centro América. Tales problemas han sido mencionados en informes oficiales, principalmente con relación a los Departamentos de Aviación Civil de cada país, los cuales - deben ser reorganizados a fin de obtener mayor eficiencia técnica y administrativa. - En cuanto a los medios de operación, resultó difícil obtener la información para analizar su efecto en la balanza de pagos. Los datos sobre la Pan American World Airways no se pudieron obtener puesto que, su base e instalaciones se hallan fuera del ámbito centroamericano.

Se destaca además en este Capítulo, la importancia del transporte aéreo en zonas alejadas o aisladas y en las cuales el tráfico no es intenso. Ya sea, por causas económicas o por condiciones geográficas, la aviación puede constituir la forma de transporte más económico, pues si bien, resulta más oneroso operar un avión que un automotor, por ejemplo, el avión no necesita de carreteras, y el establecimiento de pistas y **radioayudas** aéreas, requiere inversiones mucho menores que la construcción de una autopista; el capital que se economiza puede servir para ser invertido en escuelas, hospitales, etc. Tal situación se justificará indudablemente mientras no haya suficientes vías de acceso y el área servida no se haya desarrollada. Por último, se mencionan los efectos de los adelantos tecnológicos y las perspectivas que establece para el desarrollo del transporte aéreo. En el Capítulo III, "Algunos Aspectos Económicos y la Importancia del Transporte Aéreo en la Integración Económica Centroamericana", se da una descripción sobre el volumen y movimiento de pasajeros y carga según origen y destino. Los datos obtenidos para tal análisis, son de un alcance limitado y no se ofrece toda la información que es de desear.

Sin embargo, se observa un crecimiento más rápido en los servicios internacionales que en los servicios regionales. En cuanto a los servicios locales, se expe-

rimentan disminuciones en ciertas rutas, las cuales han sido motivadas por la competencia del transporte por carretera; en cambio, en otras, se observa un crecimiento, y en otras no se ha producido cambios, manteniéndose a determinado nivel. En cuanto a las inversiones, y gastos de mantenimiento y operación realizados en los Transportes, las cifras son incompletas; puede, empero, advertirse que más del 85% del total de las inversiones en transportes son efectuadas en carreteras en todos los países centroamericanos; la proporción restante se efectúa según su orden en el transporte marítimo, aéreo y ferroviario. Se mencionan además los requerimientos futuros y la necesidad de formar un consorcio centroamericano.

LIMITACIONES . -

Son perceptibles las limitaciones de este trabajo, ya que es virtualmente imposible describir en una forma objetiva el estado actual del transporte aéreo en Centroamérica dado que:

a) Aunque fuese factible obtener información de fuentes, tanto nacionales como internacionales, los datos no son completos, y además, están vistos desde puntos de vista diferentes;

b) Estadísticas completas y en particular de origen y destino y nacionalidad prácticamente no existen. Por lo tanto, la obtención de un conjunto razonablemente amplio de información definida y actualizada, es un prerrequisito fundamental para el análisis de los problemas que afectan el transporte aéreo en Centroamérica.

c) La ausencia casi total de estadísticas básicas, llevó prácticamente a realizar el presente trabajo con la información obtenida del "Estudio Centroamericano de Transporte" T. S. C. CONSCRTIUM" 1o. de julio de 1965.

CAPITULO I

GENERALIDADES

1. - EL TRANSPORTE EN EL DESARROLLO ECONOMICO.

El transporte es un factor de gran importancia en el desarrollo económico y social de un país o nación. El mismo constituye un conjunto de servicios complementa -

rios del resto de las actividades económicas, que permite y facilita la más adecuada ubicación de los centros productivos tanto agrícolas como industriales, lo que hace posible la especialización geográfica de la producción, de acuerdo con los diferentes elementos locacionales, así como la mejor distribución de los bienes y servicios producidos. El desarrollo y perfeccionamiento de los sistemas de transportes que se ha obtenido, ha hecho posible el mejoramiento del nivel de vida y de las condiciones sociales en que se encuentra la humanidad para tener a su alcance un conjunto de bienes y servicios para satisfacer sus necesidades, que si no fuese por los transportes no los alcanzaría. -

El progreso económico alcanzado por diferentes países a través de la historia, se debe en parte al desarrollo de sus sistemas de transporte. En los países subdesarrollados, el sistema de transportes constituye muchas veces un serio obstáculo para lograr un crecimiento más acelerado de sus economías, ya que en estos países los transportes han estado dirigidos fundamentalmente a atender las necesidades del comercio exterior. -

2. - CRITERIOS O ALTERNATIVAS PARA LA UTILIZACION DE LOS TRANSPORTES.

Los diversos medios de transportes, difieren considerablemente en cuanto a las características siguientes: 1/

- a) Densidad de las vías, es decir su capacidad, de enlazar o servir a todos los puntos o lugares.
- b) Capacidad y eficiencia en el transporte de volúmenes pequeños, medianos y grandes.
- c) Velocidad, frecuencia y flexibilidad de los servicios.
- d) Requisitos en cuanto a transbordos, operaciones, terminales, preparación de las mercancías, etc.
- e) Seguridad y puntualidad en los servicios.
- f) Costos

1/ Fritz Voigt - Economía de los sistemas de Transporte, F. C. E. -1964.

g) Tarifas.

Correlativamente en el valor económico del sistema de los distintos medios de transporte, los bienes y las empresas tienen las más variadas exigencias en cuanto a las características de transporte, que requieren, para lograr óptimas condiciones de abastecimiento, producción y distribución.

O sea que, la "fuerza estructurante" de los medios de transporte estará determinada por el "valor de tráfico" y por la "afinidad de una mercancía" (o respectivamente de una empresa). 2/

3. - ALGUNAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTES.

El transporte por carreteras se distingue por su flexibilidad para adaptarse al tráfico individual o colectivo, por otra parte, se puede cargar en el punto de origen y descargar en el destino, sin necesidad de manipulación intermedia; además no están sometidos a rígidos horarios.

Entre algunas de las desventajas podemos citar el alto costo de la vía; la inversión en vehículos es sumamente divisible, acomodándose a la demanda; los accidentes son numerosos como lo demuestran las estadísticas. Su cupo limitado tanto para pasajeros y carga comparándolo con el transporte por ferrocarril.

La ventaja del ferrocarril, reside fundamentalmente en el movimiento voluminoso de carga y pasajeros a medias y grandes distancias. Ha de entenderse que esta última ventaja es de carácter absoluto, de manera que si bien el ferrocarril supera, por ejemplo, al de carreteras en el transporte voluminoso y de largo recorrido, en determinadas circunstancias, es inferior al marítimo. El sistema ferroviario es el más seguro, ya que las estadísticas lo demuestran en cuanto a las cifras anuales sobre accidentes. En cuanto a algunas de sus desventajas están: las inver-

2/ Fritz - Voigt - Economía de los sistemas de Transporte. Fondo de Cultura Económica.

siones elevadas que requieren, las mercancías de gran valor económico y artículos perecederos no pueden competir en algunos casos con el de carretera, ya sea por los transbordos que habrá que hacer, y por los servicios de puerta a puerta. El transporte aéreo, posee indiscutibles ventajas para el movimiento de pasajeros a recorridos largos y rápidos, así como para el de carga valiosa o perecedera, además, cuando no se cuenta con otro medio de servicio, su construcción resulta económica. Entre las desventajas están: las altas tarifas y las condiciones de comunicación aérea, están sujetas a las variaciones del tiempo.

El transporte marítimo es el más antiguo, siendo una de sus ventajas el transporte de carga a largas distancias y en grandes volúmenes.

Sin embargo, no cabe formular generalizaciones tajantes, ya que al hablar de las ventajas de los transportes, se olvida con frecuencia que no se difunden parejamente. -

4. - EVOLUCION DEL TRANSPORTE EN CENTRO AMERICA. -

El desarrollo económico y de los transportes en Centro América, ha estado tradicionalmente relacionado con las exportaciones de unos pocos productos agrícolas (café, algodón, banano) y a una serie de obstáculos y deficiencias en el mantenimiento de los transportes.

Entre los diversos obstáculos con que se han enfrentado los transportes, se derivan fundamentalmente de dos tipos de causas:

1o) Las generadas por la situación geográfica de la región, así como la falta de capital para realizar grandes inversiones.

2o) Las derivadas de la penetración extranjera en el aéreo, marítimo y - principalmente en el ferroviario, en el cual, el propósito fue vincular los centros de producción de artículos primarios y puertos. Esto determinó que tal medio de transporte fuese eficiente con fines de exportación, pero no para los objetivos del desarrollo de cada país, mucho menos para la región.

5. - DEFICIENCIAS EN EL MANTENIMIENTO Y COORDINACION DE LOS TRANSPORTES.

La falta de renovación y adecuado mantenimiento es problema general de todos

los sistemas de transporte en Centro América.

Entre los sistemas de transporte el más afectado por la insuficiencia de la reposición y mantenimiento es el de los ferrocarriles. Se destaca como hecho evidente que, la capacidad de las locomotoras decreció debido a que la absolescencia superó el ritmo de la reposición, como también, distó mucho de ser satisfactorio el mantenimiento de la vía permanente.

Los ferrocarriles en actual explotación fueron construidos en las últimas décadas del siglo XIX y la mayor parte del material rodante de que disponen actualmente los ferrocarriles datan de la época de su inauguración y a esta fecha no se les ha hecho ninguna reposición.

En el transporte marítimo, las deficiencias en el mantenimiento son particularmente notorias, en lo que a puertos se refiere, por ejemplo les falta Dragado.

En el transporte por carretera es indudable que las condiciones del mantenimiento influyen en la capacidad de tráfico de los caminos. En particular por su efecto sobre las velocidades de circulación. Tampoco cabe negar que, en ocasiones, el mantenimiento de los caminos centroamericanos no es lo adecuado que fuese de desear.

La construcción de caminos y su mantenimiento son dos facetas inseparables de un mismo problema. Si tales requisitos se cumplen oportunamente, el mantenimiento a efectuar será el mínimo técnicamente necesario.

Lo expuesto da una impresión de la importancia del problema que suscitan las deficiencias del mantenimiento en la utilización de la actual capacidad de los medios de transporte centroamericano.

En general los desajustes intensos por los que atraviesan las distintas economías centroamericanas, han repercutido en forma particularmente nociva sobre el manejo de los transportes, y en los procesos y mecanismos del mantenimiento.

Junto al mantenimiento, la coordinación también tiene considerable importancia, en relación con el aprovechamiento de la capacidad de los sistemas de transporte. Cuando se alude a un sistema de transporte, se está haciendo referencia a un complejo de instalaciones, servicios, actividades, políticas y prácticas, a fin de faci-

litar el tráfico de personas y bienes.

Acerca de las deficiencias y las posibilidades que existen en Centro América en cuanto a la coordinación del transporte, se ha centrado mayormente en los aspectos técnicos de esa coordinación. Mediante una buena coordinación de la actual capacidad física, cabría la de ampliar la disponibilidad de los servicios de transporte con que hoy día se cuenta.

Pero la coordinación de los transportes no se concreta a los aspectos técnicos, sino que ha de ir a la par del desarrollo económico nacional y de la región, de modo que los distintos medios, desenvuelvan su actividad sin privilegios o con gravámenes absurdamente discriminatorios, tanto en materia de regulaciones como de tarifas, costos, etc. Las distorsiones que esas malas prácticas ocasionan en los transportes, no sólo provocan desajustes estructurales, sino que entorpecen su coordinación, imposibilitan su adecuado mantenimiento y niegan toda base de cálculos al proyectar su expansión.

Los gastos en este sector ha señalado Wilfred Owen, ^{3/} "Son frecuencia mal concebidos, innecesarios y extemporáneos. Se construyen ferrocarriles al mínimo necesario para operar económicamente; se pierden inversiones en toda clase de transporte por descuido en su mantenimiento; se crean instalaciones competidoras cuando se precisan las complementarias y se multiplica el monto del capital requerido para alcanzar un objetivo determinado, por culpa de la mediocre organización de las deficiencias operativas y de la inexperiencia del personal".

Este derroche de las inversiones en transportes es tanto más lamentable cuando la disponibilidad de recursos de capital es singularmente limitada, como ocurre en los países de Centro América.

La localización y la coordinación es la mejor garantía de la adecuada utilización de la capacidad existente, y la base más segura para que se eficiente la expansión de los transportes y siga el ritmo de crecimiento de los demás sectores de la economía.

^{3/} Wilfred Owen - Transporte y Tecnología.

La falta de coordinación en el sistema de transporte puede darse tanto al nivel de las distintas empresas que se dedican a la prestación de un tipo determinado de servicio de transporte, como al de los distintos medios entre sí, y ello, tanto en el plano nacional como en el regional e internacional.

La conexión entre el ferrocarril y las carreteras, proporciona un ejemplo en cuanto a las posibilidades de coordinar entre sí distintos medios de transportes, pues si en principio, el ferrocarril y el camino sostienen fuerte competencia, son también de hecho, medios de transporte complementarios, la cual puede robustecerse mediante una adecuada coordinación.

6 .- EL DESARROLLO DE LOS TRANSPORTES EN LA INTEGRACION CENTRO-AMERICANA.

En la quinta reunión celebrada en Tegucigalpa en junio de 1958, el Comité de Cooperativa Económica del Istmo Centroamericano, crea el Sub-Comité de Transporte. Para iniciar los primeros estudios correspondientes a todos los medios de transportes en el área centroamericana.

a) El estudios en lo económico, en lo técnico, en los aspectos legales y administrativos de los problemas del transporte en Centro América encausando la atención, sobre la coordinación entre los distintos medios de transporte en el ámbito regional.

b) Formulación de los principios básicos de una política de transportes centroamericanos con el objeto de lograr la coordinación en los programas de inversión correspondientes, regulación de la competencia, racionalización de las tarifas dentro del área.

c) Una posición común de los gobiernos centroamericanos en sus negociaciones con terceras partes sobre problemas de transporte, a fin de fortalecer su posición internacional y mejorar las condiciones que prevalecen en algunos servicios de transportes concesionados.

d) Evaluación de las necesidades de asistencia y cooperación técnica en los distintos medios de transportes, a fin de lograr el óptimo de los escasos recursos-

disponibles. - 4/

El Sub-Comité de Coordinación Estadística del Istmo Centroamericano en sus primeras reuniones, optó en llevar a cabo un programa mínimo de estadísticas que fueran de especial interés para el proceso de Integración Económica Centroamericana. (Estadísticas Nacionales).

Posteriormente el Sub-Comité aprobó en sus últimas reuniones un programa coordinado de estadísticas del Istmo Centroamericano, para alcanzar a largo plazo las decisiones que se tomen al ir avanzando en un programa de corto plazo, teniendo en cuenta la cantidad de recursos técnicos y financieros disponibles en cada uno de los países.

La primera reunión sobre elaboración de estadísticas de transporte en el área tuvo lugar en San José, Costa Rica del 7 al 13 de Junio de 1967. Se puso de manifiesto el poco avance logrado en la formulación de las estadísticas, relativas a los distintos medios de transporte, se reconoció, que las informaciones básicas se llevan en oficinas, distintas a las direcciones de estadística, que por diversas razones no las hacen llegar a éstas para su consiguiente procesamiento y publicación. Las exigencias que viene imponiendo el Mercado Común Centroamericano, el avance logrado en otros sectores de la integración económica, hace necesario el desarrollo de los transportes.

Además se destacó, el importante papel que ha venido desempeñando el sector de los transportes en la evolución económica de los países del istmo, el cual representa más de 30% de las inversiones de infraestructura realizadas en la región y las inversiones públicas en este campo han significado alrededor del 9% de la inversión bruta total y alrededor del 50% de las inversiones totales en transporte. 5/

4/ Informe del Sub-comité de Transporte, Tegucigalpa, junio 1958

5/ Informe de la reunión del grupo de trabajo sobre Estadística de Transporte, San José, Costa Rica, junio 1967. -

Lo expuesto hasta aquí tiende a subrayar que en los próximos años la tarea para adecuar la disponibilidad de transporte con el desarrollo económico general de Centro América, supondrá considerables esfuerzos en un doble sentido, tanto en el terreno de las inversiones que haya de efectuarse, como en la organización, administración y operación de los medios de transportes.

La programación atenderá a que las inversiones a efectuar para el mantenimiento, coordinación y expansión de los sistemas de transporte sean lo mejor concebidas, procurar habilitar el personal necesario para que la planta y los equipos de transporte sean debidamente aprovechados.

En los países centroamericanos, a veces no se ha llevado a la práctica gran parte de las recomendaciones de los estudios e informes realizados por misiones y expertos extranjeros o reuniones celebradas por dichos países. Tales estudios, programas e informes han quedado archivados para nuevas misiones, o expertos extranjeros.

Las causas son varias y difíciles de corregir, siendo culpables los gobiernos y entidades que reciben tal asistencia. Así se han propuesto soluciones que si bien podrían ser buenas, en el país, de los expertos, no lo son en los países centroamericanos, por buena o mala que fuese, y además tales soluciones muchas veces ya **las conocen los técnicos nacionales.**

Las deficiencias de los datos básicos es otro de los grandes problemas que se presentan para una buena programación de los transportes.

Aunque éste es un defecto común a todos los sectores económicos, posiblemente el de los transportes sea el más afectado.

No obstante los relativos avances logrados con los programas de coordinación estadística en el istmo centroamericano, se reconoce la necesidad de propiciar una efectiva transformación del planeamiento, administración y evaluación de los programas de integración económica.

Lo anterior implicaría por una parte, la estructuración de un plan de estadísticas conforme a los principales requerimientos de la integración económica y de la pro-

gramación del desarrollo y por otra su estricto cumplimiento por parte de los países del área.

Por lo tanto, sería necesario tomar todas las medidas que sean necesarias para atenuar la influencia de los factores adversos que han estado frenando los programas de estadísticas en los países del istmo.

Mientras no se posean las informaciones básicas necesarias para la programación de las inversiones y la solución dada a muchos de los problemas de los transportes, estará asentada sobre bases alatorias.

Aunque teóricamente esta información debería conseguirse con relativa facilidad, pues en todos los países es obligatoria por ejemplo: la inscripción o matrícula de los vehículos, a menudo los datos disponibles son vagos o insuficientes o de fecha muy atrasada o aún se da el caso de que existan cifras muy contradictorias procedentes de distintas fuentes.

La experiencia ha demostrado la conveniencia de que exista un órgano central que entienda, en forma global, de todas las cuestiones relativas al transporte.

Desde sus inicios, cada uno de los renglones de los transportes se desarrolló de modo casi "autónomo" y de acuerdo con sus necesidades específicas. Pero el desarrollo de los países centroamericanos ha impuesto la necesidad de iniciar la integración en esas ramas del sector. Los diferentes servicios aéreos, terrestres, ferroviarios y marítimos, deben ser planeados en su desarrollo y complementarse, coordinándose entre sí, hasta convertirse en una sola red que cubre el territorio centroamericano.

De aquí la necesidad agudizada con el proceso de desarrollo económico de establecer un sistema de regulación y control del transporte. Esa función no existe prácticamente en los transportes de Centro América, excepción hecha de determinadas disposiciones sobre el servicio de pasajeros y algunos aspectos relacionados con el tránsito y con la seguridad de los vehículos.

Al nivel regional, se da una ausencia absoluta de regulación del transporte de carga y el de pasajeros que suele normarse mediante la aplicación de disposiciones

nacionales a la prestación de servicios entre países. Como es natural, esto tiende a crear problemas de duplicación de rutas, excesivo número de concesiones y, en general condiciones de competencia poco satisfactorias. Así pues parece necesario implantar una acción pública reguladora que oriente, promueva y ordene el desarrollo de los servicios de transporte entre países.

7. - LOS MEDIOS DE TRANSPORTES EN CENTRO AMERICA

a) Carreteras

Durante los últimos cinco años, Centro América ha concedido especial énfasis a la construcción de una red de carreteras locales y regionales. El desarrollo de tal sistema de transporte está estrechamente vinculado con el programa de integración económica en el que dada la contigüedad física, está orientado a desempeñar un papel importante, acentuándose así, el predominio que en la actualidad ya tiene el vehículo automotor en el movimiento regional.

La necesidad de una red de transportes adecuada se derivará sentir principalmente en Honduras, en donde posiblemente se intensifiquen más.

El cuadro No. 1, muestra la longitud total de carreteras en Centroamérica, teniendo un aumento de 14,586 Km., durante el período de 1953/1963 o sea un aumento del 242.5%, a su vez la parte pavimentada ha tenido un incremento de 2,822 Km. o sea un aumento de 238.3%.

CUADRO No. 1

CARRETERAS EN CENTROAMERICA 1953 - 1963

PAIS	Pavimentada		Todo el Tiempo		TOTAL	
	1953	1963	1953	1963	1953	1963
Guatemala	330	1.303	4.030	6.266	4.360	6.589
El Salvador	600	1.057	900	2.024	1.500	3.081
Honduras	-	430	1.570	3.100	1.570	3.530
Nicaragua	300	819	670	4.376	970	5.195
Costa Rica	810	1.253	1.020	4.183	1.830	5.441
TOTAL	2.040	4.862	8.190	19.954	10.230	24.816
Porcentaje	238.3%				100.0	242.6%

FUENTE: "Estudio Centroamericano de Transporte" T. E. C. 1964 - 1965

Dos son las carreteras principales que unen a los países centroamericanos. La interamericana que fue la primera en construirse y la carretera del litoral. El cuadro No. 2 muestra la longitud de la carretera interamericana que atraviesa Centro América.

CUADRO No. 2
CARRETERA INTERAMERICANA 1963

PAIS	Pavimentada	Revestido y/o afinado	TOTAL
Guatemala	358	149	507
El Salvador	307	-	307
Honduras	151	-	151
Nicaragua	384	-	384
Costa Rica	540	114	654
TOTAL	1.740	263	2.003
Porcentaje	87.0	13.0	100.0

FUENTE: Carreteras, puertos y ferrocarriles de Centro América(CEPAL) 1965. La carretera del **Litoral** del Pacífico desde la frontera de México, pasando por Ratalhuleu, Mazatenango, Escuintla, Pijite, (Guatemala), Puerto de la Libertad, Zacatecoluca, Usulután, La Unión (El Salvador): Luego se inicia en Choluteca, Honduras, cruzando las fronteras con Nicaragua y Costa Rica para terminar en la frontera con Panamá.

Resumiendo en unas pocas frases la evolución experimentada por los sistemas viales de Centro América durante el período de post-guerra hasta la actualidad, puede decirse que con ciertas excepciones los países centroamericanos impulsaron vigorosamente el desarrollo de redes de carreteras.

Tal desarrollo de las redes viales contrasta con el estancamiento de las redes ferroviarias, y constituye, sin duda, uno de los mejores factores básicos importantes del desarrollo económico de los países centroamericanos.

Las principales causas del auge del transporte automotor y de la declinación relativa del transporte ferroviario se encuentran, aparte de las ventajas intrínsecas del primero, en la obsolescencia técnica de los sistemas ferroviarios y en los

problemas administrativos. Sin embargo, por diversos motivos, el automotor realiza en los países centroamericanos algunos transportes que, pueden considerarse antieconómicos y es conveniente insistir en que los sistemas viales de todos los países presentan serias deficiencias y que deja mucho que desear, y que son necesarios enormes esfuerzos e inversiones en el futuro próximo. Muchas zonas rurales no tienen carreteras, y las que existen son entre las principales ciudades y zonas más desarrolladas de cada país.

b) Ferrocarriles

La importancia de los ferrocarriles en Centro América ha disminuido por las causas anteriormente ya dichas en el presente capítulo, y por otras causas como son: que los coches de pasajero no prestan las condiciones que demanda el confort moderno, otro problema que influye sobre su explotación deriva de las variaciones estacionales de la demanda de transporte de productos agrícolas, principalmente de exportación ya que sirven a regiones agrícolas de monocultura. El mayor costo total de transporte (pese a que las tarifas ferroviarias son relativamente bajas), se debe a las operaciones de transbordo, carga y descarga y a ello se agrega la mala calidad del servicio.

La extensión actual de los ferrocarriles de servicio público en Centro América es:

Ferrocarriles de capital privado:

Ferrocarriles Internacionales de Centro América, IRCA-Guatemala 820 Km.

Ferrocarriles Internacionales de Centro América, IRCA - El Salvador 458 Km.

Ferrocarril del Norte de Costa Rica - servicio para tráfico público - 186 Km.

Ferrocarriles Estatales:

Guatemala - Ferrocarril de Verapaz - 47 Km.

El Salvador - Ferrocarril de El Salvador - 144 km.

Honduras - Ferrocarril Nacional de Honduras - 101 km.

Nicaragua - Ferrocarril del Pacífico de Nicaragua - 380 km.

Costa Rica - Ferrocarril Eléctrico del Pacífico - 132 km.

Además existen otros ferrocarriles que son de propiedad de la United Fruit Company, los cuales sólo prestan servicios a la Compañía en la explotación del banana.

En Guatemala están: El Ferrocarril de la United Fruit Company y Ferrocarriles de la Compañía Agrícola de Guatemala 290 km.

En Honduras: están el Ferrocarril de la Standard Fruit and Steamship Company y el Ferrocarril de Tela 540 km.

En Costa Rica: Ferrocarril del Norte de Costa Rica, Ferrocarril de la Compañía Bananera de Costa Rica - 63 km.

c) Transporte Marítimo:

El tráfico de intercambio centroamericano se ha desarrollado en los últimos años, ya no sólo se importa o se exporta por los puertos de cada país centroamericano, sino que por Ejemplo el Puerto de Matías de Gálvez importa y exporta carga proveniente de los países de la región, e igualmente sucede con el Puerto de Acajutla, Cutuco, etc, y con la ampliación de las carreteras, los Puertos de Cortés en Honduras y Corinto en Nicaragua, podrán extender sus servicios fuera de la región. Durante los últimos años ha entrado a participar en el comercio centroamericano, el transporte por cabotaje. 6/

PUERTOS DE LA COSTA DEL ATLANTICO

Puerto Matías de Gálvez - Guatemala.-

La distancia del Puerto a la ciudad de Guatemala es de 303 kilómetros, está situado en la Bahía de Amatique.

El cuadro No. 3 muestra un incremento en el movimiento de carga de 116.000 toneladas en 1960 a 223.000 toneladas en 1963. Debido a sus mejores instalaciones y con la construcción de la carretera interoceánica este puerto ha hecho competencia al monopolio que tenía la IRCA en el Puerto Barrios.

6/ El transporte en el desarrollo económico - Raymundo A.A. Z.

Puerto Barrios - Guatemala . -

Se encuentra próximo al Puerto de Matías de Gálvez, su distancia con la ciudad de Guatemala es de 317 km. Es propiedad de la IRCA que a su vez está ligada a la Compañía Frutera y Naviera United Fruit Co.

El cuadro No. 3 muestra una disminución de 740.000 Toneladas a 525.000 toneladas entre los años 1960 - 1963; siendo la causa principal de tal disminución como ya se dijo, la desviación del tráfico de importación y exportación de Guatemala y El Salvador hacia el Puerto Matías de Gálvez

Puerto Cortés - Honduras . -

Su distancia con San Pedro Sula es de 58 Km. y con Tegucigalpa 341 km. siendo el más importante de Honduras. Su construcción fue hecha con el fin de operar como terminal de ferrocarril, pero con la construcción de la carretera San Pedro Sula, -San Salvador, adquirirá gran importancia.

CUADRO No. 3

MOVIMIENTO DE LOS PUERTOS CENTROAMERICANOS 1960- 1963
(miles de Toneladas)

PUERTOS		1960	1961	1962	1963
MATIAS DE GALVEZ	Exportación	27	33	96	74
	Importación	89	91	98	149
	Total	116	124	194	223
BARRIOS	Exportación	459	380	228	226 a)
	Importación	281	269	293	299
	Total	740	649	521	525
CORTES	Exportación	371	410	319	306
	Importación	154	200	716	173
	Total	525	610	495	479
LIMON	Exportación b)	73	70	94	101
	Importación c)	224	212	231	257
	Total	297	282	325	358
CHAMPERICO	Exportación	34	24	26	72
	Importación	21	42	37	38
	Total	55	66	63	110
SAN JOSE	Exportación	24	29	38	58
	Importación d)	57	50	52	72
	Total	81	79	90	130

CUADRO No. 3 (continuación)

PUERTOS		1960	1961	1962	1963
ACAJUTLA	Exportación	31	28	50	216
	Importación	52	59	130	407
	Total	83	87	180	623 e)
LA LIBERTAD	Exportación	22	31	30	42
	Importación	90	76	57	64
	Total	112	107	87	106
CUTUCO	Exportación	113	114	128	152
	Importación	119	113	83	106
	Total	237	227	211	258
CORINTO 1)	Exportación	136	131	236	258
	Importación	197	232	237	191
	Total	333	363	473	449
PUNTARENAS	Exportación	35	24	15	24
	Importación	196	196	210	262
	Total	231	220	225	286

FUENTE: "Carreteras, Puertos y Ferrocarriles de Centro América- CEDAL 1965

1) Memoria de la recaudación general de Aduanas.

a) 11 meses

b) Sin incluir la exportación de banano

c) Incluye combustibles líquidos

d) No incluye combustibles líquidos

e) En la importación de 1963 están incluidas 115.000 toneladas de petróleo y en la exportación 150.000 toneladas de productos de petróleo refinado destinado a Guatemala, Honduras, Costa Rica y Panamá.

f) No incluye combustibles líquidos.

Puerto Limón - Costa Rica . -

Su distancia a San José es de 165 km., es propiedad de la Northern Railway Co.

El cuadro No. 3 muestra un incremento constante, siendo el más importante en este país.

PUERTOS DE LA COSTA DEL PACIFICO

Puerto San José - Guatemala . -

Su distancia a la ciudad de Guatemala es de 109 km. Es propiedad privada y operado por la Agencia Marítima, S. A.

El principal producto de exportación en este Puerto, es el algodón.

Puerto Champerico - Guatemala . -

Su distancia con la ciudad de Guatemala es de 255 km. siendo de propiedad estatal

y administrado por la Empresa Portuaria Nacional de Champerico. El 70% de la carga manejada por este Puerto utilizan la carretera con excepción del café, que llega por vía férrea. 7/

Puerto de Acajutla - El Salvador. -

Está situado en el Departamento de Sonsonate, y está comunicado con buenas carreteras, tanto para San Salvador como para las principales ciudades del país, existiendo también la comunicación ferroviaria con Santa Ana y San Salvador. Este Puerto es propiedad estatal y es administrado por la Comisión Ejecutiva del Puerto de Acajutla. Es el Puerto más importante de El Salvador.

Puerto de Cutuco - El Salvador. -

Está situado en el Departamento de La Unión, en el Golfo de Fonseca. Está comunicado por las carreteras: Panamericana y la Litoral y por el ferrocarril de la IRCA, su distancia a San Salvador es de 184 km., por carretera y 256 kms. por ferrocarril.

Cutuco maneja parte del comercio exterior de Honduras. Cutuco es de propiedad de la I. R. C. A.

Puerto La Libertad - El Salvador. -

Está situado en el Departamento de La Libertad, siendo de propiedad estatal. Debido a la serie de dificultades y condiciones precarias, el tráfico de importación ha disminuido como se puede observar en el cuadro No. 3

Puerto de Amapala - Honduras. -

Está situado en el Departamento de Choluteca en el Golfo de Fonseca. Prácticamente no se trata de un Puerto sino de dos, el Puerto de San Lorenzo y el Puerto de Amapala, la distancia entre los dos es de 14 millas náuticas. Tales Puertos no ofrecen facilidades para transferir carga, sus condiciones son precarias y de mucho riesgo.

7/ El transporte en el Desarrollo Económico - Reymundo A. A. Z.

Puerto Corinto - Nicaragua

Está situado en la Isla de los Aserraderos, su distancia a Managua es de 158 km. cuenta con buenas carreteras con acceso a importantes zonas agrícolas, y a las ciudades de León y Chinandega; cuenta además con comunicación ferroviaria con acceso al muelle.

Puerto de Puntarenas - Costa Rica

Está situado en el Golfo de Nicoya, es propiedad estatal, siendo administrado por el Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. Su distancia a San José es de 135 km. por carretera y 116 km. por ferrocarril, dichas comunicaciones son bastante buenas. -

8.- COMERCIO INTERCENTROAMERICANO

Observando el cuadro No. 4 demuestra que El Salvador es el país de mayor intercambio en el área centroamericana donde sus importaciones suben de \$12,487.000 pesos centroamericanos en 1959 a \$27.944.000 en 1963 y sus exportaciones suben de \$ 8.640.000 pesos centroamericanos a \$23.915.000 durante el mismo período. Guatemala es el segundo país en importancia, ya que, sus importaciones suben de \$3.110.000 en 1959 a \$14.176.000 en 1963 y sus exportaciones de \$5.114.000 en 1959 a \$20.738.000 en 1963.

Honduras ocupa el tercer lugar, en donde sus importaciones para 1959 son de \$ 4.506.000.00 elevándose a \$13.256.000.00 en 1963.

Sus exportaciones aumentaron de \$8.770.000 a \$13.207.000 durante el mismo período.

Nicaragua, ocupa el cuarto lugar, elevándose sus importaciones de \$4.016.000.00 a \$6.882.000 entre 1959 y 1963.

Sus exportaciones aumentaron de \$3.903.000 a \$4.024.000 durante el mismo período.

Y Costa Rica, ocupa el último lugar, en donde sus importaciones suben de \$3.875.000 en 1959 a \$3.975.000 en 1963.

Y sus exportaciones se elevaron de \$1.568.000 a \$4.349.000 durante el mismo período.

período.

El rezago de Costa Rica se debe a su desvinculación inicial con el proceso integracionista.

Como se puede apreciar la evolución del comercio intercentroamericano llevado a cabo por los cinco países, ha sido consecuencia del proceso integracionista, en el que se aprecia una tendencia ascendente del comercio intercentroamericano, siendo más marcado en los últimos años entre El Salvador y Guatemala. Además del sector industrial, agropecuario, se ha notado un relativo desarrollo de los transportes, principalmente en el de carreteras.

Con la integración Económica Centroamericana se irá aprovechando los recursos naturales de la región, aliviando así, la dependencia de unos pocos productos de exportación, los cuales por tener una demanda inestable han debilitado las economías internas de cada país y de la región en general.

En el último período ha sido El Salvador el que ha mostrado la tasa más alta con 8.2% y Honduras ocupó siempre el último lugar con 3.9%

CUADRO No. 4

CENTROAMERICA VALOR DEL COMERCIO INTERCENTROAMERICANO 1959-1963 (miles de Pesos Centroamericanos)

País de Pro- cedencia.	AÑO	TOTAL	PAIS COMPRADOR				
			Guatem.	El Salv.	Honduras	Nicarag.	Costa Rica
Centro América	1959	27.994	3.710	12.487	4.506	4.016	3.875
	1960	39.675	7.580	13.492	5.311	2.776	3.514
	1961	36.802	8.867	14.663	6.353	2.873	4.046
	1962	50.407	11.228	22.053	8.908	4.731	3.975
	1963	66.233	14.176	27.944	13.256	6.882	3.975
Guatemala	1959	5.114		4.282	324	237	270
	1960	7.268		5.192	1.101	489	486
	1961	10.314		6.786	1.554	922	1.053
	1962	13.010		8.467	2.935	1.232	326
	1963	20.738		12.658	4.603	2.909	568
El Salvador	1959	8.640	2.212		3.731	2.005	692
	1960	12.669	5.882		4.124	1.727	925
	1961	14.445	6.789		4.644	1.403	1.609
	1962	13.316	7.660		5.733	2.907	2.016
	1963	8.770	780	5.470		1.048	2.322

CUADRO No. 4 (continuación)

País de Pro- cedencia	AÑO	TOTAL	PAIS COMPRADOR				
			Guatem. El Salv.	Honduras	Nicarag.	Costa Rica	
Honduras	1959	8.770	780	6.470		1.048	478
	1960	7.435	925	6.299		111	100
	1961	8.293	1.224	6.577		92	401
	1962	13.763	3.032	10.415		143	173
	1963	13.207	2.047	10.771		230	159
Nicaragua	1959	3.903	23	1.198	241 ¹		2.441
	1960	3.445	17	1.395	34		2.003
	1961	1.771	45	712	31		983
	1962	3.408	423	1.962	51		972
	1963	4.024	196	244	458		926
Costa Rica	1959	1.508	95	537	209	726	
	1960	1.857	755	610	53	439	
	1961	1.975	810	588	124	436	
	1962	1.911	113	1.210	139	449	
	1963	4.349	395	2.071	345	1.538	

FUENTE: CUARTO COMPENDIO ESTADISTICO CENTROAMERICANO. S. I. E. C. A.

9. - DEMANDA FUTURA DE LOS TRANSPORTES

En 1965 la población de Centro América alcanzó alrededor de los 12.605 millones de habitantes; su tasa de crecimiento es de las más rápidas del mundo. La población ascendería según cálculos de la Misión Conjunta a 14.284 millones de habitantes en 1969. Esto significará un desarrollo de los transportes, bajo el supuesto de que fuese constante la relación entre población y los movimientos de pasajeros, la demanda de transportes se incrementarán en un 50%. ^{8/} Tales aumentos aún con ser importantes resultan muy alejados de lo que cabe estimar cuando se toma en consideración el posible crecimiento del producto de la región.

En efecto el P. B. I. Centroamericano ha tenido un incremento entre 1950-1964, teniendo las tasas medias acumulativas anuales siguientes:

1950-1965	4.4%
1955-1960	4.6%
1960-1964	5.9%

TASAS MEDIAS ACUMULATIVAS

PAIS	1950-55	1955-60	1960-64
Guatemala	2.4	5.2	3.4
El Salvador	4.6	3.9	8.2
Honduras	2.4	4.7	3.9
Nicaragua	8.4	2.2	7.4
Costa Rica	8.3	5.9	4.6
Total Regional	4.4	4.6	5.9

FUENTE: Misión Conjunta de Programación para Centro América, 1963-64.

Durante el primer quinquenio fue Nicaragua el país que mostró el mayor dinamismo al crecer a una tasa de 8.4%, siguiendo Costa Rica con 8.3%, El Salvador, con 4.6%, Guatemala con 2.4% y Honduras con 2.4%

Al analizar las tasas acumulativas durante el mismo período observamos que Costa Rica es el país que muestra mayor crecimiento con 6.3%, después sigue Nicaragua con 6.3%, El Salvador, con 5.6%, Guatemala, 4.3% y Honduras, 3.7%. Esto nos puede dar una idea de la estructura de la producción de cada uno de los países. La actividad que más contribuyó fue el agropecuario con 686.2 millones de pesos centroamericanos y la industria produjo 20.8 millones de pesos centroamericanos en 1950. En 1964 el P.B.I. Centroamericano ascendió a la cifra de 3.486.9 millones de dólares (precio de 1962). Tales cifras nos dan el estado de desarrollo económico de los países centroamericanos el cual es semejante entre casi todos los países del área, con atraso más grande Honduras. El producto Nacional Bruto se ha incrementado durante el período que lleva la integración; pero la población ha aumentado en una proporción mayor. Sin embargo, el sector industrial ha progresado, principalmente el textil y es aquí en que el sector transporte ha experimentado cierto progreso que ha beneficiado principalmente sólo al sector comercial a través de productos industriales manufacturados. Por consiguiente, no puede concebirse una integración económica centroamericana más acelerada, sobre todo a largo plazo, sin un desarrollo de los transportes con el que podrá modificarse la estructura espacial de la economía centroamericana. De

ahí que resulte oportuno anticipar la tarea con que, en el sector de los transportes, habrán de enfrentarse en los próximos años los países centroamericanos. -

CAPITULO II

ANTECEDENTES Y ALCANCES DEL TRANSPORTE AEREO CIVIL

1 . - HISTORIAL DEL TRANSPORTE AEREO CIVIL EN CENTRO AMERICA

En Centro América, al igual que en el resto del mundo, el servicio aéreo es en la actualidad más amplio que hace una o dos décadas. El transporte aéreo ha sido y continúa siendo una de las industrias de crecimiento rápido, desempeñando un papel importante principalmente en el transporte internacional de pasajeros a larga distancia, así como un servicio más expedito y rápido para el envío de correspondencia, el cual resulta más económico comparado con el servicio terrestre. -

Desde su comienzo, la aviación tanto en Latino América, como en Centro América, se desarrolló con capitales extranjeros y ligada a las Fuerzas Armadas de cada país. 1/

Pero al ir los países latinoamericanos y centroamericanos organizando sus propias líneas aéreas, limitaron la explotación de las compañías extranjeras, empezó entonces una política de apoyo Gubernamental a las líneas aéreas manejadas por capital nacional y extranjero.

La historia del desarrollo del transporte aéreo se inicia en Latino América en el año 1920 y en Centro América en el año 1927.

Es en los primeros años transcurridos, después de la primera guerra mundial en que se inauguran las primeras líneas aéreas en Latino América.

Colombia fue el primer país latinoamericano en organizar un servicio aéreo local de pasajeros y carga, entre Barranquilla y Bogotá, en el año de 1920.

Bolivia fue el segundo país en establecer un línea aérea local de pasajeros.

En este período inicial, se reconoció las grandes perspectivas que ofrecía el transporte aéreo y fue así que posteriormente, se fueron estableciendo líneas aéreas en los demás países de Latino América.

El primer servicio aéreo internacional de transporte de pasajeros que se estable-

1/ Estudio del Transporte Aéreo en las Américas - Unión Panamericana - 1964.

ció en Latino América, fue entre la Habana y Cayo Hueso en 1920, pero a causa de un grave accidente dicho servicio fue suspendido en 1921, y fue en 1927 en que la Pan American World Airways reanudó dicho servicio.

En lo relacionado a Centro América, el avión se usó en 1920 para fines personales y es a partir de los últimos años de la primera década de post-guerra en 1927-1928, en que se inaugura en Honduras, el primer servicio aéreo local, por la Tela Railway Company que organiza y administra la línea aérea que conectaba las ciudades de la Costa Norte con Tegucigalpa.

En 1930 inicia la Pan American World Airways sus servicios regulares en Centro América, dichos servicios fueron establecidos y lo siguen siendo con el fin de conectar los Estados Unidos con varios países de América del Sur.

En 1931 fue establecida en Honduras, la Compañía de Transportes Aéreos Centroamericanos (TACA), por Lowell Yarex, de Nueva Zelanda. Posteriormente dicha línea aérea se establece con el mismo nombre en otros países centroamericanos, dicha compañía recibió atención en Centro América por dos razones:

1) Porque realizó sus operaciones lucrativamente con un subsidio nominal de los países centroamericanos, y

2) Porque desarrolló el transporte aéreo a un ritmo extraordinario, cubriendo una red de 8.050 kilómetros que incluía a todos los países centroamericanos. 2/

Con el transcurso de los años, TACA liquida su negocio en Costa Rica en 1952 y vende sus naves y equipo a Líneas Aéreas Costarricenses, S. A. (LACSA), afiliada a la Pan American World Airways. TACA opera actualmente en Centro América con el nombre de TACA de El Salvador.

Es de mencionar también que en este período, la línea Aérea GEST Airways de México, prestaba servicios ocasionales en Centro América, pero ya no lo hace en el presente. Igualmente se establecieron pequeñas Compañías Aéreas locales en Centro América como la Empresa Nacional de Transportes Aéreos ENTA en

2/ Estudio del Transporte Aéreo en las Américas - Unión Panamericana - 1964. -

Costa Rica, Compañía que ya no opera en la actualidad.

La línea de Transportes Aéreos Nacionales (TAN), fue fundada en 1943 en Honduras, con capital americano y hondureño (ex-accionistas de TACA de Honduras). TAN, desde sus inicios se ha dedicado exclusivamente al servicio de rutas internacionales, conectando a Centro América con Estados Unidos y Perú, ruta última que ha sido descontinuada ya que se unió a Aerolíneas Peruanas, S.A., en el año de 1966, con el fin de efectuar servicios directos entre América del Sur con Estados Unidos y México.

Guatemala, al igual que los otros países Centroamericanos, ha tenido servicio aéreo desde 1930, operando actualmente la Compañía Aviataca, la que se ha desarrollado con la asistencia del Gobierno de dicho país.

Tres de las aerolíneas existentes en Centro América, fueron establecidas como afiliadas a la Pan American World Airways, y continúan asociadas con dicha compañía hasta cierto grado. Estas aerolíneas son: Líneas Aéreas Costarricenses, S.A. (LACSA), Líneas Aéreas de Nicaragua, S.A. (LANICA) y Servicio Aéreo de Honduras S.A. (SAHSA). 3/

Dichas Compañías fueron inicialmente fundadas para servir como rutas locales, las cuales eran útiles para la Pan American World Airways, como proveedores de servicio de alimentación hacia ella. Sin embargo, cada una de estas líneas se han ido convirtiendo hasta cierto grado en aerolíneas de competencia, para la Pan American World Airways principalmente en lo que se refiere a la explotación de las rutas internacionales.

La historia del transporte aéreo en Centro América, se ha orientado principalmente al servicio de Rutas Internacionales, dándole el carácter de servicio internacional a las rutas regionales. Mientras TACA ha orientado sus actividades en parte al servicio regional y SAHSA al servicio local, LACSA, AVIATECA, TAN y LANICA, lo han hecho desde sus inicios, hacia las rutas internacionales. Sin-

3/ Estudio Centroamericano de Transportes T.S.C. 1964-1965. -

embargo, todos los vuelos de TACA, se originan y terminan en determinados puntos fuera de la región. Tal situación se debe: por una parte, por la baja densidad de demanda, lo cual no ha permitido el desarrollo de los servicios aéreos a nivel regional. Consecuentemente, las líneas aéreas centroamericanas han orientado sus rutas a países fuera de la región, por considerarlas más rentables, por otra parte, están contribuyendo a tal situación factores de orden político y de prestigio nacional de cada país. Por lo tanto, los objetivos nacionales de los países centroamericanos se verá frustrados, ya que sus aerolíneas serán reducidas a empresas de segunda clase, por la competencia intercontinental de los grandes consorcios americanos y europeos.

En estudios llevados a cabo por el Instituto Stanford, señala: "Que los puestos directivos de los Departamentos de Aviación Civil, así como el de ciertas líneas aéreas, los ocupan militares, asignados temporalmente en dichos cargos. Esto impide la capacitación de directivos civiles. Más aún, como los militares designados a tales cargos de responsabilidad, los ocupan por un tiempo relativamente corto, por lo competente que sean, no puede administrar ni mucho menos entender por completo los múltiples problemas del transporte aéreo. En consecuencia muchas de las decisiones se toman, en base de consideraciones puramente militares". 4/

La falta de información estadística sobre el volumen del tráfico de carga y pasajeros, desde sus inicios impide analizar el desarrollo del transporte aéreo centroamericano a partir de 1927, y es a partir de 1958, en que se empieza a elaborar algunas estadísticas, lo que permite una visión del desarrollo del transporte aéreo centroamericano a partir de esa fecha.

El movimiento de pasajeros en Centro América por la vía aérea ha tenido un notable crecimiento en los últimos años como se puede apreciar en el Cuadro No. 5, siendo el internacional el de más importancia.

El transporte de carga nacional se ha mantenido estable según lo muestra el cuadro No. 5.

4/ El Transporte en América Latina - Unión Panamericana - C. E. A. - 1961

CUADRO No. 5

TRANSPORTE AEREO CENTROAMERICANO 1958 - 1964

AÑOS	PASAJEROS	CARGA(Toneladas)
1958	360.500	35.693
Nacional	270.201	9.662
Internacional	20.299	26.301
1959	404.025	33.726
Nacional	311.212	10.325
Internacional	92.813	23.401
1960	434.192	33.479
Nacional	320.596	7.396
Internacional	113.596	26.083
1961	476/897	38.421
Nacional	334.690	7.986
Internacional	142.207	30.435
1962	449.626	41.178
Nacional	279.961	7.007
Internacional	169.665	34.171
1963	461.626	44.275
Nacional	284.666	7.397
Internacional	176.960	36.878
1964	459.572	44.591
Nacional	277.122	7.196
Internacional	182.450	37.395

FUENTE: Compendio Estadístico de la Organización de Aviación Civil Internacional.

El cuadro No. 6 muestra la historia del tráfico internacional de pasajeros y carga, de las líneas aéreas centroamericanas, siendo de importancia los dos servicios, pero lo fue más el servicio de pasajeros.

CUADRO No. 6

HISTORIA DEL TRAFICO INTERNACIONAL POR LINEAS CENTROAMERICANAS
1959- 1964

AEROLINEAS	1959	1960	1961	1962	1963
Tráfico de Pasajeros					
AVIATECA 1/	7.696	10.961	10.538	9.163	9.913
TACA 2/	28.409	32.906	31.427	33.201	36.906
TAN 2/	-	-	11.279	12.319	12.501
LANICA 3/	-	3.518	4.194	6.054	7.648
LACSA 2/	17.403	19.266	21.698	14.671	19.456
TOTAL	53.508	66.551	79.136	85.408	96.424

. . . cont....

		1959	1960	1961	1962	1963
Tráfico de Carga (Toneladas Métricas)						
AVIATECA	1/	1.248.2	885.8	1.199.1	1.495.4	1.470.3
TACA	2/	2.142.4	2.184.8	1.758.4	1.962.2	2.144.0
TAN	2/	2.285.8	2.328.4	1.776.2	1.590.9	1.560.4
LANICA	3/	-	1.870.6	2.424.9	1.981.0	2.221.0
LACSA	2/	2.299.0	2.614.5	2.212.2	3.203.4	3.489.7
TOTAL		7.975.0	9.894.1	9.370.8	10.232.9	10.885.4

NOTA: El tráfico, para y desde Belice ha sido omitido de estas comparaciones.

1/ Ciudad de Guatemala para Miami y Nueva Orleans solamente

2/ Tráfico entre Centroamérica y puntos del exterior

3/ Managua para y desde Miami solamente. -

FUENTE: Estudio del Transporte en Centro América T.S.C. - 1964- 1965. -

El desarrollo del transporte aéreo se ha caracterizado por los adelantos técnicos ocurridos a partir de 1928. Las innovaciones más notables son a partir de 1936, con la introducción del DC-3 con una velocidad de 299 kms. por hora; dicho avión marcó el comienzo de lo que se puede llamar el transporte aéreo de itinerario.

Los adelantos tecnológicos dieron como resultado un servicio comercial rápido entre 1939 y 1941, en el lapso de 1951 a 1958 se inicia la era del avión a reacción en el lapso de 1951 a 1955 se introdujeron nuevos tipos de aviones como el Corvair 440, el Douglas DC-6B y el Viscount. 5/

Es importante observar como se verá más adelante que las líneas aéreas centro americanas todavía operan para servicio de pasajero y carga con aviones fabricados en 1936 como es el DC-3 y el Viscount en 1954. -

El crecimiento económico del transporte aéreo centroamericano se está desarrollando rápidamente y es natural dado la diversidad de los aviones de retropropulsión que se usan hoy día, principalmente para viajes internacionales que atraen por su velocidad y lujo. Sin embargo, el desarrollo en cuanto al tráfico regional

5/ Estudio del Transporte aéreo en las Américas - Unión Panamericana - 1964.

no se ha cumplido en años recientes , y al parecer el incremento del servicio internacional en Centro América ha sido más lento que en otras regiones del mundo.

2 . - INSTALACIONES, SERVICIOS Y LINEAS AEREAS CENTROAMERICANAS Y EXTRANJERAS.

A - MEDIOS DE COMUNICACION Y NAVEGACION AEREA

Los medios de comunicación y navegación que han existido durante varios años, fueron una mezcla de servicios duplicados operados por la Pan American World Airways, TACA y los Gobiernos de cada país.

En septiembre de 1964, se funda la Corporación Centroamericana de Servicio de Navegación Aérea (COCESNA), como entidad legal, habiéndose ratificado sus tratados por todos los países centroamericanos.

A continuación se transcribe un extracto del Tratado de COCESNA.:

"Art. 2. - La corporación tendrá el derecho exclusivo de proporcionar los servicios de tráfico aéreo, telecomunicaciones aeronáuticas y radioayudas para la navegación aérea en los territorios de las partes contratantes: a) Proporcionará los servicios y ayudas mencionadas arriba, incluidos en el plan regional de la Organización de Aeronáutica Civil en los territorios de las partes contratantes y en aquellas otras áreas autorizadas bajo convenio internacional; b) Podrá proporcionar a los demás estados, através de convenios, los servicios y ayudas arriba mencionados e incluidos en el plan regional de la Organización de Aeronáutica Civil Internacional. c) Podrá proporcionar, dentro del territorio de las partes contratantes; por medio de contratos con entidades públicas o privadas, los servicios y ayudas arriba mencionados no contemplados en el plan regional de la Organización de Aeronáutica Civil Internacional". 3/

De acuerdo con el plan, COCESNA es la supervisora de los medios de navegación y comunicación aérea, todos los usuarios del espacio aéreo en la región negocian con COCESNA, sobre todo, en los aspectos de comunicación aeronáuticas internacionales y de navegación aérea, utilizadas en la región ya sean propiedad del

3/ Estudio Centroamericano de Transporte T. S. C. - 1964- 1965

Estado o propiedad privada, bajo una base no discriminatoria como se ha convenido por los países centroamericanos y la Organización Internacional de Aviación Civil (CAIC), de la cual son miembros las líneas aéreas Centroamericanas.

Entre los objetivos del Programa de COCESNA, tenemos:

a) Facilidades de Navegación. La principal facilidad de navegación para Centro América, es el del VISUAL OMNI RANGE (Espacio Visual Omni) VOR. La ventaja del VOR, es que provee de una señal segura que no se altera con la interferencia de la estática. La desventaja principal es, que no puede ser recibido si hay alguna montaña entre la estación VOR y el avión, o si el avión está a tal distancia que la curva de la tierra, esconde la señal de la estación.

Para vencer esta desventaja, se colocarán suficientes estaciones através de la región, para que el avión esté siempre dentro del alcance de alguna de ellas.

b) Facilidades de Comunicación. Comprende un equipo de canales múltiples de VHF, que están localizados en las montañas más altas, adyacentes a las ciudades de Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Tegucigalpa, Managua y San José, así como estaciones subsidiarias en los aeropuertos de cada país y oficinas de las aerolíneas. Además permitirá un servicio telefónico y teletipo através de toda la región, con conexiones disponibles y alquilarán los circuitos. 7/

El programa de COCESNA, es de gran valor para el desarrollo del transporte aéreo Centroamericano, ya que proveerá las facilidades de comunicación y navegación aérea, requeridas por el transporte aéreo actualmente. Sin embargo, estos servicios se facilitarán prácticamente a corto plazo, ya que, serán insuficientes para el tráfico previsto en los próximos años, y por las innovaciones técnicas de la aviación. Por lo tanto dichos servicios deben considerarse temporales.

B - REGULACIONES Y ACTIVIDADES GUBERNAMENTALES

Entre las principales actividades de los Departamentos de Aviación Civil de los

7/ Estudios Centroamericano de Transporte T.S.C. - 1964-1965. -

países centroamericanos, están la construcción, el mantenimiento y la operación de los aeropuertos, el manejo de comunicaciones y ayuda a la navegación aérea.^{8/} Los aspectos técnicos y económicos, junto con la organización de las Compañías y las responsabilidades de los Gobiernos en la Aviación Civil del transporte aéreo, son requisitos para satisfacer las necesidades de la comunidad y esto puede efectuarse solamente mediante una constante revisión de sus actividades y una coordinación de los servicios, rutas, tarifas, y otras políticas y prácticas que afectan el servicio aéreo.

La ubicación de los Departamentos de Aviación Civil en Centro América, es como sigue:

El Departamento de Aviación Civil de Guatemala, forma parte del Ministerio de Comunicaciones; el de El Salvador, del Ministerio de Obras Públicas; el de Honduras, del Ministerio de Comunicaciones y Obras Públicas; el de Nicaragua, del Ministerio de Guerra, Mar y aviación; y, el de Costa Rica, del Ministerio de Transporte.

Actualmente la regulación del transporte aéreo a través de Centro América es mínimo. El personal gubernamental que se encarga de las regulaciones, carece de capacidad y entrenamiento adecuado. En varios casos, el Gobierno o los Oficiales Militares que tienen en su poder la Administración de las leyes, son inversionistas de la línea aérea de su país; consecuentemente, las direcciones de Aeronáutica Civil, son inadecuadas e inefectivas en materia concerniente a establecer las tarifas, las rutas, itinerarios y otros aspectos económicos referentes al desarrollo del transporte. ^{9/}

Otras de las restricciones para el tráfico aéreo regional es la existencia de requisitos gubernamentales. Los pasajeros que arriban a los aeropuertos, son registrados, a través de Salud Pública, Migración y Aduana. En muchos casos, el tiempo en estas formalidades, ya sea en la salida o en la llegada de pasajeros,

^{8/} T.S.C.: op. cit.

^{9/} T.S.C.: op. cit.

es sustancialmente grande, de tal modo que interviene en el itinerario del viaje; los Gobiernos de Centro América no han llegado a ningún acuerdo de eliminar tales barreras artificiales.

Por otra parte la carencia de regulación económica en la región, existe y es un problema serio para el desarrollo del transporte aéreo. Dos hechos son objetivos 10/

1o) El servicio internacional de pasajeros se enfrenta actualmente y en el futuro, a la competencia de las líneas aéreas del exterior.

2o) El tráfico regional se verá afectado en el futuro por la competencia entre sí, de las líneas aéreas centroamericanas.

La mayor parte de los países del mundo han reconocido que un sistema de transporte aéreo requiere regulaciones, si es que se quiere que prospere suficientemente para encarar las necesidades de la comunidad a la cual sirve. Esto es particularmente necesario y adecuado para Centro América, en donde el tráfico es limitado y debe ser usado para sostener y promover el crecimiento del transporte aéreo y defenderse de sus competidores. 11/

Las líneas aéreas de Centro América, compiten las unas con las otras, hasta cierto punto, en estos momentos y la tendencia es hacia un aumento de la competencia, llegando a límites en que todas las líneas aéreas del área, intenten servir básicamente las mismas rutas con resultados desastrosos.

Aunque varias de las líneas aéreas en estos momentos, están alcanzando algunos grados de prosperidad, ninguna de ellas está en condiciones de obtener las suficientes reservas para las operaciones en el futuro, ni las inversiones requeridas y exigidas en la actualidad.

La solución lógica para este problema, es que los cinco países se unieran y establecieran un sistema de transporte aéreo regional para que con mayor eficiencia solucionen las necesidades del área.

10/ Problemas Generales del Transporte en A. L. - Unión Panamericana/63

11/ F. G. T. en A. L. op. cit.

Los problemas inherentes a tal esfuerzo, son múltiples; la ambición de los Gobiernos individuales y las operaciones de las líneas aéreas, deberán ser orientadas al desarrollo del área lo que implica una política básica a mediano plazo, con el fin de integrar una sola línea aérea centroamericana.

Si el progreso se ha efectuado en otros aspectos económicos regionales, en la Integración Económica Centroamericana, hace factible de que los transportes aéreos deban servir a las necesidades de la región. -

C - AEROPUERTOS

Los aeropuertos se clasifican en tres categorías, considerando como factores básicos para determinar ese orden: la influencia del transporte aéreo que tendría en el desarrollo económico de cada zona; el papel del mismo en los intercambios internacionales; las estadísticas sobre los volúmenes de pasajeros y carga en las rutas actuales y las perspectivas de nuevas rutas; la situación geográfica y la potencialidad de cada región.

1) En la primera categoría, se agruparon los aeropuertos con capacidad para recibir aviones de largo alcance y comprende los aeropuertos internacionales de cada país.

2) En la segunda categoría, los aeropuertos para ser utilizados por aviones de alcance medio de un país centroamericano a otro y comprende los aeropuertos regionales; y

3) Los de tercera categoría, aquellos para aviones de vuelos cortos que comprende los aeropuertos locales de cada país. ^{12/}

El estado actual de los aeropuertos en Centro América es razonablemente bueno desde el punto de vista regional, Guatemala, El Salvador, Nicaragua, San Pedro Sula y Costa Rica, aún con ciertas restricciones, tienen aeropuertos capaces de operar aviones Jet. - El único problema existente es el de Tegucigalpa, Honduras el aeropuerto de Toncontín no puede ser ampliado debido a condiciones topográficas, para permitir aterrizaje de todos los tipos de aviones Jet. Sin embargo po-

^{12/} Estudio del transporte aéreo en las Américas - Unión Panamericana 1964

see un aeropuerto en San Pedro Sula -LA MESA- que reúne las características que requiere un buen aeropuerto. ^{13/}

Las terminales de los aeropuertos tienen ciertas deficiencias las cuales son conocidas por las Direcciones de Aeronáutica Civil y están siendo remediadas. El actual aeropuerto La Aurora de Guatemala, es inadecuado, pero un nuevo aeropuerto es diseñado. El aeropuerto Ilopango de San Salvador, fue ampliado y modernizado recientemente y será adecuado para un futuro ya previsto.

El aeropuerto de Toncontín, Tegucigalpa, aunque antiguo, es adecuado por el momento. El aeropuerto -LA MESA- de San Pedro Sula, posee una terminal adecuada que será inaugurada en febrero de 1968. El aeropuerto de El Coco, de San José posee una nueva y moderna terminal adecuada a las necesidades regionales para satisfacer las exigencias del aeropuerto por un período de tiempo. La terminal del aeropuerto Las Mercedes en Managua, fue ampliada recientemente, sin embargo, la terminal es pequeña y malamente diseñada y cualquier fondo que se emplee en ampliarla, podría ser mal invertido, ya que se puede hacer una terminal más grande con proyecciones hacia el futuro. - ^{14/}

El Cuadro No. 7, detalla los aeropuertos que son punto clave para el tráfico internacional y regional, los cuales son siete: Los cinco de las capitales de cada país, el de San Pedro Sula(Honduras) y el de Puerto Barrios(Guatemala). Aunque en el presente el último no genera suficiente tráfico, está clasificado como uno de los principales aeropuertos, para rutas regionales en el futuro. Como se ha mencionado, el adelanto técnico y las características, son tan cambiantes, que es necesario mejorar y ampliar tales aeropuertos; pero debido a estas exigencias, que requieren fuertes desembolsos, los gobiernos centroamericanos tendrán que revisar sus programas para establecer la magnitud de las inversiones requeridas para resolver los problemas mutuos en el campo de la Integración, lo cual es imprescindible para evitar las duplicaciones innecesarias y así lograr un rendimien-

^{13/} Estudio Centroamericano de Transporte T.S.C. 1964-1965.

^{14/} T.S.C.: op. cit.

CUADRO No. 7

DESCRIPCION DE LOS AEROPUERTOS DE CENTRO AMERICA 1964

NOMBRE DEL AEROPUERTO	LOCALIZACION	CAMPO ELEVACION Metros	P I S T A		TIPO DE EQUIPO	TORRE FRECUENCIA <u>1/</u>	COMB. CAPA-CIDAD	TIPO DE PISTA	MANTENIM. DE AVIONES	EQUIPO DE EMERGENCIA
			DIMEN-SION	CON DI-RECCION						
LA AURORA Guatemala	7 km.	1,320	2,987	60 N-S	NDB VOR	118.1 126.18 3,023.5		Concreto	AVIATECA	PAA y FZA. AEREA
ILOPANGO San Salvador	8 km.	300	2,240	45 N-S	NDB VOR	118.1 126.18		Asfalto	PEQUEÑOS AVIONES SOLAMENTE	SI
TONCONTIN Tegucigalpa	5 km.	997	1,800	14º 194º	NDB	126.18 118.1	Emerg. Solam.	Asfalto	SAHSA	SI
LA MESA San Pedro Sula Honduras	12 km.	76	2,000	45 33º	NDB	126.18	SI	Concreto	PEQUEÑOS AVIONES SOLAMENTE	SI
LAS MERCEDES Managua	11 km.	54	1,524	46 E-W	NDB VOR	126.18 118.1	SI	Asfalto	LANICA	SI
EL COCO San José Costa Rica	15 km.	921	2,012	46 60º 24º	NDB VOR	118.1 126.9 3,023.5	SI	Asfalto	COFESA	SI
PUERTO BARRIOS	1 km.	3	1,580	NW-SE	NDB	126.18 3,023.5	Emerg. Solam.	Asfalto	NO	NO

NOTA: En cada uno de los aeropuertos existen servicios de aduanas y migración.

1/ NDB - Torre de alta frecuencia no direccional.

VOR - Torre de muy alta frecuencia al visual omni direccional.

FUENTE: ESTUDIO CENTROAMERICANO DE TRANSPORTE T.S.C. 1964-65

AEROPUERTOS LOCALES DE CENTRO AMERICA

CIUDAD Y AEROPUERTO	ELEVACION (Metros)	PISTA (Largo por Ancho)	DIRECCION DE PISTA	TIPO DE CONSTRUCCION
<u>G U A T E M A L A</u>				
Dos Lagunas	207	1,060 x 122	E - O	Hierba firme
Carmelita	121	1,130 x 122	E - O	Hierba firme
Uaxactún	152	1,000 x 152	NE - SO	Hierba firme
Paso Caballos	45	800 x 45	E - O	Hierba firme
Tikal	228	1,000 x 60	SO - NE	Hierba firme
Chahal	300	800 x 60	E - O	Hierba firme
Melchor de Mencos	106	900 x 30	NE - SO	Hierba firme
Flores	90	1,100 x 130	E - O	Hierba firme
San Francisco	220	1,000 x 75	NE - SO	Hierba
La Libertad	210	1,220 x 90	NE - SO	Hierba firme
Lacampón	91	640 x 36	N - S	Hierba firme
Cobán	1,280	800 x 50	NE - SO	Hierba firme
Dolores	458	900 x 60	N - S	Hierba firme
Sayaxché	350	1,000 x 60	E - O	Hierba firme
Peptún	550	900 x 30	E - O	Hierba firme
San Fernando	91	700 x 45	NE - SO	Hierba firme
Esquipulas	920	900 x 40	NE - SO	Hierba firme
Huehuetenango	1,870	650 x 30	NE - SO	Hierba firme
<u>H O N D U R A S</u>				
Tela	1	1,460 x 30	SO - NE	Betón firme
La Ceiba	4	750 x 24	NE - SO	Mezcla firme
Catacamas	457	1,100 x 60	NO - SE	Mezcla firme
Santa Rosa de Copán	1,024	825 x 35	NO - SE	Mezcla firme
La Esperanza	1,673	1,040 x 30	N.A.	Mezcla firme
Nueva Ocotepeque	762	762 x 40	N - S	Mezcla firme
Marcala	1,250	1,189 x 30	NO - SE	Mezcla firme
Puerto Cortés	2	579 x 30	E - O	Mezcla firme
Santa Bárbara	244	732 x 30	N - S	Mezcla firme
Corquín	823	700 x 50	E - O	Mezcla firme
San Marcos de Ocotepeque	914	823 x 61	N - S	Mezcla firme
Ruinas de Copán	549	730 x 30	NE - SO	Hierba
Gracias	610	790 x 61	NE - SO	Hierba
Erandique	1,210	640 x 61	N - S	Hierba
Victoria	427	700 x 37	NE - SO	Mezcla firme
Sulaco	460	800 x 20	NE - SO	Mezcla firme
Yoro	671	945 x 101	NE - SO	Mezcla firme
Progreso	35	760 x 30	N - S	Mezcla firme
La Unión	792	670 x 30	N - S	Mezcla firme
Olanchito	274	780 x 54	NE - SO	Mezcla firme
Tocoa	30	670 x 30	NE - SO	Mezcla firme
Trujillo	2	915 x 46	N.A.	Mezcla firme
Jiticalpa	457	760 x 32	NO - SE	Mezcla firme
Gualaco	671	1,200 x 90	NO - SE	Mezcla firme
San Esteban	518	925 x 90	N - S	Mezcla firme
Puerto Lempira	3	1,065 x 45	E - O	Mezcla firme
Abuas	3	760 x 30	E - O	Mezcla firme
Brus Laguna	5	610 x 75	N - S	Mezcla firme
La Labor	2,454	2,440 x 90	NE - SO	Mezcla firme
Comayagua	518	925 x 90	NO - SE	Mezcla firme
La Lima	23	950 x 30	NE - SO	Hierba
La Paz	N.A.	600 x 90	N - S	Hierba

AEROPUERTOS LOCALES DE CENTRO AMERICA (Continuación)

CIUDAD Y AEROPUERTO	ELEVACION (Metros)	PISTA (Largo por Ancho)	DIRECCION DE PISTA	TIPO DE CONSTRUCCION
<u>N I C A R A G U A</u>				
Bluefields	15	670 x 45	N - S	Asfalto
Bonanza	183	700 x 45	N - S	Barro
Chinandega	41	730 x 45	E - O	Barro y hierba
Puerto Cabezas	24	1,980 x 105	E - O	Betón firme
Siuna	152	925 x 75	E - O	Barro firme
Waspán ^{2/}	107	850 x 60	E - O	Barro
Xolotlán	N.A.	850 x 135	E - O	Hierba
Corn Island	2	1,065 x 30	E - O	Firme
<u>C O S T A R I C A</u>				
Sabana	1,130	1,200 x 60	E - O	Hierba
Limón	3	1,400 x 30	NO - SE	Asfalto
Liberia	145	925 x 30	NE - SO	Hierba
Golfito	15	1,000 x 30	NO - SE	Asfalto
Nicoya	118	1,000 x 30	E - O	Hierba
Santa Cruz	55	1,400 x 30	NE - SO	Hierba firme
Parrita	5	1,200 x 30	NE - SO	Hierba firme
Las Cañas	61	1,200 x 30	NE - SO	Hierba firme
Los Chiles	38	1,200 x 30	NE - SO	Firme
Palmar Sur	15	1,200 x 30	NE - SO	Asfalto
Upala	56	1,350 x 30	NE - SO	Firme
Puntarenas	4	1,550 x 30	E - O	Árena

1/ En el Aeropuerto local de El Salvador, no hay comercio, por no haber local del servicio aéreo.

2/ Usado solamente en el verano.

to óptimo del sistema de transporte aéreo regional e internacional, a fin de estimular el comercio, la industria y el turismo dentro y fuera de la región.

El cuadro No. 8 detalla los aeropuertos locales de los países centroamericanos con excepción de El Salvador, que no cuenta con aeropuertos locales, debido principalmente a su estrechez geográfica y por contar con una red vial relativamente buena con relación a los demás países centroamericanos.

El total de aeropuertos es de 70, ocupando Honduras el primer lugar con 32; siguiendo Guatemala con 18; Costa Rica con 12 y Nicaragua con 8; tales aeropuertos aparte del servicio regular que prestan, se emplean para servicios de taxi aéreo y aviación agrícola.

Dichos aeropuertos adolecen de los requisitos mínimos exigidos, los cuales tienen que ser mejorados tomando en cuenta principalmente, la construcción y mejoramiento de carreteras en aquellas rutas operadas actualmente por el transporte aéreo, así como también la distancia y la demanda por dicho servicio.

D - LINEAS AEREAS CENTROAMERICANAS . - 15/

1 - Empresa Guatemalteca de Aviación (AVIATECA)

a) - RUTAS

Comenzó AVIATECA, operando las rutas internacionales a Miami y Nueva Orleans. Luego fueron inaugurados los servicios a San Salvador, México, Tegucigalpa y San Pedro Sula.

El Mapa No. 1, señala las rutas regionales e internacionales que está operando actualmente AVIATECA.

En el Mapa No. 8 se señalan las rutas locales; dichas rutas son operadas en forma combinada entre pasajero y carga.

b) EQUIPO

El equipo con que opera AVIATECA es: 1 Douglas DC-4; 4 Douglas C-47; 3 Douglas DC-6B; 2 Curtiss C-46 y 1 Douglas DC-3

c) MEDIOS DE OPERACION

La base principal de operaciones de AVIATECA, está localizada en el Aeropuer-



M A P A N O 1

A V I A T E C A

RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

to de la ciudad de Guatemala, La Aurora. Algunas de las reparaciones pequeñas de los aparatos son hechas en Guatemala, pero el trabajo de revisión general y reparación de motores es hecho en Miami por las Compañías: ACES y AIR MOTOR SUPPLIERS. Los talleres de AVIATECA son antiguos, pequeños y mal diseñados el equipo es viejo y muchos artículos de repuesto hacen falta. En vez de tener una sola instalación donde efectuar los trabajos, utilizan varios edificios, lo cual ocasiona pérdida de tiempo y de trabajo. Las facilidades de operación de AVIATECA, también son mínimas, ya que la mercadería es cargada y descargada en la rampla de parqueo y de allí, es laboriosamente trasladada a viejos edificios. Los pasajeros locales son atendidos por una terminal completamente separada de la terminal principal, sin embargo, a pesar de estas desventajas, el personal de mantenimiento, rinde un trabajo bastante aceptable tomando en cuenta el equipo que utilizan.

AVIATECA, efectúa una función importante en la comunicación y transporte aéreo en Guatemala, por lo que merece una ayuda más intensa, ya que tiene poco capital y no podrá desarrollarse a menos que se le ayude financieramente. La aerolínea necesita modernizarse y además, deberá contar con un personal capacitado para poder llevar sus operaciones a un nivel más eficiente.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION ^{13/}

AVIATECA es propiedad del Gobierno de Guatemala, aunque dentro de la administración hay algunos civiles, los puestos principales están en manos de Oficiales de la Fuerza Aérea Guatemalteca. La administración actual, parece dedicada a introducir mejoras en el tráfico y el servicio.

2 - TRANSPORTES AEREOS CENTROCAMERICANOS (TACA)

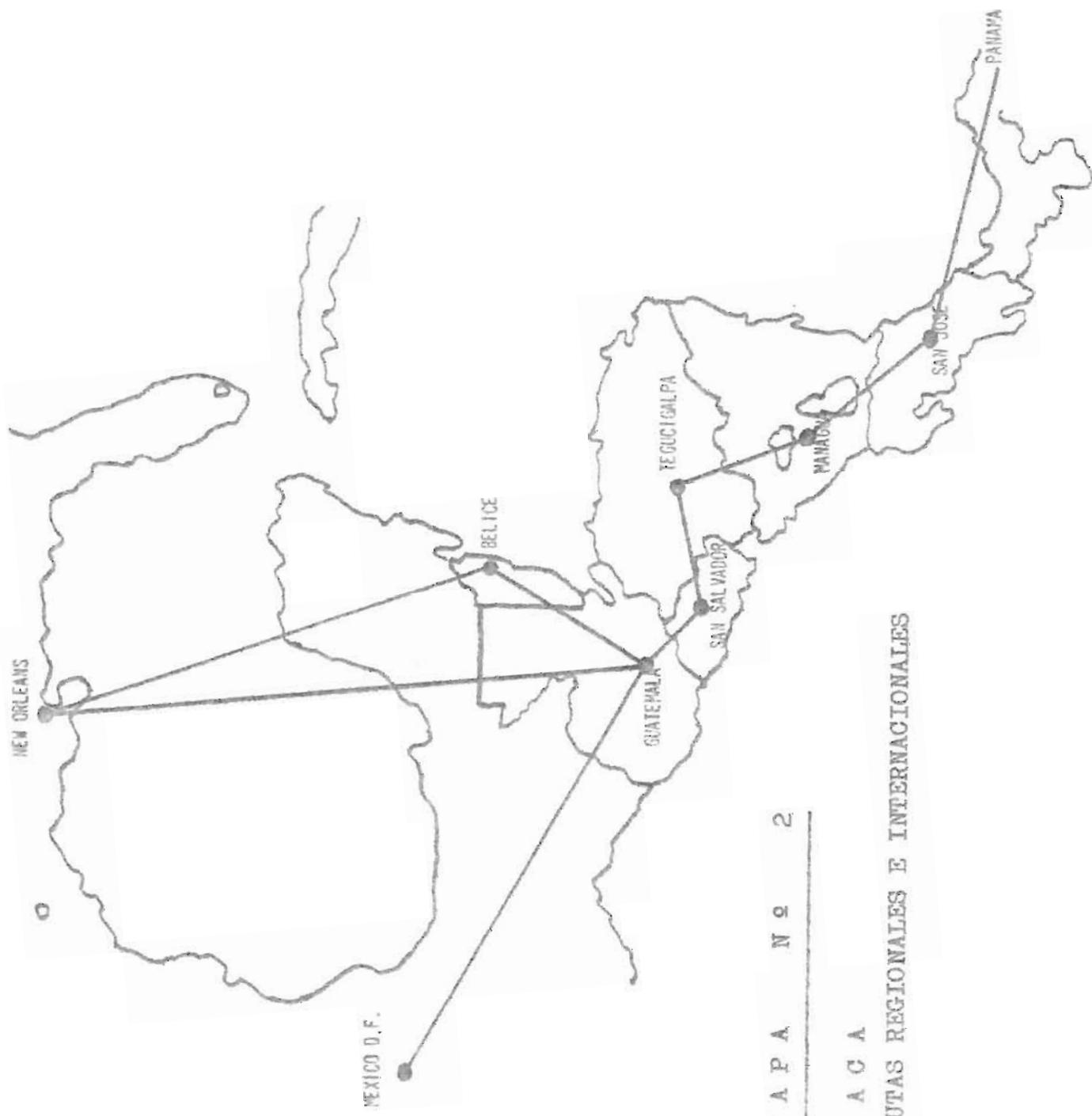
a) RUTAS

El mapa No. 2, señala las rutas regionales e internacionales operadas por TACA

b) EQUIPO

El equipo que opera TACA es: 3 Vickers Viscount 700 D; 2 Douglas DC-4; 2

^{13/} T. S. C.: op. cit.



M A P A N o 2

T A C A
 RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

Jet Bac One Eleven.

c) MEDIOS DE OPERACION

La base principal de TACA está en Nueva Orleans, contando únicamente con oficinas y estaciones de mantenimiento en el área centroamericana, al igual que todas las líneas centroamericanas sus reparaciones y revisión general son hechas en Miami, Estados Unidos.

TACA es la línea aérea centroamericana que opera más eficientemente el área centroamericana.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION

La propiedad y administración de TACA, está compuesta por capital de norteamericanos y salvadoreños, ocupando los puestos principales los norteamericanos.

3 - AEROLINEAS DE EL SALVADOR (AESAS)

a) RUTAS

AESA opera aviones de carga sin horario fijo, entre las ciudades de San Salvador, y Miami, y su equipo consiste en un avion C-46. -

b) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION 17/

Los propietarios de AESA, están integrados en la siguiente forma: el 45% de LANICA y el 55% de los salvadoreños.

c) MEDIOS DE OPERACION

Su base se encuentra en el aeropuerto de El Salvador, Ilopango, sus servicios y reparaciones son efectuados en Miami.

AESA no ha sido un factor importante en el desarrollo del transporte aéreo de carga, ya que la Compañía, aparentemente, no tiene el deseo, ni los medios para superarse.

4 - TRANSPORTES AEREOS NACIONALES (TAN)

a) RUTAS

Las rutas operadas por TAN, están señaladas en el mapa No. 3

b) EQUIPO

El equipo con que opera TAN, es: 1 Douglas DC-6; 2 Courtiss C-46 y 2 DC-7B



c) MEDIOS DE OPERACION

La base principal de TAN, está en Miami, Florida, lugar también en que es hecha la revisión de sus aviones. Ha firmado convenios con Aerolíneas Peruanas S.A., compañía a la que se asoció en el año de 1966, y con LANICA a partir del primero de noviembre de 1967, para operar la ruta a Miami, usando el Jet de LANICA. Las estaciones de TAN dentro de Centro América, están en el aeropuerto de La Mesa en San Pedro Sula; a pesar de la falta de capital para la compra de equipo nuevo sus operaciones son relativamente buenas.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION

La propiedad de dicha compañía está integrada por americanos y hondureños. Es ampliamente sabido que TAN fue fundada por un ciudadano norteamericano, quien la dirigió y la controló desde entonces hasta su muerte en 1965, siendo en la actualidad los miembros de dicha familia los mayores accionistas.

5 - SERVICIO AEREO DE HONDURAS, S. A. (SAHSA) 13/

Nominalmente hay dos aerolíneas en Honduras que sirven al país y son: SAHSA y Aerolíneas Nacionales de Honduras, S. A. (ANHSA). Como ANHSA, es el 99% de propiedad de SAHSA, para los propósitos de este estudio, veremos únicamente SAHSA.

a) RUTAS

El mapa No. 8, muestra las rutas locales operadas por SAHSA y el mapa No. 4, muestra las rutas regionales e internacionales. La ruta San José-Panamá la opera con la Compañía Panameña (COPA). -

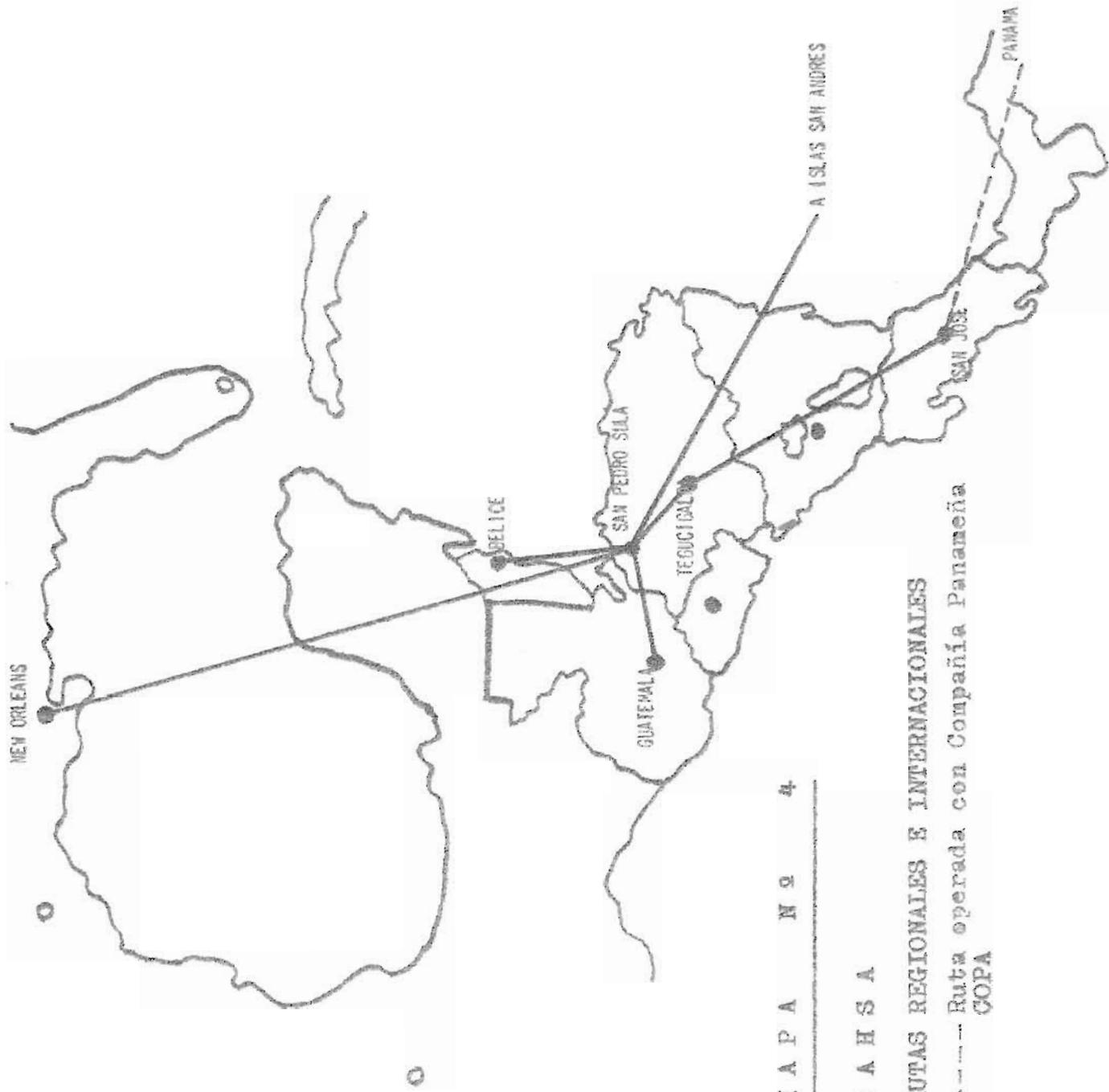
b) EQUIPO

El equipo con que opera SAHSA es: 2 Curtiss C-46; 9 Douglas DC-3; 1 Douglas DC-6B y 2 Corvair 440.

c) MEDIOS DE OPERACION

La base principal de operaciones está en el Aeropuerto de Toncontín, Tegucigalpa;

13/ T.S.C.: op. cit.



M A P A N O 4

S A H S A

RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

----- Ruta operada con Compañía Panameña
C O P A

para el tipo de operaciones que hace SAHSA, las instalaciones y oficinas son adecuadas relativamente. En Tegucigalpa se hacen únicamente las reparaciones pequeñas, las revisiones generales y reparación de motores se hacen en los Estados Unidos y algunas menores en la Compañía COOPESA en San José, Costa Rica. SAHSA, es la línea aérea centroamericana, que más eficientemente ha contribuido al desarrollo del transporte local, proporcionando un servicio relativamente bueno en Honduras, ya que, los procedimientos de vuelos locales de pasajeros y carga, son satisfactorios, especialmente en el transporte de carga. Pero en esto ha incidido principalmente, el gran atraso que existe en Honduras en los otros sistemas de transportes, esencialmente en el de carreteras y con el gran programa de carreteras centroamericanas y la prioridad que se le ha dado a Honduras para la construcción de carreteras locales, SAHSA deberá revisar su participación en el servicio aéreo, principalmente en aquellas zonas que será desplazado por el transporte de carreteras, cuyos costos de servicios son más bajos. Tal observación es válida también para las líneas aéreas locales de: Guatemala, Nicaragua y Costa Rica, que están en igual situación.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION

Pan American World Airways posee el 37.68% de las acciones, el Gobierno de Honduras posee el 18.84% y el 43.48% distribuido en los ciudadanos del país. Es necesario destacar, que la Pan American World Airways, está violando la Ley del Consejo Civil Aeronáutico de los Estados Unidos, en que prohíbe que una Compañía americana de Aviación, sea dueña de otra en un país extranjero.

6 . - LINEAS AEREAS DE NICARAGUA, S.A. (LANICA) 19/

a) RUTAS

El mapa No. 5 muestra las rutas regionales e internacionales de LANICA y el mapa No. 8, las rutas locales.

b) EQUIPO

El equipo con que opera LANICA es: 1 Douglas DC-3; 1 Douglas C-47; 1 Douglas

19/ T.S.C.: op. cit.



M A P A N R 5

L A N I C A
RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

DC-4; 4 Curtiss C-46 y 1 Jet Bac One Eleven.

c) FACILIDADES DE OPERACION

Su base principal está en Managua, donde hacen las reparaciones pequeñas y al igual que las otras líneas aéreas, la revisión general y la reparación de motores se realiza en Miami. Sus principales deficiencias aparte de sus instalaciones, están en la administración.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION

Los principales propietarios de LANICA, son la familia Somoza, y el resto distribuido entre ciudadanos nicaragüenses y la Pan American World Airways. El control de dicha compañía, está en manos de la familia primeramente mencionada. Uno de sus miembros ocupa uno de los puestos principales de la citada compañía, así como también oficiales de la Fuerza Aérea Nicaragüense que ocupan también altos puestos.

6 . - LINEAS AEREAS COSTARRICENSES, S. A. (LACSA) 20/

Existen en Costa Rica, 3 líneas aéreas que son: Aerovías Puntarenas, S. A., (APSA) que presta servicio diario de pasajeros y carga entre San José y Puntarenas; Aerolíneas del Pacífico (ALPA), que presta servicio de pasajero y carga entre varias ciudades de San José y LACSA.

En el presente estudio se analizará únicamente, Líneas Aéreas Costarricenses (LACSA), ya que además de ser la principal línea aérea, solamente de ella fue posible obtener información; sin embargo, es de reconocer que la línea primeramente mencionada, tienen importancia en el servicio local.

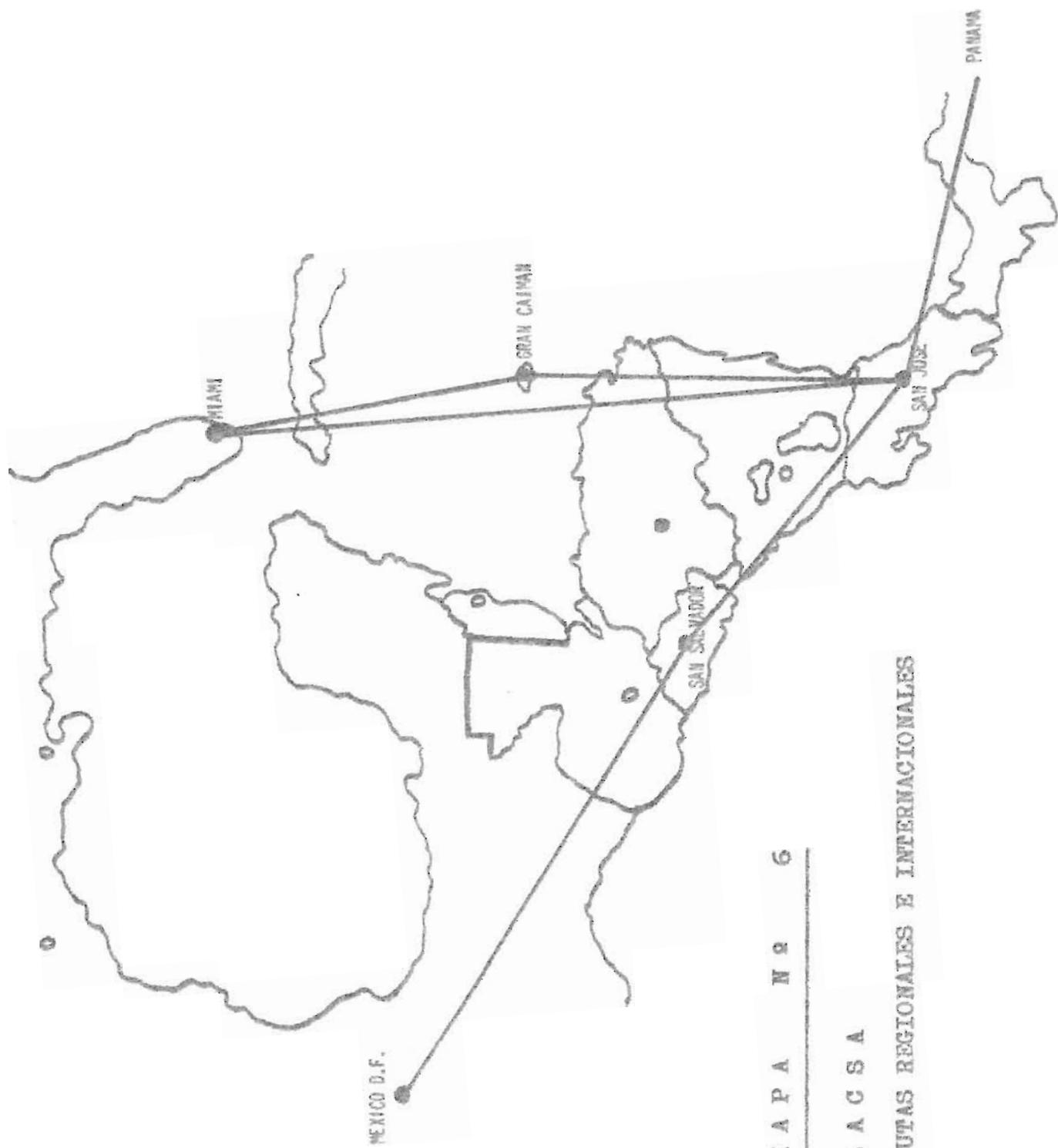
a) RUTAS

El mapa No. 6, señala las rutas regionales e internacionales de LACSA y el mapa No. 8, señala las rutas locales.

b) EQUIPO

El equipo con que opera LACSA, es: 2 Douglas DC-6B; 4 Curtiss C-46; 1 Douglas

20/ T. S. C.: op. cit.



M A P A N O 6

L A C S A

RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

C-47; 2 Beechcrafts C-45 y 1 Jet Bac One Eleven.

c) FACILIDADES DE OPERACION

La base de operaciones está en el aeropuerto de El Coco, donde tiene sus talleres de mantenimiento y reparación, la Compañía COOPESA le presta además servicio a LACSA; al igual que otras compañías, las reparaciones de motor son realizadas en Miami.

LACSA, al igual que otras líneas locales centroamericanas, cuando el tráfico se reduce, disminuye la frecuencia de sus vuelos; los servicios internacionales son efectuados en forma bastante satisfactoria. La combinación entre la Pan American World Airways y el Gobierno, no ayudan nada a la Compañía.

d) PROPIEDAD Y ADMINISTRACION

Los propietarios de LACSA, son: el Gobierno de Costa Rica, Pan American World Airways y algunos ciudadanos costarricenses. La mayoría de estos accionistas son empleados de la Compañía.

8 . - COMPAÑIAS AEREAS EXTRANJERAS

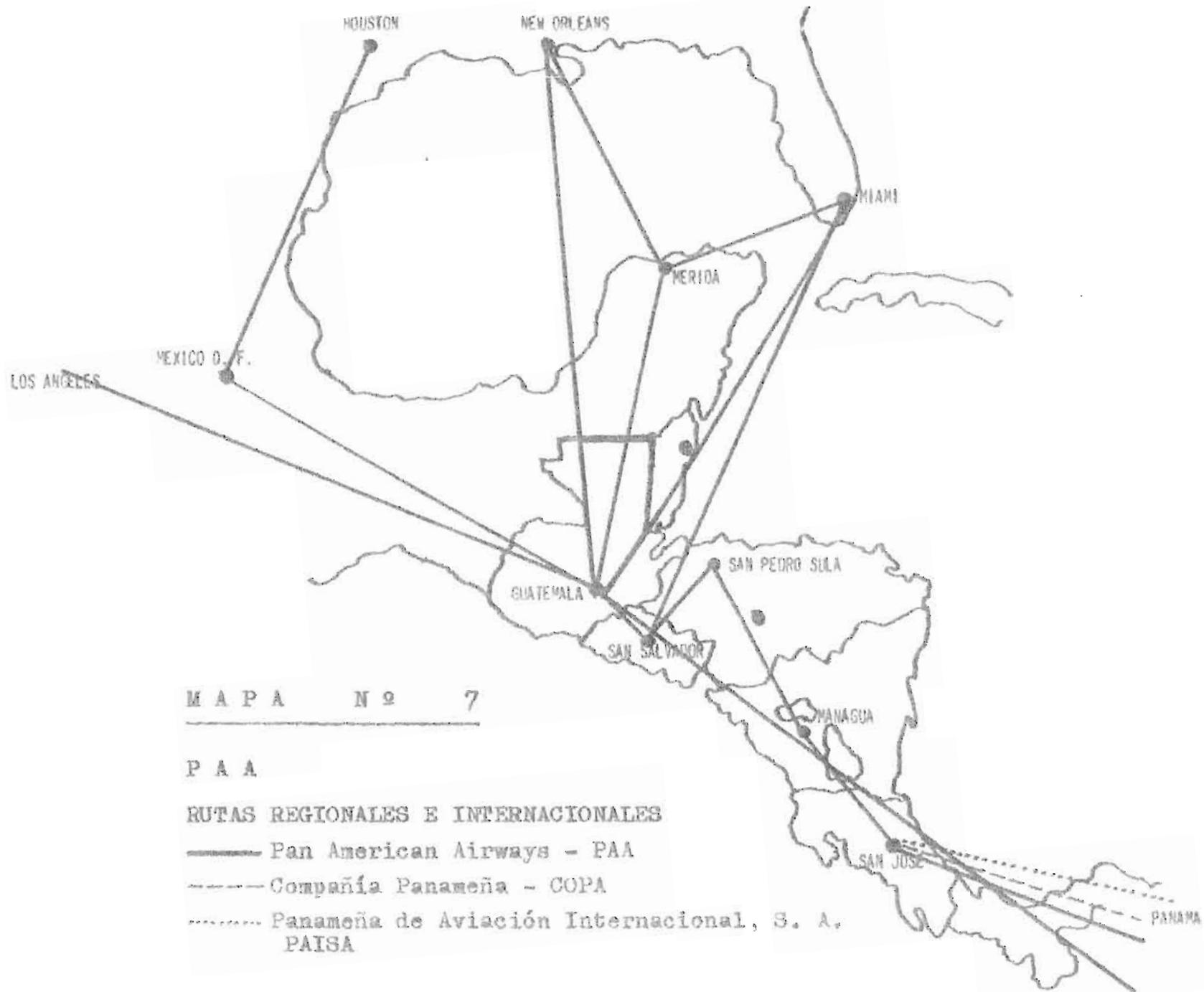
La Pan American World Airways, es la única línea extranjera que opera toda el área centroamericana desde el año de 1930. Actualmente P.A.A. absorbe más del 40% del tráfico total en Centro América. Su flota actual es de 130 Clippers Jet; vuela 124.508 km. de ruta, abarca 6 continentes y toca 121 ciudades en 84 países. 21/

Su inversión, según declaraciones dadas por el Presidente de P.A.A. en 1967, será en los próximos tres años, de 784 millones de dólares para nuevas aeronaves, más 760 millones de dólares, para la futura compra de aviones supersónicos.

En los últimos 14 años, ha sido contratista, principal de la fuerza aérea de los EE.UU. y de algunas bases militares.

Sus rutas dentro de la región están señaladas en el mapa No. 7.

Además de P. A. A. operan 2, las Aerolíneas Panameñas que son: Compañía Panameña (COPA) y Panameña de Aviación Internacional S. A. (PAISA); las rutas servidas por las dos es San José-Panamá. Dichas rutas están señaladas en el -



M A P A N º 7

P A A

RUTAS REGIONALES E INTERNACIONALES

———— Pan American Airways - PAA

----- Compañía Panameña - COPA

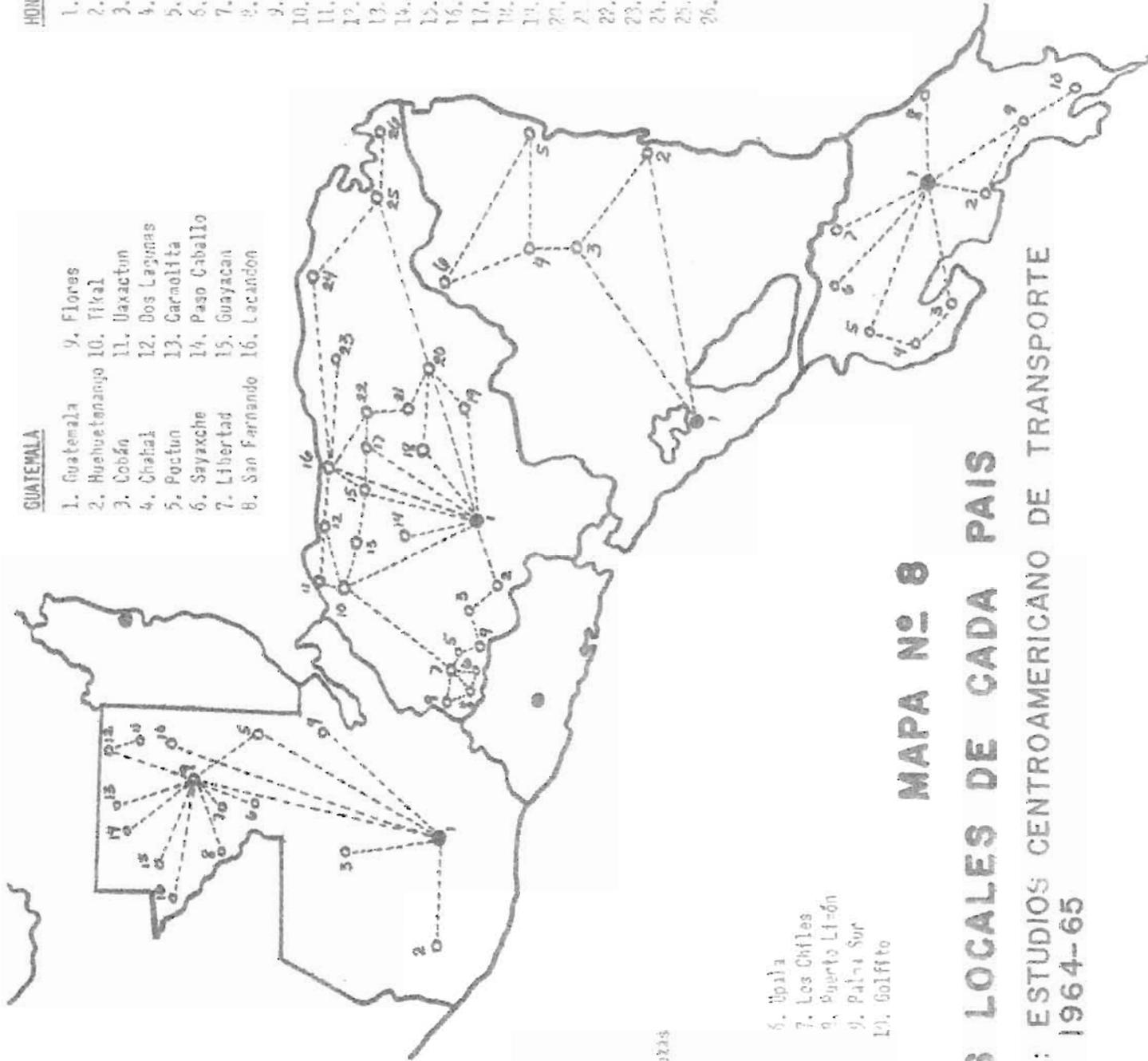
..... Panameña de Aviación Internacional, S. A.
PAISA

HONDURAS

1. Tegucigalpa
2. Marcala
3. Gracias
4. Erandique
5. Guarita
6. San Marcos
7. Santa Rosa
8. Nueva Ocotepeque
9. Copán
10. San Pedro Sula
11. Cortaz
12. Tolu
13. Progreso
14. Victoria
15. Yoro
16. La Ceiba
17. Olanchito
18. La Unión
19. Interoceano
20. Catacamas
21. Gualaco
22. San Esteban
23. Tocoa
24. Laguna de Amos
25. Abasco
26. Puerto Lempira

GUATEMALA

1. Guatemala
2. Huehuetenango
3. Cobán
4. Chetumal
5. Pochun
6. Sayaxché
7. Libertad
8. San Fernando
9. Flores
10. Tikal
11. Uaxactun
12. Dos Lagunas
13. Carmolita
14. Paso Caballo
15. Guayacán
16. Lacandon



NICARAGUA

1. Managua
2. Bluefield
3. San Juan
4. Bonanza
5. Puerto Cabezas
6. Masapan

COSTA RICA

1. San José
2. Parrita
3. Nicoya
4. Santa Cruz
5. Liberia
6. Upala
7. Los Chiles
8. Puerto Limón
9. Palmar Sur
10. Golfito

MAPA N.º 8

RUTAS LOCALES DE CADA PAIS

FUENTE: ESTUDIOS CENTROAMERICANO DE TRANSPORTE
T. S. C. 1964-65

mapa No. 7 . PAISA, opera con LACSA y COPA, con SAHSA.

3 - IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO EN ZONAS MAS ATRASADAS EN CENTRO AMERICA

Los países centroamericanos con excepción de El Salvador, han tenido dificultades físicas derivadas de su abrupta geografía para el desarrollo de los transportes terrestres, ya que sus ciudades pequeñas y valles, se hallan cruzados por terrenos montañosos. Ese aislamiento de los países ha retrasado el desarrollo de regiones potencialmente productivas y los han mantenido en un atraso social con culturas tan diferentes entre sí y tan peculiares en muchas de sus manifestaciones.

Las grandes masas de campesinos son los que más sufren con la incapacidad de las economías nacionales, a fin de proporcionarles un nivel de vida más adecuado, las cuales deberán pasar a constituir parte del factor humano que impulsa vigorosamente el proceso económico de cada país y de la región en general.

Es aquí donde se justifica transitoriamente, en algunas zonas de Centro América, el desarrollo del transporte aéreo para impulsar el desarrollo económico y social de las regiones que están prácticamente aisladas, debido a la densidad baja del tráfico y las inversiones que se requieren en otros medios de transportes los cuales son grandes con relación al aéreo. Cabe advertir, el hecho de que en Centro América, el avión ha desempeñado el papel de "colonizador", contribuyendo a vencer toda clase de obstáculos y dificultades topográficas de la región. Este papel de importancia histórica, continúa siendo fundamental en los países de Centro América.

la ventaja más evidente del transporte aéreo con respecto al transporte terrestre es su velocidad, por lo tanto, el transporte aéreo es más importante para el servicio a larga que a corta distancia, principalmente para pasajeros, vinculando así más estrechamente los intereses económicos, culturales y sociales entre las distintas naciones.

Si bien, la velocidad es la ventaja más evidente del transporte aéreo, en ciertas circunstancias es aún más importante que puedan vencer los obstáculos que se -

presentan para el transporte de superficie; como son las montañas y pantanos, lugares que a veces, son difíciles de penetrar por tierra, siendo accesibles en algunos casos por vía aérea.

Como se ha dicho al principio, el transporte aéreo ha tomado un papel de "colonizador" lo cual se ha debido a la falta de eficiencia de un sistema de transportes terrestres adecuados a las necesidades para el desarrollo de los países centroamericanos.

Pero los Gobiernos Centroamericanos han dado un paso hacia la construcción de carreteras, ya que representan la principal vía de acceso para el comercio intercentroamericano. - Sin embargo, dicho transporte, constituye uno de los campos de mayor inversión pública, de la infraestructura nacional y regional, por lo tanto, la Aviación Civil, puede contribuir a proyectos de "colonizador", a fin de proporcionar los servicios en determinadas zonas cuyo atraso y volumen de tráfico, no justifica todavía las inversiones tan cuantiosas que llevan implícitas las construcciones de carreteras y ferrocarriles.

Otra de las ventajas del transporte aéreo, es en lo que respecta al mantenimiento de rutas propiamente dichas.

Sin embargo, el transporte aéreo, se ha utilizado en situaciones que no hubiesen resultado productivas de haber existido un buen sistema de transporte terrestre. Actualmente la construcción y mejoramiento de carreteras, provocará la sustitución del transporte aéreo en ciertas rutas. Pero, el futuro, del transporte aéreo está en los servicios internacionales principalmente, de pasajeros y en los servicios regionales y ciertas rutas locales, lo que hará imprescindible adelantar estudios sobre las nuevas exigencias que puedan influir en el desarrollo regional, teniendo en cuenta entre otros factores, los siguientes: el volumen de las actividades productivas de cada zona, la oferta y demanda de servicios, sus ingresos gastos e inversiones. - 22/

4 - ALGUNOS PROBLEMAS TECNICO-ECONOMICOS DEL TRANSPORTE AEREO EN CENTRO AMERICA. -

A pesar del progreso relativo registrado y en medida variable en algunas de las líneas aéreas centroamericanas, en los últimos 5 años, ellas distan aún de satisfacer en forma eficiente las necesidades del transporte aéreo actual.

Desde luego, cabe subrayar que, pese a la ampliación de los aeropuertos principales, como el incremento relativo de pistas locales pavimentadas, subsisten todavía, un porcentaje de fallas en aeropuertos internacionales, así como en las pistas locales, que no cuentan con los requisitos mínimos e indispensables, por lo cual gran parte de ellas se tornan más peligrosos durante las estaciones de lluvia.

Los problemas del transporte aéreo responden a numerosas razones, siendo entre las que más influyen:

a) El avance de la técnica aeronáutica, especialmente con los aviones de retropropulsión, ha producido un efecto en la estructura y planteamiento económico del transporte aéreo en Centro América principalmente.

Las novedades tecnológicas, prometen en Centro América, tantos beneficios como problemas, ya con la aparición de aviones de turbina se presentaron cambios en: los horarios de vuelos, tarifas y las administraciones en general en relación a los aviones de pistón y con los llamados grandes aviones de propulsión a chorro, se agrava más tal situación y más aún con la introducción posiblemente de los aviones supersónicos en 1970. 23/

La velocidad y capacidad de los aviones de retropropulsión a chorro, es casi el doble de los Douglas DC-6B y DC-7, usados actualmente en Centro América. Además, su capacidad de rendimiento es casi tres veces mayor, dichas características los ha hecho útiles para el servicio internacional. Sin embargo dichas características varían considerablemente entre los aviones según la ruta que sirvan.

El constante perfeccionamiento ha hecho posible incrementar la velocidad como la capacidad, y cuando aumentan simultáneamente dichas características, aumenta la productividad, bajando los costos por unidad.

La productividad del avión, se estima en función de su capacidad útil por la utilización de esa capacidad. - 24/

El óptimo funcionamiento relacionado con la explotación, se logra cuando se obtienen los más altos rendimientos de cada una de las operaciones sin empujar, por otro lado, los costos de producción a niveles antieconómicos, por ejemplo: el consumo de combustible, ya que mientras espera turno de despegue o de aterrizaje, o toma altura, sus motores trabajan a bajos niveles, consumiendo cantidades desproporcionadas de combustible, relativas a la velocidad que están desarrollando. Pero cuando toma altura, alcanza su mejor coeficiente entre velocidad y combustible.

Además de los problemas creados por tal motivo, tenemos que estos nuevos aviones, por otra parte, implican costos de adquisición y de operación mucho más elevados y, por la otra, pueden absorber un volumen de tráfico mucho mayor que los correspondientes a los aviones actualmente utilizados. Sólo es posible lograr un equilibrio económico si la mayor capacidad de los aviones de retropropulsión puede aprovecharse adecuadamente.

De ahí que tales problemas se puedan clasificar en los siguientes:

1) La capacidad disponible para prestar los diversos servicios de transporte aéreo y los costos inherentes a esta capacidad.

2) El volumen de tráfico servido por el transporte aéreo, los ingresos que se derivan del mismo y la distribución del tráfico y de los ingresos en relación con la capacidad suministrada; y

3) Las dificultades que existen para lograr un equilibrio económico entre la capacidad y el tráfico. -25/

24/ El Transporte Aéreo en la América Latina - Unión Panamericana - 1961

25/ El Transporte Aéreo en la América Latina - Unión Panamericana - 1961

b) Problemas Relativos a los Ingresos.

Cualquiera que sea el volumen del tráfico, su eficacia como fuente de ingresos y como base para un industria sólida del transporte aéreo **depende** también del nivel de las tarifas. Las tarifas del tráfico aéreo internacional para pasajeros y carga son fijadas, en gran parte, por la Asociación Internacional para Transporte Aéreo (AITA) que representa el 80% de las líneas aéreas del mundo y que funciona con la aprobación de los gobiernos participantes. En cuanto a Centro América las tarifas fijadas por acuerdo, han trolezado con mayores dificultades, prevaleciendo las "tarifas libres" en cada país . - 26/

c) Capacidad y Costo

La determinación del nivel apropiado de precios, constituye, en toda industria, una labor fundamental para el logro del equilibrio razonable entre los ingresos y los costos. Para ello deben de considerarse las características de la capacidad productiva con que se cuenta.

La capacidad productiva en la industria del transporte aéreo está representada por numerosas clases de aviones cuyas características de servicio y costo son distintos. Los aviones pueden trasladarse de una ruta a otra de manera, que tecnológicamente hablando, la industria posee flexibilidad para adaptar su capacidad a la demanda que existe. Sin embargo, una vez asignada cierta capacidad a un servicio determinado, el costo de operaciones de este servicio es fijo en gran parte, cualquiera que sea la intensidad con que se use. Llevar un asiento o espacio de carga vacíos cuesta virtualmente lo mismo que llevarlos llenos, pero no produce ingresos. Un asiento-kilómetro producido, pero desocupado no puede guardarse para venta posterior como cabría hacerlo con otros productos. - 27/

La variedad de tipos de aviones disponibles se ha ampliado con el advenimiento

26/ El transporte Aéreo en la América Latina- Unión Panamericana - 1961
27/ T. A. A. L. - U. P.: op. cit. -

de los aviones de retropropulsión que tienen un radio de operación más extenso, mayor capacidad de acarreo, mayor velocidad, y cuando cabe aprovechar eficazmente estas ventajas, un costo menor por unidad de servicio de transporte efectuado todo ello en comparación con aviones de tipos anteriores. Sin embargo durante un prolongado periodo de transición, la mayoría de las líneas aéreas se enfrentan con problemas nuevos y complejos, ya que las ventajas que ofrecen los aviones de retropropulsión sólo favorecen a las aerolíneas que pueden obtener un índice de aprovechamiento relativamente elevado de la gran capacidad productiva de tales equipos.

Si bien el aprovechamiento de la capacidad es un factor fundamental para determinar la eficiencia y los costos de una línea aérea, no es el único que reviste importancia. El aprovechamiento eficaz del personal de vuelo y en tierra, la garantía y economía en las labores de mantenimiento, el control apropiado de las operaciones, la inteligente promoción del mercado, la planificación económicamente sólida y técnicamente flexible de las operaciones futuras, así como otras muchas funciones inherentes a una administración capaz, son aspectos que también revisten mucha importancia. - 28/

d) Razones del Desequilibrio Económico. -

Lo dicho hasta ahora sobre los problemas inherentes al desarrollo del tráfico la fijación de tarifas, el aprovechamiento de la capacidad y el control de los costos, revela varios de los motivos por los que muchas de las líneas aéreas centro americanas aún no han podido equilibrar sus ingresos y egresos.

Ciertamente, muchos de estos problemas no son radicalmente diferentes a los que enfrentan otras industrias, y una de las características del transporte aéreo, es el interés de los Gobiernos de poseer una línea aérea propia lo que ha anulado todo esfuerzo debido a la ausencia de planes bien coordinados, ya que cada país, está programando su aeropuerto, influyendo a tal situación, intereses puramente militares. Así tenemos, que en El Salvador, según publicaciones de la Dirección de Aeronáutica Civil, en septiembre de 1976, se proyecta la construcción de un

aeropuerto en la Hacienda Miraflores, en base a un estudio realizado en 1956, con la OACI, su costo se ha estimado en unos 16 millones de colones.

Honduras ha obtenido un préstamo del Banco Centroamericano de Integración Económica, en 1967, para realizar el estudio de un nuevo aeropuerto o la ampliación de uno de los aeropuertos actualmente en servicio. Entre las alternativas de dicho estudio están: la construcción de un nuevo aeropuerto en Cerro de Hule, el cual según técnicos, no es aconsejable debido a la distancia que estará de Tegucigalpa (36 km), o la ampliación del aeropuerto de Toncontín, el cual representa obstáculos por su terreno montañoso, o la ampliación del aeropuerto de San Pedro Sula, el cual reúne los requisitos necesarios para un buen aeropuerto. En igual forma existen proyectos en Guatemala, Nicaragua y Costa Rica.

Tales propósitos han inducido a los gobiernos a proporcionar ayuda financiera a líneas aéreas incipientes con la esperanza de que con el tiempo llegasen a ser autosuficientes.

Además la existencia en Centro América de un número considerable de líneas aéreas, que al operar las rutas a larga distancia necesariamente atraviesan varios países, ha tendido a multiplicar el número de aerolíneas en el mismo segmento de ruta. ^{29/}

Pero por otra parte, el desarrollo económico de Centro América no ha permitido crear un volumen de tráfico aéreo que se compense con las aerolíneas, ya que no han podido lograr la escala de operaciones necesaria para usar por ejemplo aviones más modernos.

Estas características políticas, geográficas y económicas tienen efectos adversos en el desarrollo del transporte aéreo.

Tal situación, hace difícil la construcción de uno o dos aeropuertos internacionales, para servir a toda la región por un cierto período, ya que no se cuenta con los fondos necesarios que implican tales obras que requieren grandes inversiones con sus consecuencias en la Balanza de Pago y otras inversiones en sectores --

^{29/} Estudio sobre transporte aéreo en las Américas - 1964.

más importantes para el desarrollo económico centroamericano.

Los países Centroamericanos, deberán pues considerar en común, las necesidades futuras, cuya solución reclama un conocimiento de tales factores, y especialmente, de una cooperación entre sí.

De allí, la importancia decisiva de la coordinación técnica-económica del transporte aéreo en Centro América, para planificar el futuro regional e internacional y obtener los beneficios y ventajas que ofrece la moderna técnica aeronáutica.

CAPITULO III

ASPECTOS ECONOMICOS E IMPORTANCIA DEL TRANSPORTE AEREO EN LA
INTEGRACION ECONOMICA CENTROAMERICANA

1. - VOLUMEN Y MOVIMIENTO DE PASAJEROS Y CARGA SEGUN ORIGEN Y DESTINO. -

Los servicios regionales ofrecidos por las Compañías Centroamericanas, no se pueden considerar como tales propiamente dichos, ya que tales rutas, como ya se ha dicho anteriormente, no son adecuadas para hacer frente a sus necesidades orientando pues, sus servicios al transporte internacional.

Con excepción de algunos vuelos de SAHSA que conecta a San Pedro Sula con Guatemala y a San Pedro Sula con San José y la AVIATECA que conecta a Guatemala con San Pedro Sula; Tegucigalpa con Guatemala y Guatemala con El Salvador, todos los demás vuelos que operan en la región terminan o empiezan en un punto fuera de la región.

La única compañía extranjera que opera todo Centro América, es la Pan American World Airways y desde el inicio de sus servicios su objetivo principal en Centro América, ha sido para operar la ruta, América del Sur. Dicha Compañía ha absorbido desde la inauguración de su servicio, en Centro América, el mayor tráfico de pasajeros que todas las demás líneas centroamericanas juntas. Pero a partir de 1965, parece ser que dicha tendencia ha disminuido por las mejoras sustanciales introducidas por TACA, LACSA y LANICA . -

Se sabe que el punto básico de transporte aéreo es la velocidad, pero para explotar tal ventaja, deben hacerse horarios adecuados para ofrecer al pasajero la ventaja de ir y regresar el mismo día.

Aunque es posible en ciertos casos de lograrlo, resulta difícil regresar el mismo día, debido a que sus horarios no lo permiten, ya que las Compañías cambian constantemente sus horarios, prevaleciendo por lo general una aglomeración de vuelos en determinadas horas del día. Tales deficiencias básicas seguirán existiendo mientras no se dé una importancia al servicio regional, deficiencia que también existe en los servicios internacionales ya que sus horarios tampoco ---

están bien coordinados, teniendo el pasajero en la mayoría de las veces, que esperar horas y en ciertos casos un día para hacer el transbordo. El problema es más agudo, cuando el pasajero quiere realizar por ejemplo: un viaje entre La Ceiba (Honduras) y Bluefields (Nicaragua), y regresar el mismo día.

El cuadro No. 9, señala los segmentos de las rutas regionales y las rutas servidas por las Compañías en la Región.:

CUADRO No. 9

Los segmentos de las rutas regionales cubiertas por los servicios actuales son: 1/

Las rutas regionales servidas actualmente por las Compañías que operan en Centro América son: 2/

Entre	Y	
Guatemala	San Salvador San Pedro Sula Tegucigalpa Managua San José	<u>AVIATECA</u> : Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula y Tegucigalpa <u>TACA</u> : San Salvador, Guatemala, Tegucigalpa, Managua, San José.
San Salvador	San Pedro Sula Tegucigalpa Managua San José	<u>TAN</u> : San Pedro Sula, Tegucigalpa, y San Salvador. <u>SAHSA</u> : San Pedro Sula, Tegucigalpa, Guatemala y San José
San Pedro Sula	Tegucigalpa San José	<u>LANICA</u> : Managua y San Salvador
Tegucigalpa	Managua San José	<u>LACSA</u> : San José y San Salvador
Managua	San José	<u>P. A. A.</u> : Guatemala, San Salvador, San Pedro Sula, Managua, San José. <u>CCFA</u> : San José-Panamá <u>FAISA</u> : San José- Panamá

A. - TRAFICO LOCAL, REGIONAL E INTERNACIONAL POR LINEA AEREA
DE CADA PAIS.

1. - GUATEMALA

El cuadro No. 10, detalla el tráfico local e internacional de AVIATECA, durante 1959-64

1/ T. S. C. op. cit.

2/ Oficial Airline Guide - Sep. 1967

Las estadísticas sobre origen y destino, fueron imposibles de obtener sin embargo, es interesante observar que el tráfico de pasajeros internacional, aumentó de 1963 a 1964 en más del 18%

CUADRO No. 10

TRAFICO DE AVIATECA 1959-64

NUMERO DE PASAJEROS Y TONELADAS METRICAS DE CARGA

AÑO	1/ INTERNACIONAL				LOCAL			
	Pasajeros	%	Carga Ton. Métr.	%	Pasajeros	%	Carga Ton. Métr.	%
1959	7.696		1.248.2		48.305		4.465.4	
1960	10.961		895.8		47.831		4.153.3	
1961	10.533		1.199.1		44.975		1.868.2	
1962	9.163		1.495.3		42.805		1.566.4	
1963	9.913		1.470.3		39.551		1.623.2	
1964	11.727	52.4	2.037.2	63.2	44.979	60	2.114.6	

1. Incluye solamente tráfico de Miami y Nueva Orleans.

FUENTE: Estudio del transporte en Centro América 1964-64

Durante el período, el número de pasajeros internacional, aumentó de 7.696 a 11.727 en 1964. El incremento en el período fue 52.4%. En cambio, el movimiento de pasajeros local, experimentó una disminución durante el período del 6%. En relación a la carga transportada, la carga internacional es la que tuvo más importancia, con un incremento del 63.2%, en cambio la carga local fue la que más descendió en el período, tal descenso del 78.5% se debió principalmente a la apertura de la carretera entre Guatemala y Puerto Barrios.

2 - EL SALVADOR. -

El Cuadro No. 11, señala el tráfico de TACA, de pasajeros y carga durante el período 1959-1963, el tráfico total de pasajeros y carga (ton. Métr.), aumentó de 56.025 pasajeros en 1959 a 77.346 en 1963 y el de carga de 2.489.8 a 2.714.2 para el mismo período. El incremento durante el período es el de 38.1% en el de -

pasajeros y el de carga el 7.8%. El incremento de pasajeros más importante fue entre 1960-1961, con el 174%.

CUADRO No. 11

TRAFICO TOTAL DE TACA 1959- 1963

TRAFICO	1959	1960	1961	1962	1963	%
Pasajeros	56.025	64.507	28.531	78.354	77.346	38.1
Carga(Ton. Métr)	2.388,9	2.428,3	2.022,6	2.999,5	2.575,9	7,8

Ver apéndice Cuatro No. 1

FUENTE: Estudio del transporte en Centro América T. S. C. 1964-1965

El cuadro No.12, señala el transporte de ciertos segmentos, siendo San Salvador-San José el más importante con el 38.8%.

CUADRO No. 12

Tráfico Entre	1959	1960	1961	1962	1963	%
Guatemala- Tegucigalpa	1.444	1.381	1.403	1.692	1.612	11.6
San Salvador- San José	749	716	828	937	1.040	38.8
Managua-San Salvador	854	789	755	1.004	982	14.
TOTAL	3.047	2.886	2.986	3.633	3.634	

FUENTE: Estudio del Transporte en Centro América T. S. C. 1964- 1965

3. - HONDURAS

El tráfico regional e internacional de pasajeros de TAN, se incrementó el 6.3% durante 1961-1963.

El mayor incremento, según su origen y destino durante los 3 años fue entre San Salvador- Miami, con el 165.1% y viceversa, con el 108.4%; luego siguen los segmentos Belice-San Pedro Sula, Belice-Miami; Belice-Guatemala; San Pedro Sula-Belice; San Pedro Sula-Miami; Miami-San Pedro Sula. -

Durante esos tres años TAN transportó pasajeros de la región con destino a Miami 19.236 y con origen a Belice 1.191, o sea, que el total de pasajeros transpor-

tados fue de 20.421; los que ingresaron con origen de Miami, fueron 18.669 y con origen de Belice 1.886, siendo el total de 20.555 pasajeros. Los pasajeros transportados regionalmente fueron 12.266. 3/

Con respecto al transporte de carga regional e internacional, la situación fue distinta, ya que durante el período 1959-1963, tuvo una disminución del 13.8%, tal disminución se debió a la desviación de comercio, principalmente entre Miami y Centro América. El incremento más grande fue entre Belice y Miami con el 1.682.6%. El transporte de carga regional, disminuyó durante los 5 años, con excepción del segmento Guatemala- San Pedro Sula, en donde el incremento fue de 228.1%. - 4/

El cuadro No.13 muestra el tráfico local total de SAHSA de pasajeros y de carga, durante 1959-1963. El transporte de pasajeros aumentó de 82.223 en 1959 a 91.582 en 1963.

El transporte de carga, disminuyó de 5.951 (ton. métricas) en 1959 a 5.514 en 1963 y el servicio de correo al cual prestó un buen servicio a regiones aisladas, se mantuvo en un determinado nivel (160 toneladas métricas).

El total de pasajeros kilómetros, aumentó de 10.317 en 1959 a 13.340 en 1963, o sea que el promedio recorrido por los pasajeros aumentó de 125 kilómetros a 146 km.

El transporte de pasajeros fue el más importante, en cuanto al transporte de carga, la disminución se debe a operar rutas que ya estaban siendo servidas por el transporte de carretera, principalmente durante el período 1961 y 1962, las cuales ruvo que abandonar. -

3/ Ver apéndice cuadro No.2

5/ Ver apéndice cuadro No.3

CUADRO No. 13 . -

TOTAL DEL TRAFICO LOCAL 1959 - 1963

SAHSA

TRAFICO	1959	1960	1961	1962	1963
Pasajeros	82,223	89,431	86,061	88,188	91,582
Pasajeros Km(1,000)	10,317	12,700	12,411	12,801	13,340
Carga(Ton. Métr.)	5,951	5,105	5,522	5,442	5,514
Correo(Ton. Métr.)	160	154	160	160	160

FUENTE: Estudio del Transporte en Centro América T.S.C. 1964-1965

El tráfico local de pasajeros entre las principales ciudades (en las que volaron más de 1,000 pasajeros) aumentó de 58,361 pasajeros a 62,369 pasajeros, de 1960 a 1963. El aumento de pasajeros se debe principalmente a las conexiones de Tegucigalpa- San Pedro Sula, Ceiba, Tela y Clanchito, donde las vías de comunicación son deficientes. Siendo la ruta Tegucigalpa - San Pedro Sula la más importante, aumentando de 24,157 pasajeros en 1960 a 25,865 en 1963, siguiendo la conexión San Pedro Sula-La Ceiba con 7,220 pasajeros en 1960, a 8,419 pasajeros en 1963.

Sin embargo el de carga tuvo una disminución de 4,957 (Ton. Métr.) en 1960 a 4,737(Ton. Métr.) en 1963, pero dicha disminución se debió en algunas ciudades, donde fueron construidas carreteras, ya que la ruta Tegucigalpa-San Pedro Sula, aumentó de 901 (Ton. Métr.) en 1960 a 1,137(Ton. Métr.) en 1963, siguiendo las rutas Tegucigalpa-La Ceiba; San Pedro Sula-La Ceiba y San Pedro Sula-Tela y Clanchito; dicho aumento se debe como ya se ha dicho por las deficiencias en carreteras, principalmente. §/ La disminución estuvo principalmente, tanto en el tráfico de pasajeros como en el de carga por el mejoramiento de algunos tramos en el occidente así como también por la construcción de la carretera entre San

§/ ver apéndice Cuadro No. 4. -

Pedro Sula, continuando a Chamelecón, Santa Rosa, Nueva Ocotepeque y su conexión con la frontera de El Salvador en la frontera de El Poy, e igualmente sucederá en el futuro cuando se mejore la carretera Tegucigalpa-San Pedro Sula, donde tendrá que discontinuar las ciudades que conecte dicha carretera. Quizás esto explique, porqué SAHSA, está operando rutas internacionales a partir de 1967, (Nueva Orleans, Islas San Andrés-Colombia, Costa Rica).

El tráfico total regional de pasajeros según origen y destino, aumentó de 5.836 a 10.852 pasajeros de 1959 a 1963. Dicho aumento regional se debió principalmente al tráfico con Guatemala, por ser la mejor vía de comunicación. En 1963 volaron de Guatemala a San Pedro Sula 3.320 pasajeros y de San Pedro Sula a Guatemala, 2.870 pasajeros, incrementándose en el 57% correspondiendo el 43% a los demás países de la región. 7/

Actualmente, SAHSA no opera en las rutas a Puerto Barrios y San Salvador. El tráfico total de carga regional e internacional fue en 1959 de 91.0 (ton. métr.) y en 1963 de 475.4 (ton. métr.), lo que significa un incremento del 422.41%. De las 475.4 (ton. métr.) transportadas en 1963, se debió al comercio entre San Pedro Sula y Guatemala con un total de 379.9 (ton. métr.) de los cuales 363.1 (ton. métr.) fueron exportadas por Guatemala y el 16.8 (ton. métr.) correspondió al resto de la región. - 8/

4. - NICARAGUA

El tráfico total de pasajeros y carga local en los años de 1960-1964, de LANICA es como sigue:

es como sigue:	<u>1960</u>	<u>1961</u>	<u>1962</u>	<u>1963</u>	<u>1964</u>
Pasajeros	22.721	24.587	26.852	29.596	31,662
Carga(ton. métr.)	8.045.6	6.409.1	7.197.3	9.010.4	3.156.3

FUENTE: Estudio de Transporte para Centro América T. S. C. 1964- 1965

En el tráfico local ha tenido problemas y a que era el único medio de transporte entre la zona oriente sobre todo a las minas de Sierra y Bonanza y al Puerto de Santa Isabel. Pero la construcción de carreteras ha provocado una disminución habiendo oscilado la carga entre 6.409.1 y 9.010.4 (ton. métr.) durante el período.

7/ Ver apéndice cuadro No. 5

8/ Ver apéndice cuadro No. 6

El cuadro No. 14, indica el tráfico regional e internacional de pasajeros y carga de LANICA entre los años 1960-1962 el cual incluye itinerarios de rutas solamente; la ruta San Salvador-Managua no es representativa porque sus vuelos comenzaron a fines del año de 1960, pero muestra una tendencia de crecimiento ya que de 224 pasajeros que volaron a Managua en 1961, aumentó a 366 en 1963 e igualmente sucede con las rutas Managua-San Salvador. El incremento entre 1962 y 1963 de la ruta San Salvador-Miami, fue de 9.2%.

Siendo el incremento más importante entre Miami-Managua y Managua-Miami, con el 126.2% y el 109.7%, respectivamente. - El tráfico entre los dos se incrementó en 117.4%.

CUADRO No. 14

LANICA-TRAFICO REGIONAL E INTERNACIONAL DE PASAJERO Y CARGA

1960- 1963

ORIGEN		1960	1961	1962	1963	aumentó en el periodo	1960	1961	1962	1963	aumentó en el periodo
Managua	San Salvador-Miami	42	446	1,453	390		44.2	33.8	2.5	8	
		1,875	2,216	3,139	3,931	109.7	954.1	1,570.7	916.6	1,029	81.1
San Salv.	Managua	35	224	332	336		12.7	15.9	3.6	7	44.9
	Miami	45	578	1,648	1,800	9.22	39.0	31.8	0.4	4	
Miami	Managua	1,643	1,978	2,915	3,717	126.2	916.5	854.2	1,064.0	1,192	30.1
	San Salv.	27	261	428	1,675		16.3	142.1	104.1	16	
Managua	Miami	3,518	4,194	6,054	7,648	117.4	-	-	-	-	-

FUENTE: Estudio Centroamericano de Transporte T.S.C. - 1964- 1965

La carga transportada fue desfavorable para la economía del país ya que las importaciones se incrementaron en un 30.1% mientras las exportaciones entre Managua y Miami fueron 7.9%; en cuanto a la ruta Managua-San Salvador decrecieron en 61.1% de Managua a San Salvador y de San Salvador a Managua, en el 44.9%. En cuanto al segmento San Salvador-Miami, no es analizable ya que LANICA como afiliada a la AESA de El Salvador, es esta última la que maneja la carga de San Salvador-Miami. -

5. - COSTA RICA

El cuadro No. 15 muestra el tráfico de pasajeros y carga local entre las principales conexiones que tienen LACSA, siendo Puerto Limón y la parte Sur el de más importancia para LACSA, en cuanto al volumen de pasajeros. Tal situación se debe, a la distancia relativamente larga y la falta de comunicaciones, lo cual ha impedido integrar plenamente dichas regiones a la economía nacional.

La carga si bien no se incrementa durante todo el período, se mantiene a un determinado nivel.

CUADRO No. 15
TRAFICO LOCAL 1/ 1960-64

AÑOS	Guana caste	Farrita Palmar Golfo	Los Chi- les	Upala	Limón	Total
<u>PASAJEROS</u>						
1960	12.131	59.139	3.095	1.143	39.733	115.241
1961	9.783	60.343	2.795	1.229	38.079	111.229
1962	9.705	56.022	3.638	812	36.692	106.869
1963	10.527	50.589	2.390	1.954	42.148	107.608
1964	9.261	46.475	2.863	1.974	37.369	98.442
<u>Carga(Ton. Métr.)</u>						
1960	569.9	1.749.2	611.2	285.7	1.918.3	5.134.3
1961	520.3	1.883.8	529.7	244.5	1.692.1	4.850.4
1962	577.0	2.200.5	589.2	254.2	1.776.9	5.497.8
1963	527.3	1.977.1	391.7	447.5	1.861.2	5.204.8
1964	457.2	1.839.8	317.5	491.5	1.709.4	4.865.4

1/ No incluye vuelos corrientes y especiales

FUENTE: Estudio de Transporte en Centro América T. S. C. 1964-1965

La situación general lo muestra el Cuadro No.16 durante el período en el cual de 128.657 pasajeros transportados en 1960, disminuyó a 103.312 pasajeros. - Los pasajeros kilómetros se redujeron de 15.820 a 12.709 y los mismo sucedió con la carga que disminuyó de 7.431.2 (Ton. Métr.) a 6.163.7(Ton. Métr.) en 1964. -

CUADRO No. 16

TRAFICO LOCAL DE LACSA 1/

1960-1964

	1960	1961	1962	1963	1964
Pasajeros	128.657	119.401	110.702	112.759	103.312
Pasajeros Kilom.	15.820	14.554	13.531	13.876	12.709
Carga(Ton. Métr.)	7.431	6.820	7.013.8	7.160.6	6.163.7

1/ Incluye vuelos corrientes y especiales.

FUENTE: Estudio del Transporte en Centro América T. S. C. 1964- 1965

El movimiento regional e internacional de pasajeros entre 1959 y 1964, según su origen y destino, aumentó de 22.259 pasajeros en 1959 a 39.452 en 1964 incrementándose en el 77.2%; dicho incremento se debió al tráfico entre Panamá-San Salvador (544.7%) y San Salvador-Panamá(341.3%)

En cuanto al volumen de pasajeros que más ingresaron a San José, fue de Miami de 3.305 en 1959; ingresaron 7.312 en 1964. - 9/ Pero como no se cuenta con una información o estadística sobre la nacionalidad de dichos pasajeros, no se puede hacer un análisis exacto, lo más lógico es que eran en su totalidad turistas, de nacionalidad centroamericana, que habían viajado de Miami, ya que de 8.796 que habían viajado a Miami, ingresaban a San José 7.312, lo cual hace suponer tal observación. -

El transporte de carga durante el mismo período es como sigue: 10/

9/ Ver Apéndice cuadro No. 7

10/ Ver Apéndice cuadro No. 8

1959	1960	1961	1962	1963	1964	%
2.472.3	2.733.8	2.343.9	3.667.8	3.967.4	4.229.	73.9

El incremento, durante el período fue de 73.9%. En 1959, el Transporte de Carga entre Costa Rica y El Salvador, fue de 31.3 (ton. métr.) y en 1964 de 54.3 (ton. métr.); en cambio, entre El Salvador y Costa Rica fue de 18.7 (ton. métr.); y 17.3 (ton. métr.) lo que indica un incremento de 73.5% de carga transportada de Costa Rica a El Salvador, mientras que para El Salvador fue de 36.2%.

El incremento de carga con destino a Méjico fue el 294.4%. En cambio la carga de Méjico con destino a San José se incrementó en 219 % y con El Salvador el 253.1%. -

La carga transportada con origen de Miami se incrementó en el 29.8%. Tal incremento de carga se debe principalmente a la transportada con destino a Centro América.

B - VOLUMEN DEL TRAFICO AEREO REGIONAL DE PASAJEROS EN CENTRO AMERICA (Líneas Aéreas Centro Americanas)

El tráfico regional de pasajeros según origen y destino, aumentó de 23.842 pasajeros en 1959 a 50.740 en 1963; dicho incremento en el período fue de 75.9%, en el cual El Salvador ocupó el primer lugar de personas (pasajeros) que viajaron a los demás países centroamericanos, teniendo un incremento del 83.4% pasajeros de los cuales el 96% viajaron a Managua y San Pedro Sula; el 64.5% a Guatemala y Tegucigalpa y San José el 55.9% y el 13.8% respectivamente. Le siguió Guatemala con el 79.4% de pasajeros, siendo San Pedro Sula al lugar que más viajaron, dicho incremento fue el 109.5%. -

Luego San José con el 74.8% de pasajeros. Dicho incremento se debió a las personas que viajaron a Managua que fue el 226.1%. -

Nicaragua con el 70.2%, siendo dicho tráfico principalmente con San José, el cual

fue de 238.0%. -

San Pedro Sula con el 58.6%, de los cuales viajaron a San Salvador, el 114.6% y el 66% a Guatemala y por último Tegucigalpa con el 5.2%. -

En cuanto a pasajeros-kilómetros fue Nicaragua el que ocupó el primer lugar con el 73.0%, luego Guatemala y San Pedro Sula con el 71.8%. El Salvador con el 62.7%. -

El total de pasajeros-kilómetros en toda la región fue el 67.2%

El aumento total de área, estuvo en los pasajeros que viajaron en las rutas siguientes: Managua-San José; San José-Managua; San Pedro Sula-San Salvador y Guatemala-San Pedro Sula. - 11/

Al examinar el tráfico de pasajeros en la región, incluyendo P.A.A. se observa que las líneas aéreas centroamericanas no son lo suficiente fuertes para competir con la P.A.A. y una de sus causas es la misma competencia entre ellas, favoreciendo así a la P.A.A. - Además no tienen interés en las rutas regionales, sino que en rutas internacionales, viéndose aventajadas por una Compañía que tiene su base fuera de la región.

El cuadro No. 17 nos muestra que P.A.A. transportó 34.36% pasajeros y todas las líneas aéreas centroamericanas 39.248 pasajeros de los cuales el 53.3% viajaron en líneas centroamericanas y el 46.7% en P.A.A.

CUADRO No. 17 12/

Aerolíneas	Pasajeros	%	Pasajeros Km.	%
Centroamericanas	39.248	53.3	14.649	50.5
Pan American World Airways	34.367	46.7	14.373	49.5

El promedio de la distancia para las líneas aéreas centroamericanas fue de 344 km.

11/ Ver apéndice cuadro No. 9

12/ ver apéndice cuadro No. 10

y para la Pan American World Airways de 418 km. . - Lo cual indica el interés de P.A.A. por largas distancias, ya que la diferencia de porcentaje en cuanto al transporte de pasajeros fue de 6.6% a favor de las líneas aéreas centroamericanas; en cambio dicha variación fue distinta en cuanto a pasajeros-kilómetros siendo de 1%. Esto nos lleva a concluir el interés que existe por las distancias largas donde la tarifa es alta y la productividad de los aviones es mejor aprovechada.

C - VOLUMEN DEL TRANSPORTE REGIONAL DE CARGA AEREA EN C.A.

El transporte regional de carga según origen y destino aumentó de 498.9 (ton. metr.) en 1959; a 1.181.3 (ton. métr.) en 1963, el incremento durante el período fue de 139.1%, ocupando Guatemala el primer lugar con un incremento de 312.4% que se debió principalmente a su comercio con San Pedro Sula, el cual se incrementó en 1.122.2%; pero con el proyecto de la carretera entre ambas ciudades la carga en su mayoría será transportada terrestrenmente. El incremento de carga transportada con las demás capitales centroamericanas fue negativa, con la excepción de Nicaragua en que el incremento fue el 154.8%. -

Costa Rica, ocupó el segundo lugar con un incremento de 219.7% lo que se debió al incremento con Nicaragua que fue de 409.1% durante el período, siguiendo El Salvador con un incremento de 227.7%, luego Tegucigalpa con el 208.7% y finalmente Guatemala con el 7.5%. -

San Pedro Sula ocupó el tercer lugar con un incremento de 205.9%, el cual se debió principalmente al transporte con Guatemala, con un incremento de 375.0% y con El Salvador el 145.4%.

Nicaragua tuvo un incremento de 32.9% ocupando el cuarto lugar, el cual se debió a la carga transportada a El Salvador, siendo el 84.2%; con Costa Rica fue el 33.3% habiendo sido negativo solamente con Honduras (-11.3%)

El Salvador ocupó el quinto lugar, el incremento fue de 5.8%; la carga con destino a Nicaragua tuvo en el período un incremento de 132.6% con Honduras el 88.9%, con Guatemala el 100%, siendo negativo con San Pedro Sula y Costa Rica, y por

último está Honduras teniendo una disminución en el período de 12.5%.

El incremento de toneladas-kilómetros en la región fue 119.6%.

El incremento total de carga del área se debió principalmente al segmento Guatemala-San Pedro Sula, siendo para el resto de la región el 69.9%. - 13/

La carga transportada regionalmente en 1963 por todas las Compañías Centroamericanas y Pan American World Airways nos indica, como se puede ver en el cuadro No. 13, el interés de Pan American World Airways en las distancias largas.

CUADRO No. 13

Aerolíneas	COMPETENCIA DE RUTAS			
	Toneladas	%	Ton. kms.	%
Centroamericanas	825.0	60.8	407	62.1
P.A.A.	531.2	39.2	248	37.9

Ver apéndice cuadro No. 12.

El total de kilómetros recorridos fue de 408.700 km. de los cuales 388.300 km. fueron recorridos por las líneas aéreas centroamericanas y 20.400 km. por Pan American World Airways, o sea que el 95% de kilómetros recorridos correspondió a las Compañías centroamericanas. Las toneladas transportadas por líneas centroamericanas fueron 825, mientras que Pan American World Airways, transportó 531.2 toneladas. Dichas toneladas transportadas por Pan American World Airways fueron en distancias largas en donde el costo del flete es de gran importancia.

3 - INVERSIONES TOTALES EN LOS TRANSPORTES EN CENTROAMERICA

Dentro del Programa de Integración Económica, el transporte como ya se ha

13/ Ver apéndice cuadro No. 11. -

dicho es de gran importancia. Pero una información adecuada y específica relativa a los gastos y los ingresos públicos no fue obtenible, de manera que es imposible ofrecer un completo panorama de las inversiones públicas en los transportes en general.

La inversión pública en los medios del transporte aéreo en Centro América durante los años pasados, ha sido inadecuada para proveer o mantener las necesidades del transporte aéreo. Pero, a partir de 1964 un número de planes del transporte aéreo fueron programados y como se cree, muchas de las deficiencias serán corregidas.

Durante el período de 1955-1963 se invirtieron 694.733.000 pesos centroamericanos en transportes (ver cuadro No. 19) de los cuales \$390.008.000 se utilizaron en instalaciones fijas y \$304.345.000 en equipo móvil. Del total que se invirtió en instalaciones fijas y equipo, la inversión pública fue más grande con \$397.258.000 luego la inversión privada con \$ 297.475.000. Los fondos de fuente interna fueron \$205.372.000 de los cuales \$151.079.000 procedieron de los presupuestos gubernamentales y \$54.293.000 de préstamos. Los fondos de fuente externa fueron de \$ 191.886.000 de los cuales \$91.103.000 fueron préstamos y \$100.783.000 de concesiones.

De los \$ 297.475. de la inversión privada solamente \$8.999.000 se destinaron a carreteras, aeropuertos, lo demás en equipo como vehículos, aviones, -

Las inversiones más grandes fueron en 1957 y 1958, con un promedio de \$100.000.000 cada año. Los motivos que influyeron en tales fluctuaciones son debidos a las concesiones que en 1958 fueron de \$47.000.000 mientras que en 1961, fue de \$20.700.000; otro factor fue también la disminución de los préstamos en los mismos años de \$23.000.000 a \$11.300.000. en 1961.

CUADRO No. 19

FUENTE DE INVERSION (EN MILES : \$)

	1955	63	Promedio Anual	%
Total Inversiones en Trans- portes		694.733	77.2	100.0
Fondos Privados	297.475		33.1	42.8
Fondos Públicos	397.258		44.1	57.2
FONDOS PUBLICOS				
Fuentes Internas		205.372	22.8	29.6
Presupuesto Guber.	151.079		16.8	21.9
Bonos	54.293		6.0	7.8
FUENTES EXTERNAS				
Concesiones	100.788			
Préstamos	91.103			
		191.886	21.3	27.6

FUENTE: Apéndice cuadro No. 18

1) GUATEMALA

Las inversiones en Guatemala en el período 1955-63 fueron de \$247.145.000, de los cuales \$219.193.00 fueron invertidos en carreteras o sea el 88.69% del total de inversiones de los cuales \$83.408.000 se destinaron para compra de vehículos particulares y \$135.785.000 para carreteras; el financiamiento interno fue de \$63.578.000 y el externo de \$72.207.000 luego siguen el ferroviario con el 4.43% el aéreo con 3.56% o sea un monto de \$3.799.000 y el 3.32% para el marítimo o sea \$8.205.000. - 14/

2) EL SALVADOR

La inversión en el transporte aéreo ocupó el tercer lugar con el 3.23% del total de todas las inversiones en transporte o sea \$ 4.348.000, el primer lugar fue el de carreteras con el 82.43% o sea \$110.794.000 luego siguen en segundo lugar el marítimo con el 12.90%; siendo tal aumento para financiar la construcción del puerto de Acajutla en 1961 y por último está el ferroviario con el 1.38%. 15/

14/ Ver apéndice cuadro No. 20

15/ ver apéndice cuadro No. 21

3. - HONDURAS

El aéreo ocupa también el tercer lugar con el 3.27 %, siendo el de carreteras el porcentaje más alto con 91.38% y luego el ferroviario con el 4.78%. 16/

4 - NICARAGUA

El aéreo ocupa el tercer lugar con el 8.09% del total en inversiones y el de carreteras el primer lugar con el 78.40% por último está el ferroviario con el 1.75%. 17/

5. - COSTA RICA

Las inversiones en el aéreo ocupan el tercer lugar con el 3.93% del total de las inversiones o sea \$5.047.000, el más importante es el de carretera con el 86.6% y por último el marítimo con el 0.93%. - 18/

Del total de inversiones en el aéreo el 86.6% correspondió al de carreteras, luego el marítimo con el 5.7%, el aéreo con el 4.2% y por último el ferroviario con el 3.6%. - 19/

A. - INVERSIONES EN EL TRANSPORTE AEREO

1. - Guatemala

Las inversiones públicas y privadas en el transporte aéreo durante el período comprendido entre 1957 y 1963 ascendieron a \$8.799.000 de pesos centroamericanos, de los cuales \$4.423.000 fueron de fondos públicos y \$4.376.000 de fondos privados o sea que el 50.27% de origen público y el 49.73% de origen privado.

De los fondos público el 79.65% fueron realizados por el presupuesto del gobierno, y préstamos internos y el 20.35% de origen externo, o sea que el monto total 800 mil fueron para mejoras en los aeropuertos de todo el país.

13/ Ver apéndice cuadro No. 22

17/ Ver apéndice cuadro No. 23

18/ Ver apéndice cuadro No. 24

19/ Ver apéndice cuadro No. 25

De las inversiones privadas \$1.300.000 fue hecha para aviones de AVIA TECA, y \$3.076.000 para la compra de otros aviones.

Las inversiones anuales más grandes se realizaron entre 1961 y 1963, las cuales fueron de \$2.219.000; \$1.067.000 respectivamente; la más baja en 1955, siendo de 450. mil pesos centroamericanos. 20/

2) . - El Salvador

Las inversiones en El Salvador en edificio y todo tipo de equipo terrestre, fueron de \$4.348.000 pesos centroamericanos, de los cuales la inversión pública representa el 52.30% de la inversión total o sea \$2.274.000 pesos centroamericanos de los cuales \$2.073.000 fueron préstamos externos.

La inversión anual más grande fue hecha en 1963, siendo de \$2.564.000 pesos centroamericanos de los cuales \$2.057.000 pesos centroamericanos gastados de los fondos públicos representan una parte de los \$4.250.000 pesos centroamericanos para ampliar y modernizar el aeropuerto de Ilopango, durante los años 1963-1964. - Los \$2.074.000 de inversión fueron para aviones de TACA. - 21/

3 - Honduras

Las inversiones en Honduras fueron de \$2.659.000 pesos centroamericanos de los cuales la inversión pública es el 58.9% de la inversión total o sea \$1.544.000 de los cuales \$1.000.000 fueron bonos municipales para financiar las mejoras en el aeropuerto La Mesa en 1963, siguiendo luego las mejoras en el aeropuerto de Tela. La inversión privada durante el período fue de \$1.115.000. La inversión anual más grande fue en 1963 por la causa ya mencionada y la menor fue en 1959 cuyo monto fue de \$40.000 pesos centroamericanos.

20/ Ver apéndice cuadro No. 13

21/ Ver apéndice cuadro No. 14

A fines de 1963, la SAHSA, compró aviones DC-6B a la Pan American World Airways, para abrir la ruta hacia Nueva Orleans, tales cantidades no aparecen incluidas en 1963, además en 1964 contempló una inversión de \$1.400.000 para mejoras de los aeropuertos. 22/

4 - Nicaragua

Las inversiones en aeropuerto, edificios y equipo terrestre durante el período en Nicaragua fue de \$8.370.000 pesos centroamericanos. En 1964 el gobierno de Nicaragua obtuvo un préstamo de \$1.000.000 de pesos centroamericanos para mejoras del aeropuerto. LANICA muestra un alto gasto para equipo de vuelo, siendo la mayor parte para la compra de repuestos.

La inversión privada fue la más grande, la cual representó el 98.85% del total de las inversiones, o sea \$8.274.000 pesos centroamericanos, de los cuales \$4.977.000 fueron para compra de aviones de LANICA y \$2.793.000 para la compra de aviones particulares; la inversión anual privada más grande fue en 1958, siendo de \$2.995.000 y la menor en 1960 siendo de \$345.000 pesos centroamericanos.

La inversión pública representa el 1.15% o sea \$96.000 pesos centroamericanos. - 23/

5 - Costa Rica

La inversión total del transporte aéreo en Costa Rica durante el período representó el 70.74% de inversión privada o sea \$3.570.000 pesos centroamericanos siendo la inversión anual más grande de \$1.165.000 en 1955.

22/ Ver apéndice cuadro No. 15

23/ Ver apéndice Cuadro No. 16

Los gastos de mantenimiento, repuestos, instalaciones fue en su totalidad pública o sea \$1.477.000 de los cuales \$1.203.000 se utilizaron en el aeropuerto de El Coco y el resto en pequeños aeropuertos.

La inversión privada, sólo fue en aviones de los cuales el 52,86% fue para la compra de las aerolíneas o sea \$1.887.000 y el resto para compra de aviones privados. 24/

Según el monto de sus inversiones en el transporte aéreo, el de Guatemala es el más grande durante el período con \$8.799.000 siguiéndole Nicaragua con \$8.370.000, Costa Rica con \$5.047.000, El Salvador, con \$4.348.000 y Honduras con \$2.659.000. En cuanto al destino de tales fondos, en lo que se refiere a la compra de aviones de las líneas aéreas centroamericanas, Nicaragua ocupó el primer lugar con \$4.977.000 siguiéndole El Salvador, con \$2.074.000, Costa Rica con \$1.887.000, Guatemala, con \$1.300.000 y Honduras con \$1.115.000. En cuanto a mejoras en aeropuertos, instalaciones, etc., Guatemala ocupa el primer lugar con \$4.423.000, luego El Salvador, con \$2.274.000, Honduras con \$1.544.000, Costa Rica con \$3.570.000 y Nicaragua con \$96.000. -

B - GASTOS PUBLICOS DE OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL
TRANSPORTE AEREO CON RELACION A OTROS MEDIOS DE
TRANSPORTE EN C. A. -

Del total de gastos públicos en operación y mantenimiento en toda la región durante los años de 1955 a 1963 fue de \$118.599.000, es de aclarar que tales cifras son incompletas ya que no incluyen los gastos de mantenimiento y operación privados, ni el de agencias públicas autónomas. El 92,83% del total de gastos fue para el transporte por carreteras o sea \$110.100.000, luego está el aéreo con 4,36%, aquí hay que aclarar que en Honduras los gastos de

24/ Ver apéndice cuadro No. 17

transporte están incluidos en el aéreo, luego sigue el ferroviario con el 2.32% por último el marítimo con 0.48%.

El país que más gastos ha tenido en cuanto al mantenimiento y operación del transporte aéreo es Honduras, pero, no es representativo ya que incluye el marítimo en cuanto a los otros transportes solamente el de carreteras es el que tiene gastos en mantenimiento y operación, siendo además el más grande en sus desembolsos con el 85.98%.

En Costa Rica \$13.884.000 fueron para carreteras o sea el 83.86%, \$745.000 para el aéreo, o sea el 6.16%.

En El Salvador los desembolsos en el aéreo son el 4.01%, o sea \$639.000 del total de los \$15.913.000 de los cuales el marítimo recibió \$571.000 y el resto en el transporte de carretera fue \$14.703.000 siendo el más grande de los desembolsos con el 92.40%.

En Guatemala los gastos de mantenimiento y operación, del transporte aéreo fueron \$343.000 ó sea el 0.73%. 25/

De las cifras tanto de la inversión, como mantenimiento, operación, según su destino tenemos que en los medios de transporte por carretera, y marítimo, la mayor cantidad corresponde al sector público, lo que no es igual en el aéreo ya que más o menos están iguales y es porque los medios de comunicación aérea, servicios y aeropuertos son financiados con fondos públicos, mientras que las compras de aviones son hechas por las respectivas aerolíneas de cada país. A grandes rasgos del total de desembolsos en los transportes en Centro América se deduce:

- 1) Las inversiones en transporte del Plan Nacional de Desarrollo Económico de cada país, no da ningún antecedente de los estudios

25/ Ver apéndice cuadro No.19

que sirvieron de base para programar las inversiones en el sector. Y la impresión es de que las inversiones no responden, a un verdadero estudio de programación de los mismos, que es una primera y muy preliminar recopilación de antecedentes de inversión preparada rápidamente por distintos organismos gubernamentales en cada país centroamericano.

- 2) El transporte vial, incluida la infraestructura, es el medio que absorbe mayores inversiones. Las cifras son representativas en casi todos los países centroamericanos.
- 3) Las inversiones en aviación civil y aeropuertos son en todos los países, de menor importancia, - Lo mismo ocurre con el ferroviario y marítimo.
- 4) La gran magnitud de las inversiones requeridas para la ampliación, construcción y mantenimiento de los transportes existentes así como las dificultades originadas de la balanza de pagos de los países, han hecho necesario recurrir al financiamiento externo, que ha sido de bastante importancia, sobre todo en los últimos años.

3. - REQUERIMIENTOS FUTUROS DEL TRANSPORTE AEREO

A. - NECESIDADES LOCALES

Guatemala

La única alteración ha sido la disminución del transporte de carga con la apertura de la carretera entre Guatemala y Puerto Barrios, Sin embargo, es posible que el tráfico tiende a aumentar, principalmente el de pasajeros como en tráfico entre Guatemala y Petén tiende a subir, tanto en pasajeros como en carga; los aeropuertos deberán ser mejorados incluyendo las instalaciones.

El Salvador

En El Salvador no hay servicio aéreo local y no hay necesidad de ello. -

Honduras

En el "Estudio Centroamericano de Transporte" se supone que el tráfico aumentará ; se espera que el mismo número de pasajeros transportados ascienda a 112.350 durante 1969(23%); 136.125 en 1974(21%) y 193.725 en 1984. Los segmentos cortos serán afectados por la apertura de nuevas carreteras y es posible que: SAHSA tenga que disminuir el número de ciudades a las que presta servicio. Las rutas en que aumentará más el tráfico serán: Tegucigalpa-San Pedro Sula-Tela, La Ceiba y Trujillo en un 66% durante 1969; en un 70% en 1974 y 79% en 1984. En el servicio de carga aumentará especialmente entre 1964 y 1969 sobre todo entre Tela y La Ceiba y Juticalpa y Olanchito.

Nicaragua

La disminución del tráfico en Nicaragua ha sido en las rutas hacia Blufields, Bonanza y Siuna, debido a la apertura de carreteras. En cambio en la costa del Atlántico aumentará en un 7% hasta 1984. 26/

Costa Rica

El tráfico de pasajeros ha disminuido excepto en la ruta entre San José y Upala y San José- Los Chiles; ha disminuido a las rutas Guanacaste, Parrita, Palmar, Golfito y Limón. A pesar de que LACSA transportó un porcentaje alto de pasajeros, Será necesario mejorar los aeropuertos, instalaciones y servicios aéreos.

26/ T.S.C. op.cit.

B - NECESIDADES REGIONALES E INTERNACIONALES

El movimiento regional e internaccinnal de pasajeros es de gran importancia para el desarrollo centroamericano y la necesidad de consolidar las operaciones regionales e internacionales es urgente.

En el Estudio Centroamericano se señala que el tráfico de pasajeros aumentará en 81% en 1969; y el de carga permanecerá como en 1963 excepto entre San Salvador-Guatemala el cual descenderá . El poco aumento en la carga internacional se deberá a que Centroamérica empezará a producir algunos productos que actualmente importa.

C - CREACION DE UNA FLOTA AEREA CENTROAMERICANA

Es de necesidad urgente la unión de las aerolíneas para que permita al pueblo centroamericano moverse entre las principales ciudades de cada país. Dicho volumen de tráfico debe ser combinado con el internacional.

El tráfico está actualmente dividido entre seis aerolíneas centroamericanas y una aerolínea extranjera - lo cual obliga a proteger los mercados de los países centroamericanos - esto las ha llevado a una serie de restricciones que les impide crecer y desarrollarse; se hace necesario la formación de un consorcio aéreo el cual daría una mejor posición para competir con las aerolíneas extranjeras y ofrecer un mejor servicio a CentroAmérica.

Entre los año de 1962 y 1963, se estudió la forma de formar un consorcio entre AVIATECA, TACA, TAN, LANICA, y LACSA, no habiéndose llegado aún actualmente a ningún acuerdo.

La oposición a tal proyecto obedece a que el personal, principalmente los directores, ven que esta clase de unión afectará a sus empleados. Otro problema es la forma en que se integraría la junta Directiva del consorcio en vista de los distintos dueños e intereses de cada compañía. - 27/

Otro problema en la toma de tal decisión son las reacciones de TACA y SAHSA. TACA tiene la mayoría de los pasajeros que no viajan en P. A. A. y una porción sustancial del movimiento a Nueva Orleans y México (ver cuadro No. 11)

Esto significa que la posición más ventajosa de TACA con respecto a las de más aerolíneas centroamericanas incidiría en una pérdida grande de dicha compañía al integrarse el consorcio; sin embargo, TACA debe cooperar para que se desarrolle el transporte aéreo que es de vital importancia para el área.

SAHSA ha mantenido una pequeña cantidad de servicios regionales, por lo cual no fue tomada en cuenta en el estudio realizado en 1962-1963; pero con los servicios que estableció en 1966-1967 hacia Nueva Orleans, Islas San Andrés (Colombia), deberá ser considerada en el consorcio.

En el estudio centroamericano se considera como primera prioridad de la organización del transporte aéreo regional, la de determinar los medios y vías para el establecimiento de una aerolínea centroamericana y la de seleccionar los aviones rutas, horarios, y tarifas, recomendando la utilización del siguiente equipo: el Douglas DC-9, Jet pequeño; el Jet mediano Boeing 727-C y el Jet grande Boeing 707, los cuales se utilizarían para servicio local, regional e internacional, respectivamente

CONCLUSIONES Y RECOMENDACIONES

Todos los medios de transporte, son factores importantes para el desarrollo económico. El desarrollo a su vez implica, la mejor utilización de los recursos económicos de manera que se obtenga de ellos en forma racional su máximo rendimiento. De ahí que al observar los transportes sea esencial determinar el papel de cada uno.

El interés por los transportes en Centro América, comenzó al entrar en vigencia el Tratado General de la Integración Económica. Siendo el transporte por carretera el más evolucionado y el cual ha contribuido considerablemente al progreso del sector comercial. Pero, los trabajos asignados al plan vial, son insuficientes a las necesidades, por la falta de organismos regionales que cumplan en forma coherente y oportuna los programas.

El transporte ferroviario ha permanecido en un estancamiento, y sus servicios al igual que el transporte marítimo, siguen siendo proporcionados en su totalidad por Compañías extranjeras.

En cuanto al transporte aéreo, el deseo de los países por contar con una línea aérea ha dejado como herencia el control militar. Su crecimiento ha sido lento y difícil de analizar, dado de que no se dispone de los datos estadísticos o si los hay son incompletos.

Sin embargo, se observa un crecimiento en el tráfico regional e internacional, siendo mayor en el servicio internacional, donde las líneas aéreas han orientado sus servicios por ser más lucrativo y relegado en segundo plano el servicio regional y local. Es probable que el tráfico internacional seguirá ascendiendo dadas las ventajas del aéreo para grandes distancias y en donde el turismo que en el curso de la última década se ha constituido en uno de los sectores dinámicos ha de ser el principal generador

del tráfico internacional.

El descenso en el tráfico local, constituye una cuestión muy seria, ya que las compañías han perdido interés en la operación de ciertas rutas cuando surgen por ejemplo, problemas de tráfico por la construcción de una carretera. Al evaluar entonces las ventajas o desventajas del transporte aéreo, es necesario darse cuenta del papel que se le asignará en la Integración Económica. En algunas áreas densamente pobladas, puede que resulte más útil dotarlas de carreteras, en otros puede que no se justifique por el momento el plan vial, debido a la baja densidad demográfica o debido a la topografía de la región.

Los problemas que afronta el transporte aéreo son en cuanto a aeropuertos, radioayudas, equipo (principalmente las derivadas de los aviones de mayor productividad y capacidad). Otro problema es el de operar en forma antieconómica las rutas locales debido al insipiente desarrollo de las zonas, donde el transporte aéreo es imprescindible.

Es obvio que uno de los mayores problemas para el desarrollo de los transportes en general, es el financiamiento. Las inversiones en los distintos transportes ponen de manifiesto el esfuerzo que habrá de realizarse. Es necesario entonces que los países Centroamericanos, ubiquen los transportes en las exigencias mínimas del desarrollo económico y que su planificación y ejecución favorezca las inversiones en otros sectores, sin perder de vista las relaciones mutuas entre los transportes.

RECOMENDACIONES

El presente trabajo, propone como orientación para el desarrollo del transporte aéreo, las siguientes recomendaciones:

1. - La necesidad de establecer una aerolínea centroamericana
2. - Con vista al incremento posible del tráfico aéreo y a los cambios técnicos, será necesario aprovechar al máximo el transporte aéreo, mejorando los servicios regionales y los internacionales, dotando a los aeropuertos de instalaciones modernas, tanto en capacidad de pistas y radioayudas, y aviones modernos, e igualmente deberá hacerse con el servicio local, en los cuales es necesario instalar señales de tráfico, en la noche luces y mejoramiento de pistas de aterrizaje.
3. - Establecer: a) Zonas aeroportuarias, que ofrezcan toda las facilidades como son: hoteles, comercios, restaurantes, cines; b) La creación de talleres mecánicos aeronáuticos en toda la región, para que las reparaciones y trabajos de mantenimiento se hagan en Centro América, con el objeto de ahorrar divisas, dar ocupación y evitar demoras.
4. - El establecimiento de un Organismo Centroamericano de Transportes. En lo que respecta al transporte aéreo, tendrá entre sus funciones: a) La de coordinar las comunicaciones y transporte aéreo con las Direcciones de Aeronáutica Civil, a fin de obtener mayor eficiencia técnica y administrativa; b) Analizar al ratificar o modificar los convenios bilaterales; con el objeto de ampliar las rutas y celebrar nuevos convenios, con los países que han mostrado interés en servir nuestras rutas; c) Estimular el turismo, ya que su importancia estriba en ser una fuente de empleo y divisas. d) La recopilación de datos estadísticos; dicha información debe contener: origen y destino del pasajero, nacionalidad, sexo, edad, propósito del viaje, control

de divisas, total de pasajeros y de carga.

Por consiguiente, todo lo que se ha señalado en relación a la creación de una Aerolínea Regional, de la modernización de pistas, de creación de empleo y divisas, así como la creación de organismos nacionales y regionales, debe interpretarse como investigación a profundizar la cuestión.

APENDICE ESTADISTICO

CUADRO Nº 2 - T A N - TRAFICO REGIONAL E INTERNACIONAL DE PASAJEROS 1961-1963

ORIGEN	DESTINO	N U M E R O D E P A S A J E R O S			PORCENTAJE DEL PERIODO (%)
		1961	1962	1963	
TEGUCIGALPA	Miami	3,571	3,699	2,990	- 16.3
	Belize	3	71	86	-
SAN PEDRO SULA	San Salvador	879	978	1,002	14.0
	Guatemala	1,321	1,175	984	25.5
	Belize	97	151	135	39.2
	Miami	2,126	2,399	2,894	36.1
SAN SALVADOR	San Pedro Sula	968	925	903	6.7
	Belize	142	93	64	54.9
	Miami	212	408	562	165.1
GUATEMALA	San Pedro Sula	1,340	1,105	666	50.3
	Belize	184	152	13	-
	Miami	170	104	135	20.6
BELICE	San Pedro Sula	134	190	232	73.1
	San Salvador	100	102	86	14.0
	Guatemala	193	398	274	42.0
	Tegucigalpa	2	75	100	-
	Miami	2,980	2,866	3,110	4.4
MIAMI	San Pedro Sula	1,975	2,144	2,661	34.7
	Tegucigalpa	2,832	3,150	2,631	7.1
	San Salvador	227	305	473	108.4
	Guatemala	166	150	155	6.6
	Belize	1,924	2,671	2,744	42.6
	TOTAL	21,546	23,271	22,900	6.3

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América. I.S.C. - Consortium 1964-1965

CUADRO Nº 3 - T A N - MOVIMIENTO REGIONAL E INTERNACIONAL DE CARGA - 1959-1965
(Toneladas Métricas)

ORIGEN	DESTINO	1959	1960	1961	1962	1963	PORCENTAJE %
TEGUCIGALPA	Miami	415.9	440.3	60.3	88.0	33.0	- 92.2
	Belize	-	-	-	-	2.8	-
SAN PEDRO SULA	San Salvador	14.0	12.7	33.7	45.3	39.8	184.3
	Guatemala	8.0	8.2	14.9	18.3	21.2	165.0
	Miami	253.7	35.2	215.0	150.0	165.0	- 35.0
	Belize	-	-	4.5	2.0	9.1	-
SAN SALVADOR	San Pedro Sula	92.9	42.1	60.5	113.1	41.1	- 55.8
	Belize	5.6	5.3	6.1	8.3	7.4	32.1
	Miami	22.9	432.1	278.2	81.5	33.5	46.3
GUATEMALA	San Pedro Sula	40.2	67.1	54.9	98.6	131.9	228.1
	Belize	3.3	2.6	17.0	9.5	1.7	- 48.5
	Miami	0.4	-	0.1	-	0.7	75.0
BELICE	Tegucigalpa	-	-	-	5.8	0.6	-
	San Pedro Sula	-	0.6	0.6	0.6	0.6	-
	Guatemala	4.5	7.0	7.9	0.8	1.4	- 68.9
	Miami	9.2	68.3	130.4	71.6	159.4	1,632.6
MIAMI	San Salvador	-	2.1	-	-	0.2	-
	San Pedro Sula	449.8	350.4	378.0	458.0	537.0	19.4
	Tegucigalpa	634.5	523.6	488.0	498.0	456.0	- 28.1
	San Salvador	489.8	531.3	340.8	302.7	319.0	- 34.9
	Guatemala	18.8	15.5	15.8	12.7	16.9	- 10.1
	Belize	66.8	81.8	89.2	195.2	203.0	203.9
TOTAL	2,530.3	2,626.2	2,195.9	2,160.0	2,181.3	- 13.8	

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América
I.S.C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 4

TRAFICO AEREO LOCAL DE PASAJEROS (1) Y CARGA (2) - SAHSA.

ENTRE	Y	1960	1961	1962	1963
Tegucigalpa	San Pedro Sula	24,157	22,627	22,948	26,865
San Pedro Sula	La Ceiba	7,220	6,828	6,125	8,419
Tegucigalpa	La Ceiba	6,933	5,756	6,014	7,185
La Ceiba	Tela	4,082	3,356	3,634	3,960
La Ceiba	Olanchito	3,378	3,035	2,628	3,190
Santa Rosa Copán	Nueva Ocotepeque	1,890	2,236	2,466	1,941
Tegucigalpa	Puerto Cortez	1,425	2,081	2,100	928
San Pedro Sula	Tela	2,153	2,029	2,347	2,288
Puerto Cortez	San Pedro Sula	856	2,000	2,749	478
Tegucigalpa	Tela	1,804	1,871	2,281	2,152
La Ceiba	Trujillo	2,564	1,764	1,261	3,014
San Pedro Sula	Santa Bárbara	1,899	1,558	1,984	1,949
T O T A L		58,361	55,141	56,537	62,369

(1) Tráfico de 1,000 pasajeros en adelante.

(2) Tráfico de carga de 45 kilogramos en adelante.

HISTORIA DEL MOVIMIENTO DE CARGA (TONELADAS METROS)

ENTRE	Y	1960	1961	1962	1963
Tegucigalpa	San Pedro Sula	901	860	1,061	1,137
Tegucigalpa	La Ceiba	869	683	831	832
San Pedro Sula	La Ceiba	651	645	701	776
Santa Rosa Copán	Nueva Ocotepeque	442	446	318	208
Tegucigalpa	Juticalpa	103	199	136	127
Nueva Ocotepeque	Ruinas de Copán	206	194	140	99
Tegucigalpa	Puerto Cortez	210	176	97	86
San Pedro Sula	San Marcos de Ocotepeque	120	132	152	46
La Ceiba	Olanchito	153	124	95	42
Santa Rosa Copán	Corcuín	70	124	120	46
San Pedro Sula	Nueva Ocotepeque	146	114	110	175
Tegucigalpa	Olanchito	113	107	78	94
La Ceiba	Tocoa	86	104	153	269
San Pedro Sula	Santa Rosa de Copán	93	102	123	120
Tegucigalpa	Tela	84	102	85	82
San Pedro Sula	Ruinas de Copán	48	101	25	9
Tegucigalpa	Santa Rosa de Copán	100	94	67	53
Santa Rosa de Copán	San Marcos de Ocotepeque	192	83	195	66
Nueva Ocotepeque	Corcuín	90	80	152	59
Tegucigalpa	Catacamas	113	72	115	66
Tegucigalpa	Victoria	58	65	73	57
Tegucigalpa	Erandique	61	65	58	66
La Ceiba	Trujillo	48	50	97	122
T O T A L		4,957	4,722	4,980	4,737

CUADRO Nº 5

TRÁFICO REGIONAL E INTERNACIONAL DE
PASAJEROS - SAHSA - 1959 / 1962.

ORIGEN	DESTINO	1959	1960	1961	1962	1963
SAN PEDRO SULA	San Salvador	211	560	238	144	1,389
	Guatemala	8	361	899	1,252	2,870
	Puerto Barrios	891	1,118	923	820	670
	Belize	68	1,023	676	494	-
NUEVA OCOTEPEQUE	San Salvador	409	330	149	244	287
	Guatemala	358	180	105	-	-
SAN SALVADOR	San Pedro Sula	138	635	104	-	1,208
	Nueva Ocotepeque	285	173	49	190	447
	Tegucigalpa	630	685	26	-	-
GUATEMALA	San Pedro Sula	10	227	30	925	3,320
	Tegucigalpa	95	425	91	-	-
	Nueva Ocotepeque	234	115	-	-	-
PUERTO BARRIOS	San Pedro Sula	748	936	723	682	661
	San Pedro Sula	882	782	538	22	-
TEGUCIGALPA	San Salvador	738	723	826	22	-
	Guatemala	131	598	717	3	-

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I.S.C. - Consortium 1964-1965.

- SAHSA - MOVIMIENTO DE CARGA REGIONAL E INTERNACIONAL

(Tonelada Métrica)

ORIGEN	DESTINO	1959	1960	1961	1962	1963
SAN PEDRO SULA	San Salvador	2.3	14.1	3.2	-	0.2
	Guatemala (ciudad)	-	5.4	11.3	25.5	16.8
	Puerto Barrios	1.2	6.8	4.1	3.6	-
	Belize	4.5	5.4	5.1	10.9	15.0
TEGUCIGALPA	San Salvador	2.8	15.4	22.2	-	-
	Guatemala (ciudad)	9.1	7.7	13.2	-	-
NUEVA OCOTEPEQUE	San Salvador	5.3	2.4	-	3.6	-
	Guatemala (ciudad)	1.1	-	-	-	-
SAN SALVADOR	Tegucigalpa	24.9	41.4	53.0	-	-
	San Pedro Sula	6.4	72.7	51.9	3.2	10.9
	Nueva Ocotepeque	2.7	1.8	21.5	36.7	61.0
GUATEMALA	Tegucigalpa	16.3	41.7	113.2	9.3	-
	San Pedro Sula	0.3	43.1	117.2	205.0	363.1
	Nueva Ocotepeque	2.7	-	-	-	-
BELICE	San Pedro Sula	10.0	21.8	12.5	9.8	8.4
PUERTO BARRIOS	San Pedro Sula	1.4	12.7	1.5	1.2	-

CUADRO N° 7 - LACSA - MOVIMIENTO REGIONAL E INTERNACIONAL
DE PASAJEROS - 1959-1964.

ORIGEN	DESTINO	1959	1960	1961	1962	1963	1964	PORCENTAJE DEL PERIODO %
SAN JOSE	Panamá	2,717	3,299	3,249	2,944	3,707	4,326	59.2
	San Salvador	882	696	515	730	1,004	1,552	76.0
	México	2,288	2,154	2,407	2,835	3,237	3,769	66.1
	Gran Caimán	187	125	110	128	122	206	10.2
	Miami	3,485	4,067	5,444	6,386	7,195	8,796	152.4
PANAMA	San José	1,894	2,556	2,111	2,356	2,633	3,138	65.7
	San Salvador	101	83	106	103	272	651	544.6
	México	315	200	102	152	346	302	4.1
	Gran Caimán	14	53	32	54	69	29	107.1
	Miami	41	55	84	74	118	16	61.0
SAN SALVADOR	San José	978	752	499	832	926	1,136	18.2
	Panamá	80	110	90	274	471	353	341.3
	México	642	435	469	904	1,354	1,578	145.8
	Miami	7	5	37	3	2	-	-
MEXICO	San José	2,019	1,935	2,235	2,529	2,725	3,137	55.4
	Panamá	142	74	42	121	259	37	73.9
	San Salvador	502	351	374	611	1,113	1,255	150.0
GRAN CAIMAN	San José	196	186	152	120	136	192	2.0
	Panamá	27	-	3	51	92	7	74.1
	Miami	1,177	1,072	888	610	674	797	32.3
MIAMI	San José	3,305	3,960	4,914	5,478	6,489	7,312	121.2
	Panamá	57	24	29	26	61	31	45.6
	Gran Caimán	1,223	952	536	408	523	834	31.8
	T O T A L	22,259	23,144	24,428	27,729	33,528	39,452	77.2

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América. T.S.C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 8 - LACSA - MOVIMIENTO REGIONAL E INTERNACIONAL - 1959-1964
(Toneladas Métricas)

ORIGEN	DESTINO	1959	1960	1961	1962	1963	1964	PORCENTAJE %
SAN JOSE	Panamá	215.2	190.5	67.9	59.5	74.4	77.3	-
	San Salvador	31.3	50.6	15.6	60.3	100.5	54.3	71.5
	México	5.4	4.8	3.1	7.9	18.0	21.3	294.4
	Gran Caimán	0.8	1.5	5.5	10.4	7.9	13.5	-
	Miami	310.2	188.2	534.0	1,136.3	1,167.9	1,161.6	274.5
PANAMÁ	San José	118.9	137.9	211.4	300.9	301.3	364.8	212.1
	San Salvador	1.1	0.9	2.3	53.8	113.6	160.0	-
	México	0.6	0.1	0.3	11.8	21.2	23.0	-
	Gran Caimán	-	0.4	0.1	1.5	0.6	0.3	-
	Miami	-	-	0.6	0.5	4.1	0.1	-
SAN SALVADOR	San José	12.7	10.8	16.6	24.8	18.0	17.3	36.2
	México	0.2	-	0.4	9.2	31.7	20.1	-
	Panamá	-	0.4	2.0	11.7	16.9	11.8	-
MEXICO	San José	33.6	35.1	34.3	60.8	111.5	107.2	219.0
	Panamá	4.4	2.3	0.4	41.0	48.0	31.8	-
	San Salvador	26.0	16.3	5.5	32.5	86.1	91.8	253.1
GRAN CAIMÁN	San José	-	-	-	1.2	1.4	1.5	-
	Miami	9.3	8.1	7.4	6.1	4.9	7.7	-
MIAMI	San José	1,241.3	1,617.4	1,340.3	1,246.6	1,276.0	1,611.8	29.8
	Panamá	0.1	0.9	1.5	182.6	36.1	57.0	-
	Gran Caimán	114.7	127.1	94.7	142.9	233.3	348.2	203.6
	San Salvador	-	-	-	16.0	1.0	0.3	-
	México	-	-	-	2.9	50.7	6.8	-
PUNTAARENAS	Miami	343.3	421.5	-	256.6	233.3	108.9	-
	T O T A L	2,472.3	2,733.6	2,343.9	3,677.8	3,967.4	4,299.0	73.9

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I.S.C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 9

TRAFICO REGIONAL DE PASAJEROS - AEROLINEAS CENTROAMERICANAS - 1959 / 1963

(PASAJEROS - KILOMETROS EN MILES)

ORIGEN	DESTINO	1959		1960		1961		1962		1963		RESULT. EN PERIODO-PAS	% P/KM.
		PASAJ.	PAS/KM										
GUATEMALA	San Salvador	2,502	468	3,380	632	4,249	795	3,698	692	3,553	669	42.0	
	San Pedro Sula	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,370	395	2,030	585	2,870	627	109.5	
	Tegucigalpa	1,539	443	1,806	721	1,494	596	1,692	675	1,612	643	4.7	
	Managua	428	239	403	225	625	349	587	328	548	306	28.0	
	San José	612	553	597	539	761	687	614	554	532	480	-13.1	71.8
Subtotal		5,081	1,703	6,186	2,117	8,499	2,822	8,621	2,834	9,115	2,925	79.4	
SAN SALVADOR	Guatemala	2,537	474	3,320	621	4,320	808	4,195	784	4,174	781	64.5	
	San Pedro Sula	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,072	257	925	222	2,111	507	96.9	
	Tegucigalpa	1,946	413	2,473	524	2,313	490	2,994	635	3,034	643	55.9	
	Managua	752	280	851	317	1,171	436	1,512	562	1,480	551	96.8	
	San José	1,727	1,195	1,468	1,016	1,327	918	1,769	1,224	1,965	1,360	13.8	
Subtotal		6,962	2,362	8,112	2,478	10,203	2,909	11,395	3,427	12,765	3,842	83.4	62.7
SN.PEDRO SULA	Guatemala	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	2,325	670	2,427	699	3,859	1,110	66.0	
	San Salvador	N.A.	N.A.	N.A.	N.A.	1,117	268	1,122	269	2,397	575	114.6	
	Pto.Barrios	891	75	1,118	95	923	70	820	70	670	60	-24.8	
Subtotal		891	75	1,118	95	4,365	1,016	4,369	1,038	6,926	1,745	58.6	71.8
TEGUCIGALPA	Guatemala	1,990	794	1,817	725	2,069	826	1,407	561	1,185	473	-40.5	
	San Salvador	2,050	435	2,250	477	2,534	537	1,982	314	1,870	396	- 8.8	
	Managua	1,633	407	1,897	472	1,925	479	1,938	483	2,097	522	28.4	
	San José	897	520	1,325	768	1,297	752	1,429	820	1,757	1,019	95.9	
Subtotal		6,570	2,156	7,289	2,442	7,825	2,594	6,756	2,187	6,909	2,410	5.2	11.8
MANAGUA	Guatemala	563	314	493	247	655	365	761	425	697	389	23.8	
	San Salvador	843	314	831	309	1,201	447	2,457	914	1,372	510	62.8	
	Tegucigalpa	1,516	377	1,547	385	1,561	389	1,347	335	1,395	347	- 8.0	
	San José	901	298	1,669	552	2,235	740	2,671	884	3,045	1,008	238.0	
Subtotal		3,823	1,303	4,540	1,493	5,652	1,941	7,236	2,558	6,509	2,254	70.2	73.0
SAN JOSE	Guatemala	704	636	584	527	814	735	853	770	728	657	3.4	
	San Salvador	1,612	1,116	1,377	953	1,243	860	1,719	1,190	2,100	1,453	30.3	
	Tegucigalpa	845	490	1,408	817	1,226	711	1,132	667	1,319	765	56.1	
	Managua	912	302	1,410	467	1,645	544	2,416	800	2,974	984	226.1	
		4,073	2,544	4,779	2,764	4,928	2,850	6,120	3,427	7,121	3,859	74.8	51.7
PUERTO BARRIOS	Sn.Pedro Sula	740	63	936	80	723	61	682	58	661	56	-11.6	
NVA.OCOTEPEQ.	San Salvador	409	29	330	22	149	10	244	17	287	20	-31.0	
SAN SALVADOR	Nva.Ocotepeq.	285	19	173	12	49	3	190	13	447	30	57.9	
T O T A L		28,842	10,254	33,463	11,503	42,393	14,206	45,613	15,559	50,740	17,141	75.9	67.2

CUADRO No. 10
 TRAFICO DE PASAJEROS SEGUN ORIGEN Y DESTINO
 1963

Origen	Destino					
	Guatemala City	El Salvador	Tegucigalpa	San Pedro Sula	Managua	San José
Guatemala		Taca 3.553 Paa 4.216 Fletamiento 266 <u>8.035</u>	Taca 1.612 Paa 1.230 Flete 46 <u>2.888</u>	Tan 666 Sahsa 2.204 <u>2.870</u>	Taca 548 Paa 1.292 Flete 56 <u>1.896</u>	Taca 532 Paa 2.563 Flete 136 <u>3.231</u>
TOTAL						
San Salvador	Taca 4.174 Paa 3.358 Flete 349 <u>7.881</u>		Taca 3.034 Paa 1.264 <u>4.298</u>	Tan 983 Sahsa 305 <u>1.208</u>	Taca 1.114 Paa 1.721 Lanica 336 <u>3.201</u>	Taca 1.040 Paa 835 Lacsa 926 <u>2.801</u>
TOTAL						
Tegucigalpa	Taca 1.185 Paa 1.566 Flete 46 <u>2.797</u>	Taca 1.870 Paa 2.223 <u>4.093</u>			Taca 2.097 Paa 1.314 <u>3.411</u>	Taca 1.757 Paa 61 <u>1.618</u>
TOTAL						
San Pedro Sula	Tan 984 Sahsa 2.336 <u>3.320</u>	Tan 1.002 Sahsa 387 <u>1.389</u>				
TOTAL						
Managua	Taca 697 Paa 1.504 Flete 56 <u>2.257</u>	Taca 982 Paa 1.341 Lanica 390 <u>3.213</u>	Taca 1.395 Paa 1.648 <u>3.043</u>			Taca 3.045 Paa 1.773 Flete 390 <u>5.208</u>
TOTAL						
San José	Taca 728 Paa 2.719 Flete 136 <u>3.583</u>	Taca 1.096 Paa 844 Lacsa 1.004 <u>2.944</u>	Taca 1.319 Paa 542 <u>1.861</u>		Taca 2.974 Paa 1.853 Flete 329 <u>5.156</u>	
TOTAL						

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América - T. S. C. - Consortium 1964-1965

CUADRO N° 11

TRAFICO REGIONAL DE CARGA, AEROLINEAS CENTROAMERICANAS - 1959-1963 (1)

(Toneladas - kilómetros en miles)

ORIGEN	DESTINO	1959		1960		1961		1962		1963		RESULT. DEL PERIODO-TONS	%
		TONS.	TON/KM	TONS.	TON/KM	TONS.	TON/KM	TONS.	TON/KM	TONS.	TON/KM		
GUATEMALA	San Salvador	39.6	6.9	28.7	5.4	14.1	2.8	47.8	8.6	36.6	6.8	(- 0.8)	
	Sn.Pedro Sula	40.5	11.7	110.2	31.8	172.1	49.6	305.6	88.0	495.0	142.8	(1,122.2)	
	Tegucigalpa	34.3	13.7	54.3	21.7	121.5	46.5	110.0	43.9	11.4	4.5	(- 88.8)	
	Managua	14.6	8.1	21.7	12.1	14.3	8.0	23.5	13.1	37.2	20.8	154.8	
	San José	16.3	14.7	11.2	10.1	13.5	12.2	7.9	7.1	7.9	7.1	(- 51.5)	
Subtotal		142.6	55.1	228.1	81.1	335.5	120.9	494.8	181.0	508.1	181.8	312.4	229.9
SAN SALVADOR	Guatemala	9.8	1.8	20.1	3.8	10.0	1.9	8.8	1.6	19.8	3.7	100.0	
	Sn.Pedro Sula	99.3	23.8	114.8	27.8	112.4	27.0	116.3	27.9	52.0	12.5	(47.6)	
	Tegucigalpa	50.3	10.7	68.8	14.2	95.0	20.1	51.0	19.3	95.0	20.1	88.9	
	Managua	8.9	3.3	32.4	12.1	23.0	8.5	9.9	3.7	20.7	7.7	132.6	
	San José	32.0	22.1	21.1	14.6	20.0	12.8	32.4	22.4	24.7	17.1	(- 22.8)	
Subtotal		200.3	61.7	255.2	72.3	280.4	71.4	258.4	74.9	212.0	61.1	5.8	(1.0)
SN.PEDRO SULA	Guatemala	8.0	2.3	13.6	3.9	26.2	7.5	43.8	12.6	36.0	10.9	375.0	
	San Salvador	16.3	3.9	26.8	6.4	36.9	8.9	45.3	10.9	40.0	9.6	145.4	
	Pto.Barrios	1.2	0.1	6.8	0.6	4.1	0.3	3.6	0.3	-	-	-	
Subtotal		25.5	6.3	47.2	10.9	67.2	16.7	92.7	23.8	78.0	20.5	205.9	225.4
TEGUCIGALPA	Guatemala	20.6	8.2	13.8	5.5	19.6	7.8	7.9	3.2	10.0	4.0	(- 51.5)	
	San Salvador	12.2	2.6	24.9	5.3	37.2	7.9	12.1	2.6	10.6	2.2	(- 13.1)	
	Managua	3.7	0.9	2.5	0.6	6.4	1.6	3.9	1.0	9.4	2.3	154.1	
	San José	2.5	1.5	3.8	2.2	3.5	2.0	3.2	1.9	4.1	2.4	64.0	
Subtotal		39.0	13.2	45.0	13.6	68.7	19.3	27.1	8.7	34.1	10.9	(- 12.6)	(-17.4)
MANAGUA	Guatemala	3.9	2.2	13.8	7.7	4.9	2.7	2.5	1.4	4.0	2.2	2.6	
	San Salvador	7.6	2.8	48.6	18.1	44.0	16.4	6.9	2.6	14.0	5.2	84.2	
	Tegucigalpa	6.2	1.5	4.0	1.0	5.0	1.2	2.8	0.7	5.5	1.4	(- 11.3)	
	San José	3.0	1.0	2.7	0.9	3.4	1.1	2.6	0.9	4.0	1.3	33.3	
Subtotal		20.7	7.5	69.1	27.7	57.3	21.4	14.8	5.6	27.5	10.1	32.9	34.7
SAN JOSE	Guatemala	8.8	7.2	10.3	9.3	18.1	14.5	2.7	2.4	8.6	7.8	7.5	
	San Salvador	36.1	25.0	55.0	38.1	22.2	15.4	67.3	48.6	118.3	81.9	227.7	
	Tegucigalpa	4.6	2.7	5.8	3.4	6.5	3.8	7.2	4.2	14.2	8.2	208.7	
	Managua	7.7	2.5	8.9	2.9	10.0	3.3	13.7	4.5	39.2	13.0	409.1	
Subtotal		56.4	37.4	80.1	53.7	54.8	37.0	90.9	57.7	180.3	110.9	219.7	196.5
Pto.BARRIOS	Sn.Pedro Sula	1.4	0.1	12.7	1.1	1.5	0.1	1.2	0.1	-	-	NA	
Nva.OCOTEPEQU.	San Salvador	5.3	0.4	2.4	0.2	-	-	3.6	0.2	-	-	NA	
SAN SALVADOR	Nva.OCOTEPEQUE	2.7	0.2	1.8	0.1	21.5	1.5	36.7	2.5	61.0	4.1	2,159.3	1,950.0
T O T A L		493.9	181.9	739.6	260.7	864.9	288.3	1020.2	334.5	1181.0	399.4	139.1	119.6

(1) No incluye movimiento corriente.

CUADRO No.12
transporte regional de carga segun origen y destino
1963
(toneladas Métricas)

ORIGEN	DESTINO								
	Guatemala	San Salvador	Tegucigalpa	San Pedro Sula	Managua	San José			
Guatemala	TACA	35.6	TACA	11.4	TACA	37.2	PAA	19.7	
	PAA	63.3	PAA	89.0	TAN	87.0	AVIATECA	61.2	
	OTROS	9.1	OTROS	47.6	SAHSA	24.8	OTROS	19.3	
TOTAL		109.0	140.0	494.7	149.0	108.1			
San Salvador	TACA	19.6	TACA	95.0	TAN	TACA	13.7	TACA	6.7
	PAA	8.4	PAA	26.0	SAHSA	PAA	14.0	PAA	4.0
	OTROS	28.0	OTROS	121.0		LANICA	7.0	LACSA	10.0
TOTAL				11.4	OTROS	14.3	OTROS	23.3	
Tegucigalpa	TACA	10.0	TACA	10.6	TADA	9.4	TACA	4.1	
	PAA	3.0	PAA	13.0	PAA	7.0	PAA	14.9	
	OTROS	13.0	OTROS	23.6	OTROS	16.4	OTROS	19.0	
TOTAL									
San Pedro Sula	TAN	21.2	TAN	39.8	TAN	39.8			
	SAHSA	16.7	SAHSA	37.9					
	OTROS	37.9	OTROS	49.9					
TOTAL									
Managua	TACA	4.0	TACA	6.0	TACA	5.5	TACA	4.0	
	PAA	16.0	PAA	10.0	PAA	7.0	PAA	5.0	
	OTROS	7.0	LANICA	8.0	OTROS	7.5	OTROS	21.0	
TOTAL				24.0	20.0			30.0	
San José	TACA	8.6	TACA	8.0	TACA	14.2	TACA	39.2	
	PAA	18.2	PAA	67.0	PAA	16.7	PAA	42.0	
	OTROS	21.0	LACSA	109.5	OTROS	16.0	OTROS	58.0	
TOTAL				185.3	49.9	139.2			

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América
T.S.C. - Consortium - 1964-1965

CUADRO No. 13

GUATEMALA: INVERSION EN EL TRANSPORTE AEREO 1955-1963
(en miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	Total del Período 1955-1963
Aeropuertos y Todo tipo de equipo terrestre										
Total Público	=	337	337	337	338	337	1,455	1,262	20	4,423
Presupuesto Gubernamental	ANA	337	337	337	338	337	555	462	20	2,723
Préstamos Externos	=	=	=	=	=	=	900	=	=	900
Préstamos Internos	=	=	=	=	=	=	=	800	6/	800
Aviones Privados										
Total	484	375	113	507	222	274	764	500	1,047	4,376
Aviones de Aviataeca	=	300	=	500	=	=	=	=	500	1,300
Otros Aviones	484	75	113	97	222	274	764	500	547	3,076
Inversión Aérea Total	484	712	450	934	560	611	2,219	1,762	1,067	8,799
Privada	484	375	113	597	222	274	764	500	1,047	4,376
Pública	=	337	337	337	338	337	1,455	1,262	20	4,423
Fondos Internos	=	337	337	337	330	337	555	1,262	20	3,523
Fondos Externos	=	=	=	=	=	=	900	=	=	900

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América

T.S.C.- Consortium - 1964- 1965

CUADRO No.14

EL SALVADOR: INVERSION EN EL TRANSPORTE AEREO 1955-1963

(en miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	Total del Período 1955-1963
Aeropuertos, Edificios y todo tipo de equipo terrestre	1	=	1	19	12	12	121	51	2.057	2.274
Inversión Total	1	=	1	19	12	12	121	51	34	251
Presupuesto General	=	=	=	=	=	=	=	=	1.200	1.200
Préstamos Externos	=	=	=	=	=	=	=	=	023	823
AID-EX-IM-BANK										
Aviones										
Privado	135	72	180	79	103	360	250	388	507	2.074
Inversión Aérea Total	136	72	161	98	115	372	371	439	2.564	4.348
Privada	135	72	180	79	103	360	250	368	507	2.074
Pública	1	=	1	19	12	12	121	51	2.057	2.274
Fondos Internos	1	=	1	19	12	12	121	51	34	251
Fondos Externos	=	=	=	=	=	=	=	=	2.023	2.023

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América

T.S.C.- Consortium - 1964- 1965

CUADRO No.15

HONDURAS: INVERSIONES EN EL TRANSPORTE AEREO 1955-1963

(en miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	Total del Período 1955-1963
Aeropuertos, Edificios y todo tipo de equipo terrestre	9	26	16	305	8	42	431	569	16038	1.544
Inversión Pública Total	9	26	16	305	8	42	31	69	38	544
Presupuesto General	=	=	=	=	=	=	=	=	=	1.000
Préstamos Internos										
Aviones										
Privado	181	29	55	181	32	239	27	211	160	1.115
Inversión Total aérea	190	55	71	486	40	281	58	280	1.198	2.659
Privado	181	29	55	181	32	239	27	211	160	1.115
Público	9	26	16	305	8	42	31	69	1.038	1.544

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América

T.S.C. - Consortium - 1964- 1965

CUADRO No. 16
NICARAGUA: INVERSIONES EN EL TRANSPORTE AEREO 1955-63
(miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	1955-1963
Aeropuertos, Edificios y Equipo Terrestre										
Total	9	12	32	28	138	134	86	68	=	507
Público	=	3	=	=	2	16	15	=	=	36
Privado	9	9	32	28	136	118	71	68	N.A.	471
Total	3	8	17	16	6	13	11	15	4	93
Público	2	8	16	9	6	=	=	15	4	60
Privado	1	=	1	7	=	13	11	=	=	33
Aviones Privados										
Total	847	358	732	2995	427	345	516	544	1.006	7.770
LANICA- aviones de transporte (total menos inversiones en otros aviones)	67	183	469	2691	329	196	326	66	650	4.977
Otros aviones (incluyendo los usados en agricultura)	780	175	263	304	98	149	190	478	356	2.793
Inversión Aérea Total	859	378	781	3039	571	492	613	627	1.010	8.370
Privada	857	367	765	3030	563	476	598	612	1.006	8.274
Pública	2	11	16	9	8	16	15	15	4	96
Financiamiento Externo Privado (Incluye la inversión privada total)	=	=	=	2200	=	=	=	=	=	2.200

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América

T.S.C. - Consortium - 1964- 1965

CUADRO No.17

COSTA RICA: INVERSION EN EL TRANSPORTE AEREO 1955-63
(en miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	Período Total 1955-1963
Aeropuerto y otras facilidades terrestres										
Inversión Total	473	502	1975	67	69	41	11	65	52	1.477
Inversión Privada y	=	=	=	=	=	=	=	=	=	=
Inversión Pública	473	502	197	67	69	41	11	65	52	1.477
Pequeños aeropuertos	15	30	118	9	35	39	11	65	52	274
Aeropuerto El Coco	458	472	179	58	34	2	=	=	=	1.203
Inversión Pública, menos Inversiones en pequeños aeropuertos										
Aviones										
Total= Privado	1.165	104	79	152	358	291	202	654	565	3.570
Privado, no aerolíneas	237	104	79	152	358	145	202	354	52	1.683
Privado, en aerolíneas (compra y venta) de aviones, valor neto)	928	=	=	=	=	146	=	300	513	1.887
Total inversión= aéreo	1.165	606	276	219	427	332	213	719	617	5.047
Pública	473	502	197	67	69	41	11	65	52	1.477
Privada	1.165	104	79	152	358	291	202	654	565	3.570

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América

T.S.C. - Consortium - 1964 - 1965

CUADRO Nº 18

RESUMEN PARA CENTROAMERICA - INVERSION EN TRANSPORTES - 1955/63

(En Miles de Dólares)

	GUATEMALA		EL SALVADOR		HONDURAS		NICARAGUA		COSTA RICA		TOTAL-REGIONAL		TOTAL S/ORIG. FONDOS
	Instal. Fijas	Equipo Movil	Instal. Fijas	Equipo Movil									
CARRETERAS-TOTAL	135,785	83,408	47,012	63,782	39,344	34,919	48,027	33,098	72,141	43,695	342,309	258,902	601,211
Inversión Privada	-	83,408	-	63,782	-	33,178	-	26,198	1,207	42,472	1,207	249,038	250,245
Inversión Pública	135,785	-	47,012	-	39,344	1,741	48,027	6,900	70,934	1,223	341,102	9,864	350,966
Fondos Internos	63,578	-	29,584	-	18,157	1,741	19,624	6,900	26,479	1,223	157,422	9,864	167,286
Presupuesto Actual	31,798	-	29,584	-	12,857	1,741	19,624	6,900	26,479	1,223	120,342	9,864	130,206
Préstamos	31,780	-	-	-	5,300	-	-	-	-	-	37,080	-	37,080
Fondos Externos	72,207	-	17,428	-	21,187	-	28,403	-	44,455	-	183,680	-	183,680
Préstamos	20,501	-	16,082	-	16,654	-	11,694	-	17,966	-	82,897	-	82,897
Concesiones	51,706	-	1,346	-	4,533	-	16,709	-	26,489	-	100,783	-	100,783
TOTAL REC/PRESTAMOS	52,281	-	16,082	-	21,954	-	11,694	-	17,966	-	119,977	-	119,977
FERROVIARIO-TOTAL	4,678	6,270	595	1,257	637	3,248	168	1,649	1,992	4,320	8,070	16,744	24,814
Inversión Privada	4,468	6,270	93	1,257	-	2,652	-	-	782	2,510	5,343	12,689	18,032
Inversión Pública	210	-	502	-	637	596	168	1,649	1,210	1,810	2,727	4,055	6,782
Fondos Internos	210	-	502	-	637	596	168	1,649	1,210	1,810	2,727	4,055	6,732
Presupuesto Actual	-	-	502	-	637	596	168	1,649	1,210	1,810	2,517	4,055	6,572
Préstamos	210	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210	-	210
Fondos Externos Prést.	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Total Rec/Préstamos	210	-	-	-	-	-	-	-	-	-	210	-	210
AEREO-TOTAL	4,423	4,376	2,274	2,074	1,544	1,115	600	7,770	1,477	3,570	10,310	18,905	29,223
Inversión Privada	-	4,376	-	2,074	-	1,115	504	7,770	-	3,570	504	18,905	19,409
Inversión Pública	4,423	-	2,274	-	1,544	-	196	-	1,477	-	9,814	-	9,814
Fondos Internos	3,523	-	251	-	1,544	-	96	-	1,477	-	6,891	-	6,891
Presupuesto Actual	2,723	-	251	-	544	-	96	-	1,477	-	5,091	-	5,091
Préstamos	800	-	-	-	1,000	-	-	-	-	-	1,800	-	1,800
Fondos Externos Prést.	900	-	2,023	-	-	-	-	2,200	-	-	2,923	2,200	2,923
Total Rec/Préstamos	1,700	-	2,023	-	1,000	-	-	2,200	-	-	4,723	2,200	6,923
MARITIMO-TOTAL	3,662	4,543	13,780	3,634	39	424	11,296	873	614	620	29,391	10,894	39,485
Inversión Privada	-	2,293	-	3,634	-	424	1,929	873	16	620	1,945	1,844	9,709
Inversión Pública	3,662	2,250	13,780	-	39	-	9,367	-	598	-	27,446	2,250	29,696
Fondos Internos	3,662	2,250	12,700	-	39	-	5,084	-	598	-	22,163	2,250	24,413
Presupuesto Actual	3,209	-	280	-	39	-	5,084	-	598	-	9,210	-	9,210
Préstamos	453	2,250	12,500	-	-	-	-	-	-	-	12,953	2,250	15,203
Fondos Externos Prést.	-	-	1,000	-	-	-	4,283	-	-	-	5,283	-	5,283
Total Rec/Préstamos	453	2,250	13,500	-	-	-	4,283	-	-	-	18,236	2,250	20,486
TODAS LAS VIAS DE TRANSPORTE- TOTAL	146,543	94,597	63,661	70,747	41,564	39,706	60,091	43,390	76,224	352,235	390,080	304,645	694,733
Inversión Privada	4,468	96,347	93	70,747	-	37,369	2,433	34,841	2,005	49,172	8,999	288,476	297,475
Inversión Pública	144,080	2,250	63,568	-	41,564	2,337	57,658	8,549	74,219	3,033	381,089	16,169	397,258
Fondos Internos	70,973	2,250	43,117	-	20,377	2,337	24,972	8,549	29,764	3,033	189,203	16,169	205,372
Presupuesto Actual	37,730	-	30,617	-	14,077	2,337	24,972	8,549	29,764	3,033	137,160	13,919	151,079
Préstamos	33,243	2,250	12,500	-	6,300	-	-	-	-	-	52,043	2,250	54,293
Fondos Externos	73,107	-	20,451	-	21,187	-	32,686	-	44,455	-	191,886	-	191,886
Préstamos	21,401	-	19,105	-	16,654	-	15,977	-	17,966	-	19,109	-	91,103
Concesiones	51,706	-	1,346	-	4,533	-	16,709	-	26,489	-	100,783	-	100,783
Total Rec/Préstamos	54,644	2,250	31,605	-	22,954	-	15,977	2,200	17,966	-	143,146	4,450	145,396

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.

T.S.C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO No.19

RESUMEN PARA CENTRO AMERICA
 GASTOS DE OPERACION Y MANTENIMIENTO DEL GOBIERNO CENTRAL PARA SERVICIOS
 DE TRANSPORTE Y FACILIDADES 1955-1963
 (en miles de Dólares)

Vías de Transporte y Regier de los Fondos	Guatemala	El Salvador	Honduras	Nicaragua	Costa Rica	Total
CARRETERAS = Total	<u>47.243</u>	<u>14.703</u>	<u>19.402</u>	<u>14.868</u>	<u>13.884</u>	<u>110.100</u>
Presupuesto	47.243	14.703	15.645	14.868	13.649	106.108
Préstamos Externos	=	=	3.757	=	=	3.757
Concesiones Externas	=	=	=	=	235	235
FERROCARRIL = Total	<u>120</u>	=	=	<u>890</u>	<u>1.745</u>	<u>2.755</u>
Presupuesto	120	=	=	890	1.745	2.755
AEREO = Total	<u>343</u>	<u>639</u>	<u>3.164</u>	=	<u>1.027</u>	<u>5.173</u>
Presupuesto	343	639	3.164	=	1.027	5.173
MARITIMO = Total	=	<u>571</u>	=	=	=	<u>571</u>
Presupuesto	=	571	=	=	=	571
TODOS LOS TRANSPORTES = TOTAL	<u>47.706</u>	<u>15.913</u>	<u>22.566</u>	<u>15.758</u>	<u>16.656</u>	<u>118.599</u>
Presupuesto	47.706	15.913	18.809	15.758	16.421	114.607
Préstamos Externos	=	=	3.757	=	=	3.757
Concesiones Externas	=	=	=	=	235	235

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América
 T.S.C.- Consortium 1964 - 1965

CUADRO Nº 20 - GUATEMALA: RESUMEN DE INVERSIONES EN TRANSPORTES 1955-1963
(Miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL DEL PERIODO 1955/63
CARRETERA - TOTAL	<u>22,737</u>	<u>27,690</u>	<u>40,715</u>	<u>33,678</u>	<u>22,460</u>	<u>18,876</u>	<u>15,158</u>	<u>15,530</u>	<u>20,291</u>	<u>219,193</u>
Privado (Vehículos solamente)	7,409	10,881	9,691	10,352	13,259	8,761	8,828	7,714	9,313	83,400
Público (Carreteras solamente)	<u>15,328</u>	<u>16,817</u>	<u>30,824</u>	<u>25,326</u>	<u>12,201</u>	<u>10,115</u>	<u>6,330</u>	<u>7,816</u>	<u>10,978</u>	<u>135,793</u>
Financiado internamente	9,747	2,863	9,934	9,474	5,919	7,464	3,714	5,614	8,854	63,578
(Presupuesto y Préstamos)										
Financiado externamente	5,631	13,954	20,890	15,852	6,287	2,651	2,616	2,202	2,124	72,207
(Préstamos y donaciones)										
FERROVIARIO - TOTAL	<u>766</u>	<u>1,668</u>	<u>5,512</u>	<u>776</u>	<u>476</u>	<u>767</u>	<u>295</u>	<u>541</u>	<u>125</u>	<u>10,948</u>
Privado	556	1,668	5,512	776	476	767	295	541	125	10,730
Público	210	-	-	-	-	-	-	-	-	210
AEREC - TOTAL	<u>484</u>	<u>712</u>	<u>450</u>	<u>934</u>	<u>563</u>	<u>611</u>	<u>2,219</u>	<u>1,762</u>	<u>1,067</u>	<u>8,799</u>
Privado	484	375	113	597	222	274	744	500	1,047	4,376
Público	-	337	337	337	336	337	1,455	1,262	20	4,423
Financiado internamente	-	337	337	337	336	337	555	1,262	20	3,523
Financiado externamente (Préstamos)	-	-	-	-	-	-	900	-	-	900
MARITIMO - TOTAL	<u>295</u>	<u>678</u>	<u>645</u>	<u>870</u>	<u>966</u>	<u>3,344</u>	<u>721</u>	<u>435</u>	<u>219</u>	<u>8,205</u>
Privado	299	193	160	393	301	356	132	300	159	2,293
Público	-	485	485	485	665	2,988	589	135	60	5,912
Inversión Total	<u>24,336</u>	<u>30,776</u>	<u>47,322</u>	<u>38,268</u>	<u>24,462</u>	<u>23,596</u>	<u>18,393</u>	<u>16,268</u>	<u>21,702</u>	<u>247,145</u>
Privada	8,748	13,137	15,676	12,120	11,258	10,158	10,019	9,695	10,644	100,615
Pública	<u>15,588</u>	<u>17,639</u>	<u>31,646</u>	<u>26,148</u>	<u>13,224</u>	<u>13,440</u>	<u>8,374</u>	<u>9,213</u>	<u>11,058</u>	<u>146,330</u>
Financiado internamente (Incluye Préstamos)	9,957	3,685	10,756	10,286	6,937	10,389	4,858	7,011	8,934	73,223
Financiado externamente	5,631	13,954	20,890	15,852	6,287	2,651	3,516	2,202	2,124	73,107
Financiamiento interno total	18,785	16,822	26,432	22,416	18,195	20,947	14,877	16,066	15,578	174,838
Financiamiento externo total	5,631	13,954	20,890	15,852	6,287	2,651	3,516	2,202	2,124	73,107

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I.S.C. Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 21 - EL SALVADOR: RESUMEN DE INVERSIONES EN TRANSPORTES - 1955-1963
(Miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL DEL PERIODO 1955/63
<u>Carretera-total</u>	10,665	12,962	16,131	13,578	10,422	13,144	10,736	9,122	14,034	110,794
Privado (vehículos solamente)	7,454	6,745	6,863	5,744	6,051	8,822	6,462	5,944	9,697	63,782
Público (carreteras solamente)	3,211	6,217	9,268	7,834	4,371	4,322	4,274	3,178	4,337	47,012
Financiado internamente	2,086	3,879	5,799	4,762	2,774	3,525	2,532	1,970	2,257	29,584
Financiado externamente	1,125	2,338	3,469	3,072	1,597	797	1,472	1,208	2,030	17,428
Préstamos y concesiones										
<u>Ferrovionario-Total</u>	90	255	191	110	171	118	146	471	300	1,852
Privado	90	255	191	110	171	118	146	206	63	1,350
Público	-	-	-	-	-	-	-	265	237	502
<u>Aéreo-Total</u>	136	72	181	98	115	372	371	439	2,564	4,348
Privado	135	72	180	79	103	360	350	386	507	2,074
Público	1	-	1	19	12	12	121	51	2,057	2,274
Financiado internamente	1	-	1	19	12	12	121	51	34	251
Financiado externamente	-	-	-	-	-	-	-	-	2,023	2,023
<u>Marítimo-Total</u>	57	6,060	174	15	82	8,705	884	1,058	379	17,414
Privado	57	60	174	14	24	2,151	316	508	330	3,634
Público	-	6,000	-	1	58	6,554	568	550	49	13,780
Financiado internamente	-	6,000	-	1	58	6,554	68	50	49	12,780
Financiado externamente	-	-	-	1	50	6,554	500	500	-	1,000
Préstamos										
<u>Inversión Total</u>	10,940	19,349	16,677	13,801	10,790	22,339	12,137	11,090	17,277	134,406
Privada	7,736	7,132	7,408	5,947	6,349	11,451	7,174	7,046	10,597	76,840
Pública	3,212	12,217	9,269	7,854	4,441	10,888	4,963	4,044	6,680	63,566
Financiado internamente	2,067	9,879	5,800	4,782	2,644	10,091	2,721	2,336	2,577	43,117
(incluye Préstamos)										
Financiado externamente	1,125	2,338	3,469	3,072	1,597	797	2,242	1,708	4,103	20,451
Financiamiento interno total	5,823	17,011	13,200	10,729	9,193	21,542	9,895	9,382	13,174	113,957
Financiamiento externo total	1,125	2,338	3,469	3,072	1,597	797	2,242	1,708	4,103	20,451

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I. S. C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 22 - HONDURAS: RESUMEN DE INVERSIONES EN TRANSPORTES - 1955-1963
(Miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL DEL PE- RIODC 1955/63
<u>Carretera - Total</u>	5,822	5,707	6,560	7,960	8,961	10,703	8,962	10,122	9,450	74,263
Privado (vehículos solamente)	2,908	2,691	3,646	3,082	3,765	4,046	3,626	4,253	5,161	33,178
Público (carreteras y vehículos del Gobierno)	2,914	3,016	2,922	4,878	5,196	6,657	5,336	5,869	4,297	41,085
Financiado localmente	2,913	2,906	2,257	2,734	1,497	2,573	1,235	2,289	1,494	19,590
Financiado externamente	1	110	665	2,144	3,699	4,084	4,101	3,580	2,803	21,187
Préstamos y donaciones										
<u>Ferrocarril - Total</u>	140	368	656	612	263	104	59	189	1,466	3,895
Privado	127	321	303	262	-	98	47	61	1,353	2,652
Público	21	47	273	350	263	6	12	128	133	1,233
<u>Aéreo - Total</u>	190	55	71	486	40	281	56	280	1,198	2,659
Privado	181	29	55	181	32	239	27	211	160	1,115
Público	- 9	-26	16	305	- 8	42	31	69	1,038	1,544
<u>Marítimo - Total</u>	16	32	36	75	55	43	106	63	37	463
Privado	16	32	35	74	55	38	74	63	37	424
Público	-	-	1	1	-	5	32	-	-	39
<u>Inversión Total</u>	6,176	6,162	7,331	9,133	9,319	11,131	9,185	10,654	12,179	81,270
Privada	3,232	3,073	4,119	3,599	3,052	4,421	3,774	4,580	6,711	37,359
Pública	2,944	3,089	3,212	5,534	5,467	6,710	5,411	6,066	5,468	43,901
Internamente financiada	2,943	2,979	2,547	3,390	1,760	2,626	1,310	2,486	2,665	22,714
Externamente financiada	1	110	665	2,144	3,699	4,084	4,101	3,580	2,803	21,187
Financiamiento interno total	6,175	6,052	6,666	6,909	5,620	7,047	5,084	7,074	9,376	60,003
Financiamiento externo total	1	110	665	2,144	3,699	4,084	4,101	3,580	2,803	21,187

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I. S. C. - Consortium 1964-1965.

CUADRO Nº 23 - NICARAGUA: RESUMEN DE INVERSIONES EN TRANSPORTES - 1955-1963
(Miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL DEL PERIODO 1955/63
<u>Carretera - Total</u>	7,765	7,898	9,311	10,527	10,051	7,116	8,359	10,532	9,066	81,125
Privados (vehículos solamente)	3,335	3,077	3,070	2,413	1,790	2,241	2,364	3,773	4,127	26,190
Públicos (carreteras y vehículos del Gobierno)	4,430	4,821	5,941	8,114	8,253	4,875	5,995	6,759	5,739	54,927
Financiado internamente	1,568	3,221	3,059	3,060	4,465	2,010	2,133	3,225	2,675	26,524
Financiado externamente	2,562	1,600	2,882	4,246	3,788	2,365	3,862	3,534	3,064	28,403
<u>Ferrovionario - Total</u>	455	150	250	390	219	90	77	117	61	1,017
<u>Aéreo - Total</u>	959	370	701	3,039	571	492	613	1,627	1,010	8,370
Privado (Aviones e instalaciones)	957	367	705	3,030	563	476	590	612	1,006	8,274
Financiamiento interno	857	367	765	830	563	476	590	612	1,006	6,074
Financiamiento externo	-	-	-	2,200	-	-	-	-	-	2,200
Público (instalaciones fijas solamente)	2	11	16	9	8	16	15	15	4	96
<u>Marítimo - Total</u>	2,232	99	3,302	492	3,220	1,290	226	1,109	199	12,169
Privado (Fuertos y Barcos)	836	80	1,046	361	35	331	41	32	40	2,802
Público (Fuertos solamente)	1,396	19	2,256	131	3,185	959	185	1,077	159	9,367
Financiamiento interno	1,396	19	2,256	131	-	-	46	1,077	159	5,084
Financiamiento externo	-	-	-	-	3,185	959	139	-	-	4,283
<u>Inversión Total</u>	11,311	8,525	13,344	14,440	14,061	6,996	9,275	12,385	11,136	103,481
Privado	5,029	3,524	4,881	5,004	2,396	3,048	3,003	4,417	5,173	37,274
Financiamiento interno	5,028	3,524	4,881	3,604	2,396	3,040	3,003	4,417	5,173	35,074
Financiamiento externo	-	-	-	2,200	-	-	46	-	-	2,200
Público	6,283	5,001	6,463	9,644	11,665	5,948	6,272	7,968	5,963	66,207
Financiado internamente	3,721	3,401	5,581	4,390	4,692	2,124	2,271	4,434	2,099	33,521
Financiado extornamente	2,562	1,600	2,882	4,246	6,973	3,824	4,001	3,534	3,064	32,686
Total financiamiento interno	8,749	6,925	10,462	5,002	7,088	5,172	5,214	8,051	8,072	68,595
Total financiamiento externo	2,562	1,600	2,882	6,446	6,973	3,824	4,001	3,534	3,064	34,886

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
T. S. C. - Consortiumum - 1964-1965.

CUADRO Nº 24 - COSTA RICA: RESUMEN DE INVERSIONES EN TRANSPORTES 1955-1963
(Miles de Dólares)

	1955	1956	1957	1958	1959	1960	1961	1962	1963	TOTAL DEL PERIODO 1955/63
<u>Carretera - Total</u>	7,334	10,015	14,196	17,810	13,985	15,069	13,099	9,572	15,756	115,836
Privado (camiones y vehículos)	4,652	3,526	3,965	5,126	5,306	5,185	5,101	3,611	7,127	43,679
Público (camiones y vehículos)	2,682	6,489	10,231	12,684	8,599	9,884	7,998	4,691	8,629	72,157
Financiado internamente	2,562	3,169	7,020	3,124	3,409	2,704	2,601	2,270	4,684	27,782
Financiado externamente	100	3,300	3,211	9,560	5,190	7,180	5,397	2,603	3,945	44,455
<u>Ferrovial - Total</u>	532	315	1,540	1,620	420	851	711	131	192	6,312
Privado	440	129	1,272	375	189	471	223	91	102	3,292
Público	92	186	268	1,245	231	300	488	40	90	3,020
<u>Aéreo - Total</u>	1,630	606	276	219	427	332	213	719	617	5,047
Privado	1,165	104	79	152	358	291	202	654	565	3,570
Público	473	502	197	67	69	41	11	65	52	1,477
<u>Marítimo - Total</u>	50	26	60	102	147	211	270	39	241	1,234
Privado	17	13	44	105	64	64	82	24	223	636
Público	33	13	16	77	83	147	196	15	18	598
<u>Inversión Total</u>	9,554	10,962	16,072	19,031	14,979	16,463	14,301	9,461	16,806	123,429
Privada	6,274	3,772	5,360	5,750	5,997	6,011	5,608	4,300	6,017	51,177
Pública	3,280	7,190	10,712	14,071	8,982	10,452	8,693	5,081	8,789	77,252
Financiado internamente	3,100	3,090	3,692	4,513	3,792	3,272	3,296	2,390	4,844	32,797
Financiado externamente	180	3,300	7,020	9,560	5,190	7,180	5,397	2,683	3,945	44,455
Financiamiento interno total	9,374	7,662	9,052	10,271	9,789	9,283	8,904	6,770	12,661	83,974
Financiamiento externo total	180	3,300	7,020	9,560	5,190	7,180	5,397	2,603	3,945	44,455

FUENTE: Estudio del Transporte para Centro América.
I. S. C. - Consortium - 1964-1965.

SUMARIO DEL TRANSPORTE CENTROAMERICANO SEGUN ORIGEN Y DESTINO DE LOS DESEMBOLSOS - 1955-1963 (Incluyendo Inversión Pública y Privada y Gastos de Operación y Mantenimiento Público) (En Miles de Dólares)

MODELO DE TRANSPORTES Y ORIGEN DE FONDOS	GUATEMALA		EL SALVADOR		HONDURAS		NICARAGUA		COSTA RICA		TOTAL DE LA REGION	
	INVERS.	M. Y O.	INVERS.	M. Y O.	INVERS.	M. Y O.	INVERS.	M. Y O.	INVERS.	M. Y O.	INVERS.	M. Y O.
CARRETERA TOTAL	23,292	47,243	110,794	14,703	185,497	74,263	19,402	93,665	81,125	14,860	95,993	14,860
FONDOS PRIVADOS	83,408	-	83,408	-	63,782	33,178	-	33,178	26,198	-	26,198	-
FONDOS PUBLICOS	155,705	47,243	183,020	14,703	61,715	41,085	19,402	60,407	54,927	14,860	69,787	14,860
FONDOS INTERNOS	63,570	47,243	110,813	14,703	44,287	19,890	15,645	35,543	26,524	14,860	41,384	14,860
PRESUPUESTOS	31,798	47,243	79,041	14,703	41,207	14,598	15,645	33,243	26,524	14,860	41,384	14,860
PRESTAMOS	31,700	-	31,700	-	-	5,300	5,300	-	-	-	-	-
FONDOS EXTERNOS	72,207	-	72,207	-	17,420	21,187	3,757	24,944	20,403	-	20,403	-
PRESTAMOS	20,501	-	20,501	-	16,082	16,654	3,757	20,411	11,694	-	11,694	-
CONCESIONES	51,706	-	51,706	-	1,346	4,533	-	4,533	16,709	-	16,709	-
FERROVIARIO TOTAL	10,940	120	11,060	-	1,852	3,025	-	3,025	1,817	890	2,707	890
FONDOS PRIVADOS	10,736	-	10,736	-	1,350	2,652	-	2,652	-	-	-	-
FONDOS PUBLICOS	210	120	330	-	502	1,233	-	1,233	1,817	890	2,707	890
PRESUPUESTOS	-	120	120	-	502	1,233	-	1,233	1,817	890	2,707	890
PRESTAMOS	210	-	210	-	-	-	-	-	-	-	-	-
AEREO TOTAL	0,795	343	9,142	4,346	4,987	2,659	3,164	5,823	8,370	-	8,370	-
FONDOS PRIVADOS	4,376	-	4,376	2,074	2,074	1,115	-	1,115	6,274	-	6,274	-
FONDOS PUBLICOS	4,423	343	4,766	2,274	2,913	1,544	3,164	4,708	96	96	96	96
FONDOS INTERNOS	3,523	343	3,866	251	639	1,544	3,164	4,708	96	96	96	96
PRESUPUESTOS	2,723	343	3,066	251	639	544	3,164	3,708	96	96	96	96
PRESTAMOS	800	-	800	-	-	1,000	-	1,000	-	-	-	-
FONDOS EXTERNOS PRESTAMOS	900	-	900	-	2,023	-	-	-	-	-	-	-
MARITIMO TOTAL	0,205	-	8,205	17,414	571	17,985	463	463	12,169	-	12,169	-
FONDOS PRIVADOS	2,293	-	2,293	3,634	-	3,634	424	424	2,802	-	2,802	-
FONDOS PUBLICOS	5,912	-	5,912	13,700	571	14,351	39	39	9,367	-	9,367	-
FONDOS INTERNOS	5,912	-	5,912	12,760	571	13,351	39	39	5,084	-	5,084	-
PRESUPUESTOS	3,209	-	3,209	280	851	39	-	39	5,084	-	5,084	-
PRESTAMOS	2,703	-	2,703	12,500	-	12,500	-	-	4	-	4	-
FONDOS EXTERNOS PRESTAMOS	-	-	-	1,000	-	1,000	-	-	4,283	-	4,283	-
TODOS LOS TRANSPORTES	247,145	47,706	294,851	134,406	150,321	91,270	22,566	103,836	105,681	15,758	119,239	15,758
FONDOS PRIVADOS	100,815	-	100,815	70,840	-	70,840	37,369	37,369	37,274	-	37,274	-
FONDOS PUBLICOS	146,330	47,706	194,036	63,568	15,913	43,901	22,566	66,467	66,207	15,758	81,965	15,758
FONDOS INTERNOS	73,223	47,706	120,929	43,117	59,030	22,714	18,809	41,523	33,521	15,758	49,279	15,758
PRESUPUESTOS	37,730	47,706	85,436	30,617	46,530	16,414	18,809	35,223	33,521	15,758	49,279	15,758
PRESTAMOS	35,493	-	35,493	12,500	-	12,500	6,300	6,300	-	-	-	-
FONDOS EXTERNOS	73,107	-	73,107	20,451	-	20,451	3,757	24,944	32,686	-	32,686	-
PRESTAMOS	21,401	-	21,401	19,105	-	19,105	16,654	20,411	15,977	-	15,977	-
CONCESIONES	51,706	-	51,706	1,346	-	1,346	4,533	4,533	16,709	-	16,709	-
TOTAL DE PRESTAMOS	56,694	-	56,694	31,605	-	31,605	3,757	24,944	1,177	-	1,177	-

Continúa en la página siguiente

BIBLIOGRAFIA

- Estudio de Transporte para
Centro América
T. S. C.
Consortium
1o. julio 1965
- Compendio de Estudios Técnicos
Presentados al II Congreso de
Economistas, Contadores Públicos
y Auditores.
INSAFI
Marzo 1965
- Problemas Generales del Transporte
en América Latina
Unión Panamericana
1963
- El desarrollo Económico de Costa Rica
Estudio del sector transporte No. 5
Universidad de Costa Rica
1962
- Economía de los sistemas de
transportes
Fritz Voigt
Fondo de Cultura Económica/64
- Economía del transporte
M. Beckmann, C. B. McGuirre,
C. E. Wi sten
Biblioteca de Ciencias Sociales
Aguilar 1959
- Algunas consideraciones sobre las Rela-
ciones de los Proyectos Industriales con
los servicios de transportes "Simposium
Interregional sobre la Evaluación de
Proyectos Industriales.
Gabriel Siri
Praga - Czechoeslovakia
Octubre 1965
Naciones Unidas.
- El transporte aéreo en la
América Latina
Unión Panamericana
1961
- Estudio sobre transporte aéreo
en las Américas
Unión Panamericana
1964
- Economía de los Transportes
M. R. Bonavia.
CEPAL
Naciones Unidas
1965.
- El Transporte en América Latina
René Fuentes Castellanos
Octubre 1965
- Desarrollo de la
Industria turística
Consejo Nacional de Planifi-
cación y Coordinación Eco-
nómica.
- Evaluación del Plan de la Nación de
El Salvador para el desarrollo Econó-
mico y Social.
Naciones Unidas 1965
- Estudio Económico de América Latina
CEPAL
Naciones Unidas 1965
- Evaluación de la Integración Económica
en Centro América
CEPAL
Naciones Unidas 1966
- La coordinación del transporte en los
países de Planificación Económica Cen-
tralizada.
Santiago de Chile
Abril 1964