

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR
FACULTAD DE CIENCIAS ECONÓMICAS

**LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN LA INDUSTRIA:
EL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA,
SU DESARROLLO Y COORDINACION.**

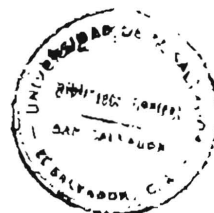
TESIS

PRESENTADA POR

CIRO VITELIO SANCHEZ

**PARA OBTENER
EL TITULO DE**

LICENCIADO EN ECONOMIA



SAN SALVADOR

EL SALVADOR

CENTRO AMERICA

388.11
S 211 t
S.F.
F. CC. EE.

045395

082820

UNIVERSIDAD DE EL SALVADOR

Dr. RAFAEL MENJIVAR CHOTO

Rector

Dr. MIGUEL A. SAENZ VARELA

Secretario General

FACULTAD DE CIENCIAS ECONOMICAS

Lic. CARLOS ABARCA GOMEZ

Decano

Lic. JORGE ALBERTO GUATEMALA

Secretario

JURADO EXAMINADOR

PRESIDENTE : Lic. Manuel Robles Guardado

PRIMER VOCAL: Lic. Fermín Pastor Arias

SEGUNDO VOCAL: Dr. German Guzmán Olmedo



SEMINARIO DE GRADUACION
ACTA DE CALIFICACION FINAL

Seminario sobre: "EL DESARROLLO INDUSTRIAL DE EL SALVADOR EN LAS
ULTIMAS DOS DECADAS Y SUS PROYECCIONES"

Ciclo: I Año Académico 1970-71

Alumno: CIRO VITELIO SANCHEZ PACHECO

Tema: "LOS TRANSPORTES Y SU IMPORTANCIA EN LA INDUSTRIA:
EL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA, SU DESARRO-
LLO Y COORDINACION.

Asesor: Lic. Manuel Robles Guardado"

Integración de la nota obtenida:	Nota promedio <u>Ponderada</u>
a- Preparación de la Investigación (15%)	1,35
b- Ejecución de la Investigación (70%)	6,30
c- Discusiones (15%)	<u>1,35</u>
NOTA FINAL.....	<u>9.00</u> =====

En razón de la nota final obtenida, el Jurado DECLA
RA: APROBADO al señor CIRO VITELIO SANCHEZ PACHECO.

Ciudad Universitaria, San Salvador, a los veinticinco
días del mes de mayo de mil novecientos setenta y uno.

Presidente
Lic. Manuel Robles Guardado

1er. VOCAL
Lic. Fermín Pastor Arias

2o. VOCAL
Dr. German Guzmán Olmedo

D E D I C A T O R I A

- A mi Esposa: TRINIDAD LANDOS DE SANCHEZ
por haber compartido los sacrificios y privaciones en mi preparación Universitaria, habiéndome dispensado su afecto y estímulo en los momentos más difíciles, a ella este triunfo - que es suyo.
- A mis Padres: LEONIDAS SANCHEZ Y GRACIELA MARINERO,
ejemplos de sacrificio, a quienes debo mi formación intelectual, espiritual y moral.
- A mis Hijos: CIRO VITELIO Y EDWIN RONALD
quienes con su existencia intensificaron mi deseo de superación.
- A mis Tíos: TOMAS SORIANO Y MERCEDES DE SORIANO,
quienes influyeron en mi superación intelectual y que en todo momento me impulsaron por los senderos morales que propiciaron la formación de mi carrera profesional.
- A mi Abuela: GUADALUPE MARINERO,
quien con su espíritu y abnegación supo orientarme para alcanzar la meta fijada.

A mis demás familiares, compañeros de trabajo, amigos y a todas aquellas personas que directa e indirectamente contribuyeron a lograr este triunfo, mi más profundo agradecimiento.

I N D I C E

No. de Pá-
gina.

DEDICATORIA

PROLOGO

CAPITULO I

INTRODUCCION

1.1 Aspectos generales sobre el Transporte de carga. . . .	1
1.2 Evolución del transporte de carga después de la segun- da Guerra Mundial.	3
a- Caminos.	4
b- Equipo Automotor.	7
c- El adelanto tecnológico en los medios de transporte	8
d- La evolución del tráfico de carga en los diferentes medios de transporte.	10
1.3 La importancia y vinculación del transporte de carga con el proceso industrial.	11

CAPITULO II

EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA ECONOMIA
NACIONAL 15

2.1 Participación del transporte de carga en el producto territorial bruto.	16
2.2 Las características de la demanda de los medios de - transporte de carga por carretera.	20
Variaciones estacionales de la demanda	25
2.3 Las características de la oferta de los distintos me- dios de transporte de carga por carretera.	26
Formas de operación de la oferta	32
2.4 La importancia de los costos del transporte de carga por carretera.	32
a- Centros o zonas de producción	39
b- Localización de la industria en los mercados o lu- gares de consumo.	41
2.5 La inversión en el transporte de carga por carretera y la creación de empleo.	42
a- La inversión privada.	42
La inversión privada y la creación de empleo. . .	44
b- La inversión pública y la ocupación.	46

2.6	La inversión en el transporte de carga por carretera y la incidencia en la balanza de pagos.	49
a-	Programa nacional de carreteras	53
b-	Programa Regional de Carreteras	54
c-	Pavimentación de carreteras troncales	55
d-	Carretera Longitudinal del Norte y Accesos.	55
e-	Programa de construcción de carreteras por administración de la Dirección General de Caminos.	55
	Importación de vehículos automotores de carretera	56
2.7	El sector y los problemas de financiamientos	58

CAPITULO III

	LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERAS.	62
3.1	Significado de la coordinación en los transportes de carga	62
	Algunas ventajas y desventajas de los transportes de carga/	65
a-	Ventajas del transporte automotor terrestre.	65
b-	Desventaja del autotransporte.	66
c-	Ventajas del Ferrocarril.	66
3.2	Coordinación Económica.	67
a-	Fusiones.	69
b-	Consortios	70
3.3	Coordinación Técnica.	70
a-	Mantenimiento.	71
b-	Asociaciones Cooperativas para compras	71
c-	Instrucción.	72
3.4	La coordinación Gubernamental	73
3.5	La Coordinación al nivel de las Empresas	77
a-	Terminales	78
b-	Talleres de reparación	79
c-	Mejoras en la administración Administrativa.	79
3.6	La coordinación entre los distintos medios de transporte.	80

CAPITULO IV

	Conclusiones.	84
	Recomendaciones	87
	Bibliografía.	90
	Apéndice Estadístico.	92

P R O L O G O

El desarrollo económico del país depende de muchos factores, ninguno de los cuales por sí solo posibilita el progreso en que se encuentran empeñados pueblo y gobierno. Una mejor salud y educación, una mayor industrialización, una organización y administración más perfecta y en fin una serie de factores son los que impulsan el desarrollo si éstos se interrelacionan adecuadamente.

Los transportes de carga desempeñan una función esencial en lo que se refiere a la producción de la tierra, la comercialización de los productos agrícolas, el desarrollo de la industria y la expansión del comercio. Teniendo en cuenta las anteriores consideraciones, es objeto del presente trabajo presentar un análisis descriptivo de la evolución general que ha tenido el transporte de carga por carretera en El Salvador en los últimos 20 años, así como también de los factores institucionales y económicos que afectan a esta actividad.

Los aspectos que se consideran en este trabajo versan, en especial, sobre el transporte terrestre de carga; pero en determinados puntos también se hace referencia a los ferrocarriles porque al mismo tiempo que son los principales medios de transporte internos, son también los únicos que pueden complementarse.

La investigación efectuada, revela graves deficiencias en lo que respecta a la regulación, explotación y coordinación del sector; tales deficiencias se vuelven más notorias por la gran importancia que tiene esta actividad en el desenvolvimiento económico y social del país.

Este trabajo, pues, se ha limitado a investigaciones de carácter general, no entra en detalle sobre ningún tema específico, de ahí que su finalidad sea la de describir y analizar el comportamiento que ha mostrado el transporte de carga en los últimos años, con el propósito de poner de manifiesto la urgente necesidad que existe de formular y ejecutar una política en el campo de los transportes que esté acorde con los intereses de la economía en general.

I - I N T R O D U C C I O N

1.1 ASPECTOS GENERALES SOBRE EL TRANSPORTE DE CARGA

Dentro de la estructura sobre la cual se desenvuelve la economía nacional, los medios de transporte desempeñan un papel de fundamental importancia; consecuentemente no constituye una novedad afirmar que el desarrollo de nuestra economía sólo podrá realizarse integralmente cuando los transportes funcionan de manera eficiente. Es decir, que los sistemas de transportes pueden ser factores determinantes del crecimiento económico y de la industrialización o, igualmente si no están organizados adecuadamente, pueden constituir limitaciones y obstáculos para dichos fenómenos.

A partir de la década de los 50, la política del Estado se traza como uno de sus objetivos, vincular con mayor intensidad los Centros de producción con los de consumo, permitiendo en esta forma, que los sectores de la población que habían permanecido marginados se incorporaran al proceso del desarrollo. De esta manera se integraron a la economía de mercado grandes zonas y grupos poblacionales del interior del país que habían permanecido aislados por falta de vías de comunicación y medios adecuados de transportes.

Grandes han sido los esfuerzos que los distintos gobiernos han realizado, a efecto de llevar adelante los programas de obras públicas destinados a crear las infraestructuras básicas para el desarrollo del sector, con la finalidad de estimular entre otras cosas, el proceso de industrialización.

Si analizamos la participación que tiene el sector transporte dentro del producto territorial bruto, relacionándolo con

la totalidad de éste, se advierte que el mismo es de muy poca -
significación (1); a pesar de ello el transporte es un factor -
que tiene gran importancia en el desarrollo de los demás secto-
res productivos; por lo que se afirma, que el sector es un ele-
mento complementario del desarrollo aunque son de difícil cuan-
tificación sus efectos directos e indirectos. No se puede medir
en forma exacta el valor económico que generan los transportes
en cuanto al servicio de acarreo de bienes y personas que pro-
porcionan a los sectores económicos: agropecuario, industrial y
comercial; pero es evidente, que sin los mismos, no es posible la
explotación y movilización de los productos, materias primas y
personas desde los lugares de origen a los de destino.

En nuestro medio los sistemas de transporte presentan -
características especiales por la estructura misma que tiene la
geografía del país. La topografía y limitación de nuestro terri-
torio ha permitido que el transporte por carretera se desarro-
lle más que las otras formas de movilización y esto se ha debi-
do a que siendo tan cortas las distancias a recorrer, las otras
clases de transportes se encuentran en desventaja en cuanto a los
costos de operación.

En años anteriores los ferrocarriles tuvieron un monopo-
lio tácito del transporte de carga y pasajeros; pero a medida -
que el sistema vial se fue desarrollando la importancia de los
ferrocarriles en cuanto a tráfico (2), se ha ido desmejorando.

(1) véase su composición en el capítulo II.

(2) El tráfico, por así decir, es la mercadería producida por el
transporte y la magnitud que lo relaciona con las necesidades
y el desarrollo de la actividad económica "El transporte en
América Latina" (Pag.35). Naciones Unidas.

Tal situación ha tenido su origen en el hecho de que el transporte por carretera presenta ventajas, como son la flexibilidad de movimiento y la velocidad. Debo agregar además que en el país existen pocos incentivos para desarrollar un sistema ferroviario dado que el nivel de tránsito no es elevado, así como porque también las distancias a recorrer no son lo suficientemente largas.

En cuanto al transporte aéreo y marítimo es evidente que los mismos se orientan exclusivamente hacia el exterior. Internamente el transporte aéreo no podría operar porque además de que no hay pistas de aterrizajes adecuadas para grandes aparatos de carga y pasajeros, no existen asimismo, grandes industrias que utilicen este medio de transporte. El mismo fenómeno se advierte en el transporte marítimo porque aunque se cuenta con modernas instalaciones portuarias, nuestro país no tiene compañías navieras propias que exploten esta actividad. Por lo tanto el enfoque de esta clase de transporte sólo se contrae a los puertos y a las condiciones en que éstos prestan sus servicios. Con lo expuesto no se resta la gran importancia que les corresponde como elementos necesarios para el desarrollo y se hace esta afirmación porque los mismos son la base real y necesaria para el Comercio Internacional y el intercambio en general.

1.2 EVOLUCION DEL TRANSPORTE DE CARGA DESPUES DE LA SEGUNDA GUERRA MUNDIAL.

Se señaló anteriormente que los distintos gobiernos que hemos tenido durante los últimos 20 años, se han interesado en dotar al país de un sistema de transporte que ha permitido a la

población marginada incorporarse poco a poco al proceso del desarrollo. A continuación se analiza su evolución:

A- CAMINOS

Los antecedentes que han tenido las vías de comunicación en nuestro medio, han observado en el pasado la siguiente característica: inicialmente los caminos irradiaban saliendo de las poblaciones más importantes del país, hasta las tierras de labor circunvecinas; después de esta primera etapa se advierte otra finalidad y ésta fue la de comunicar las zonas de producción exportable, principalmente café, con los puertos y rutas marítimas que dan acceso a los mercados internacionales o canalizan las importaciones, en este mismo período se comunica a la ciudad capital mediante la construcción de vías terrestres y ferroviarias con el propósito de prestar servicio a las ricas zonas productoras de café, proporcionándole a las mismas salida por los puertos de Acajutla, La Libertad y Cutuco. En esta forma también se permitió la llegada a San Salvador de los productos importados por los puertos ya mencionados. Es decir que la finalidad de los sistemas de comunicación para ese tiempo, fue la de ofrecer salidas para la exportación de las materias primas y facilitar la importación de productos manufacturados a los centros principales de población.

Después de las fases incipientes que se han señalado, las redes de comunicación, especialmente las de carreteras, tienen un desarrollo considerable. La evolución se advierte a partir de 1950, años en que habían desaparecido, en gran medida, los factores de perturbación introducidos por el conflicto bélico.

co mundial. Por este tiempo se finaliza la carretera panamericana, la que fue concebida con el objeto de conectar entre sí a las capitales de las repúblicas latinoamericanas. Desde entonces algunos gobiernos que hemos tenido, le han concedido importancia a la construcción y mejoramiento de las carreteras, en ello ha influido, evidentemente, la circunstancia de que tales vías constituyen la espina dorsal de nuestro sistema vial, o por lo menos troncales de mucha significación.

Al presente nuestro país cuenta con una amplia red vial la cual conecta entre sí, a los principales núcleos poblacionales urbanos y de producción; así tenemos que dos carreteras la Panamericana y la del Litoral, atraviesan de Este a Oeste nuestro territorio naciendo del seno de las mismas, numerosos ramales los que enlazan a importantes centros poblacionales del interior del país, así como también a zonas de gran significación agropecuaria. De Norte a Sur, recientemente se terminó de construir la Carretera Troncal del Norte, vía que une a la zona Norte del territorio desde el Poy (Frontera con Honduras) hasta la ciudad capital, de aquí la carretera continúa hacia el Puerto de La Libertad.

La orientación que se le ha dado a nuestro sistema vial ha sido la de que proporcione un transporte rápido, seguro y económico.

La transitabilidad del sistema caminero ha tenido una notoria evolución desde 1951 hasta 1968, las siguientes cantidades nos confirman lo dicho:

CUADRO 1LONGITUD EN KILOMETROS DE LAS CARRETERAS
DE EL SALVADOR

	<u>1951</u>		<u>1968</u>	
	<u>Kms</u>	<u>%</u>	<u>Kms</u>	<u>%</u>
Transitables en todo tiempo	1534.4	50.0	4112.1	48.74
Transitables solo en verano	1534.0	50.0	4429.3	51.26
T O T A L	3068.4	100.0	8541.4	100.0
			278.4	

FUENTE: Anuarios Estadísticos

El cuadro anterior nos revela que un alto porcentaje del sistema caminero sólo es transitable en el verano; pero la realidad nos demuestra de que durante la estación lluviosa estos caminos son utilizados sólo que el tránsito en los mismos se ha reducido, precisamente porque el principal volumen de la producción agrícola ya ha sido trasladada de las zonas agropecuarias hasta los lugares de consumo o de proceso.

Nuestras carreteras se clasifican en troncales, departamentales y carreteras vecinales, pero esta clasificación no depende de las características geométricas de las mismas sino del servicio que prestan según la importancia de los lugares que conectan. Para 1968 el sistema presentaba la estructura que a continuación se señala:

CUADRO 2LONGITUD DE LAS CARRETERAS Y SU CLASIFICACION

	<u>TRONCALES</u>	<u>DEPARTAMENTALES</u>	<u>VECINALES</u>	<u>TOTAL</u>	<u>%</u>
Occidental	353.0	499.9	1586.5	2439.4	28.23
Central	445.0	1347.4	1933.0	3726.0	43.12
Oriental	327.5	793.0	1355.5	2476.0	28.65
TOTAL	1126.1	2640.3	4875.0	8641.4	
%	13.03	30.55	56.41		100.0

FUENTE: Anuario Estadístico 1968

Las cifras anteriores nos dicen que la densidad del sistema vial está más concentrada en la zona central ya que ésta comprende el 43.12% del total.

B- EQUIPO AUTOMOTOR

Los vehículos que son impulsados por motores de combustión interna, han demostrado ser muy apropiados para el transporte por carretera ya sea de personas como de mercaderías; lo anterior por la característica especial que presentan para la producción de fuerza motriz. Son evidentes en nuestro medio las facilidades de distribución que ofrece el transporte en camiones, su economía de fuerza motriz y su flexibilidad de movimiento. Actualmente el transporte por carretera compite ventajosamente con los ferrocarriles porque el automotor posee una mayor flexibilidad; así en distancias cortas que son las que prevalecen en nuestro país, el camión se desplaza con mayor facilidad y proporciona un servicio de transporte completo desde el punto de origen hasta el de destino. Se evita en esta forma el costo, la demora y los inconvenientes de transbordar las mercaderías -

a otro medio de transporte en medio de la ruta o al final del trayecto. Los horarios de salida y de llegada pueden ser más flexibles, porque se necesita mucho menos carga para llenar un camión que un tren. El camión transporta la carga cuando está lista, o la entrega cuando hace falta. Cuando las empresas industriales o comerciales, operan con camiones propios o los contratan, no hay necesidad de ajustarse a horarios fijos. El transporte por camiones se integra al proceso de la producción, coordinando las entregas a medida que éstas se van necesitando, disminuyendo así las existencias de materias primas o de productos terminados.

En los años que cubre este análisis, puede decirse que ha sido muy significativo el crecimiento que ha tenido el parque de vehículos dedicados al transporte de carga. Según cifras obtenidas en los anuarios estadísticos de la Dirección General de Estadística y Censos, en 1950, el número de vehículos dedicados a esta actividad económica era de 1418, incluyendo en esta cantidad los camiones oficiales, particulares y de alquiler; para 1968 el equipo se ha elevado considerablemente pues ascendió a 13.441 vehículos, comprendiendo esta cifra los paneles, pick-up, camiones, trailers y triciclos de carga. Aunque no se cuenta con cifras estadísticas completas del incremento del tonelaje, puede decirse que ésta ha marchado paralelamente el número de vehículos. En 1960 la capacidad instalada en equipo rodante era de 19.708 toneladas- esta cantidad se incrementó en 21.572 toneladas más, en 1968.

C- EL ADELANTO TECNOLÓGICO EN LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

Se advierte que el adelanto tecnológico contribuye en forma progresiva a propiciar el desarrollo de los transportes, mediante inversiones más divisibles; en años anteriores era el ferrocarril el único medio de transporte que permitía el acarreo rápido y masivo de las mercaderías desde las zonas de importancia agropecuaria y centros poblacionales hasta los lugares de consumo o de proceso. Hoy en día las alternativas han crecido en número y, sobre todo, se ha multiplicado la variedad de equipos, cada uno de los cuales sirve para atender distintos niveles y condiciones, distancias, mercaderías a mover, velocidad, etc., de la demanda general del transporte. La evolución de nuestros medios de transporte va desde los antiguos ferrocarriles hasta el transporte automotor, éste también se transforma desde el simple camión hasta los cabezales, trailers y furgones de gran arrastre y de servicios especializados.

La integración económica del área unida al proceso de industrialización del país, ha incrementado el tráfico de mercaderías, lo que ha permitido utilizar los adelantos tecnológicos referidos. Muchas industrias están produciendo a escala regional productos que requieren equipos especializados para su traslado. El transporte de carga por carretera ha suplido esta necesidad y esto ha dependido en buena parte de la disponibilidad, calidad (velocidad y seguridad) y de los costos del transporte incluyendo por supuesto, a los sistemas viales. Ejemplo de esos casos son los siguientes: Producción y distribución de derivados del petróleo, traslado de combustibles con destino a Honduras antes del conflicto; traslado de productos agrícolas -

como fruta fresca; cargamentos de camarón con destino a los Estados Unidos vía Puerto Barrios, etc.

D - LA EVOLUCION DEL TRAFICO DE CARGA EN LOS DIFERENTES MEDIOS DE TRANSPORTE

Para conocer el grado de importancia que tienen los distintos medios de transporte en el proceso económico del país, importa por lo menos conocer su evolución en cuanto a tráfico(1); a este respecto debo manifestar que el comportamiento que ha tenido el tráfico de carga en el período 1950-1968, presenta características bastante especiales:

Nuestro país cuenta únicamente con un aeropuerto comercial, en él se concentran todas las actividades de ese tipo. Recientemente fue remodelado ya que sus pistas e instalaciones estaban construidas para atender el arribo y despegue de aparatos de hélice; debido a las exigencias de nuestro desarrollo, se construyó una nueva pista con las especificaciones apropiadas para aprovechar las mejoras tecnológicas que se han dado en el transporte aéreo. En cuanto al tráfico de carga y descarga su volumen puede decirse que se ha mantenido estático y esto obedece a que el flete en el transporte aéreo resulta demasiado caro. El Industrial por lo general utiliza otros medios de transporte: camión, tren o barco según las circunstancias, porque en éstos los costos de movilización se reducen considerablemente.

(1) Series estadísticas de esta evolución, en el capítulo II.

Un fenómeno distinto se observa en el transporte ferroviario en él se nota una baja en cuanto al tráfico de carga -- transportada; son causas de esta decadencia las siguientes:

- 1- La competencia originada por el transporte por carretera;
- 2- Las pequeñas distancias que recorren los ferrocarriles;
- 3- Las características propias que presenta el equipo e instalaciones del sistema (costos fijos muy altos); y
- 4- La obsolescencia del equipo.

Las causas anteriormente señaladas, han incidido grandemente en que la actividad económica de este medio de transporte de carga, decaiga; la declinación que se observa ha sido lenta, pero en los últimos años la baja ha sido brusca. Cifras de este comportamiento en el análisis de la demanda.

En los últimos años la actividad portuaria ha cobrado mayor impulso por la construcción del nuevo Puerto de Acajutla. Las instalaciones de este moderno puerto, permiten atender hasta 6 barcos simultáneamente. El tráfico de carga y descarga ha ido en constante ascenso, lo que nos confirma la importancia que dentro de la economía del país, tiene la actividad del transporte marítimo.

1.3 LA IMPORTANCIA Y VINCULACION DEL TRANSPORTE DE CARGA CON EL PROCESO INDUSTRIAL

Sabemos que un abastecimiento adecuado de energía a bajo precio es condición de importancia en el funcionamiento de numerosas ramas de la industria de transformación; pero también es conocido que la existencia de eficientes medios de transporte, afecta directamente a la industria en su conjunto.

A medida que la actividad económica del país se ha ido desarrollando, se han ido incrementando paralelamente las necesidades del transporte. La modernización de la agricultura requiere abastecimiento de herramientas, maquinarias, abonos, fertilizantes para el campo, y el traslado de alimentos y otros productos a los centros de consumo; asimismo, el incremento de la producción industrial ha significado reunir cantidades más grandes de materiales para su elaboración y distribuir a la población consumidora una mayor cantidad de productos elaborados. El aumento de la producción ha ido acompañada de una extensión del área en donde están localizadas las materias primas, así como de la zona en donde se comercializa esta producción.

En nuestro medio, de momento ningún producto o materia prima puede ser transportado económicamente por aire, lo mismo se dice del transporte marítimo; por lo tanto lo que se requiere para el desarrollo industrial es una amplia red de carreteras para que los medios de transportes que circulen en ellas, puedan proporcionar un servicio de entrega rápida y fletes razonables.

En el desarrollo que ha tenido nuestra economía, los transportes han demostrado ser factores de suma importancia, especialmente en el proceso de la industrialización, pero debe hacerse una distinción entre los medios que han contribuido en este proceso. El transporte por carretera ha competido ventajosamente con el ferrocarril y esto obedece a que los trenes de carga hacen su recorrido muy lentamente y se pierde mucho tiempo en las operaciones de carga y descarga; los artículos se dañan frecuentemente o desaparecen por completo, por esta razón y aún

siendo el transporte por camión más costoso, en muchos casos los industriales prefieren incurrir en mayores gastos a fin de ahorrar tiempo y no soportar además los costos adicionales inherentes al retraso y a las consecuencias que de éste se derivan en lo que respecta al funcionamiento regular de las plantas industriales.

Algunas industrias en San Salvador, utilizan en forma directa los servicios del ferrocarril tal es el caso de Phells Dodge, Café Listo, Shell, Esso y Texaco; otras por el contrario, combinan los servicios del transporte; primero el tren quien traslada los bienes y materias primas desde las zonas de origen hasta las terminales de la ciudad capital para que de éstas, posteriormente sean transportadas hasta las instalaciones industriales donde serán transformadas en productos terminados. Al finalizar este proceso se inicia otro y es el de distribuir la mercancía final hacia los mercados de consumo.

Sobre la importancia que han adquirido los transportes en el proceso de industrialización del país, debo mencionar que éstos se han intensificado desde que entraron en vigencia los primeros tratados bilaterales de libre comercio entre nuestro país y los otros del área Centroamericana y se completa con los estímulos que ha generado el tratado General de Integración Económica. Consecuentemente, la integración económica Centroamericana, proceso al que no se puede dejar de mencionar en el presente trabajo, trajo consigo la apertura de un mercado multinacional en el cual las necesidades de transporte se multiplicaron y se transformaron cualitativamente y cuantitativamente en un plano más amplio.

La habilitación de nuevos mercados para los productos del área, incrementó el tráfico comercial y generó en las industrias de los países interesados, un aumento más rápido de la capacidad de producción y diversificación de sus productos exportables; lo anterior fue consecuencia del proceso económico de la región - porque con bastante facilidad se comunicaron zonas y regiones económicas, así como también núcleos poblacionales cada vez más amplios en una economía y mercados de mayor tamaño geográfico. Los transportes y las comunicaciones jugaron un papel determinante porque éstos estimularon a las inversiones, a la competencia y a la especialización de las industrias.

En años anteriores a la integración económica centroamericana, las industrias de bienes de consumo localizadas en los distintos países, tenían problemas en cuanto al alcance geográfico de las zonas de mercado y de abastecimiento debido en buena parte, a las deficiencias y al alto costo de los transportes; esto hizo que la producción con frecuencia se distribuyera en una gran variedad de artículos lo que originaba más altos costos de producción. La integración habilitó una gran área la que fue accesible para las plantas industriales ya establecidas. Esto permitió su especialización y vino a contribuir a una operación más económica de las mismas.

De las ventajas reseñadas anteriormente nuestro país participó en gran forma porque en algunos rubros tanto agrícolas como industriales, se tenía una oferta suficiente como para ampliar el mercado. Las materias primas que estaban localizadas -

en otras latitudes del área: maderas, cueros, abonos, aceites, y mantecas, cereales, etc., fueron transportadas hacia nuestras industrias quienes la procesaron y convirtieron en mercancía final lista para su consumo o exportación. Nuestro desarrollo industrial pues, estuvo vinculado no sólo con el de la economía nacional sino con el del área Centroamericana en su conjunto.

II - EL DESARROLLO DEL TRANSPORTE DE CARGA EN LA ECONOMIA NACIONAL

La economía de nuestro país descansa especialmente en la producción del Sector agropecuario; lo anterior no desestima por supuesto, el aporte que dan los demás sectores económicos.

La producción primaria está constituida por lo que generan los sectores agropecuarios y minero, aunque la participación de este último sector es de muy poca significación en el producto territorial bruto; la producción secundaria que comprende a los sectores de la industria manufacturera y la construcción son los que en parte determinan el crecimiento del producto y pueden sus variaciones darnos un concepto real de la economía del país; por último tenemos la producción del sector terciario o sea la generada por los servicios, los cambios que se presentan en ellos se derivan especialmente del crecimiento que hayan tenido las anteriores ramas de actividad.

Teniendo presente esas consideraciones, seguidamente se analiza la participación e importancia que dentro del producto territorial bruto, tiene el sector de los transportes.

2.1 PARTICIPACION DEL TRANSPORTE DE CARGA EN EL PRODUCTO TERRITORIAL BRUTO

Durante el período de 1958/68, considerando los años extremos, el sector de los transportes contribuyó al producto territorial bruto con 57.1 millones de colones en 1958 y 113.7 millones en 1968. El aporte al producto, en términos relativos fue para los años mencionados, en su orden 4.11 y 5.17 (a precios corrientes). El crecimiento del sector fue en los diez años analizados del 99%, lo cual corresponde a una tasa anual de 7.1 por ciento; pero como la población creció en el mismo período a una de 3.4 por ciento anual, el incremento del sector que se analiza se reduce a una tasa neta de 3.7 por ciento. Lo anterior nos demuestra la dinámica del sector y que ha respondido de conformidad a la importancia que como tal le corresponde dentro de la economía nacional.

Si se hace un examen analítico de todos los renglones que constituyen el sector de los transportes, se tiene el siguiente comportamiento.

El cuadro No. 3 nos revela que los renglones del sector que acusan mayor importancia son el transporte de carga y pasajeros por carretera; su participación dentro del producto del sector en términos relativos ha sido de 67.01 por ciento en 1958 y del 63.95 por ciento en 1968. Para este último año se observa un decremento de 3.06 por ciento, aunque su contribución al producto aumentó en 34.5 millones de colones.

CUADRO 3RAMAS DE ACTIVIDAD DEL SECTOR TRANSPORTES,
SU COMPOSICION. 1958-1968 (+)

RAMAS DE ACTIVIDAD	1958	%	1969	%	VARIACION
<i>Transportes de carga</i>	28.558	50.03	30.747	34.08	-15.95
<i>Por carretera</i>	22.049	38.63	33.195	29.20	- 9.43
<i>Por ferrocarril</i>	6.509	11.40	5.551	4.88	- 6.52
<i>Transporte de pasaje ros</i>	17.368	30.43	40.152	35.32	4.89
<i>Por carretera</i>	16.201	28.38	39.512	34.75	6.37
<i>Por ferrocarril</i>	1.167	2.04	0.630	0.55	- 1.49
<i>Vehículos de alquiler</i>	2.184	3.83	5.069	4.46	0.63
<i>Transporte Aéreo</i>	3.199	5.61	2.795	2.46	- 3.15
<i>Muellaje y Almacenaje</i>	1.384	2.36	11.071	9.74	7.38
<i>Comunicaciones</i>	4.424	7.75	15.859	13.95	6.20
<i>TOTAL</i>	57.084	100.0	113.694	100.00	--

FUENTE: Apéndice Estadístico

(+): A precios corrientes en miles de colones.

En el mismo cuadro se puede apreciar la sensible baja observada en los ferrocarriles; para el caso de la carga, el descenso ha sido muy significativo porque de 6.5 millones de colones generados en 1958, éstos se reducen a 5.6 millones en 1968, lo que indica que esta actividad en el período referido, tuvo una variación negativa de -6.25%. El impacto que los ferrocarriles han sufrido en el movimiento de pasajeros ha sido también negativo, pero la variación en el mismo lapso fue de -1.49%. Nótese que el descenso monetario experimentado por el sistema ferroviario ha sido recuperado en gran forma por los medios de transporte por carretera tanto de pasajeros como de mercancías.

Lo anterior demuestra, que la rentabilidad de las dos empresas que explotan a los transportes ferroviarios es mala; también se ha comprobado el deficiente estado de conservación de sus instalaciones, permitiendo estas circunstancias que la calidad de los servicios ofrecidos no cumplan con los requisitos mínimos indispensables.

El valor agregado del sector transporte es la suma de los valores generados por las distintas actividades que componen el sector; para el caso del transporte de carga por carretera, se utilizó el siguiente procedimiento: "Para la estimación del transporte de carga por carretera se tomó el número de camiones matriculados que publica la Dirección General de Estadística y Censos (incluye también trailer); a este número de vehículos se le aplicó un porcentaje que representa el número de camiones privados, excluyendo así los camiones del gobierno central e instituciones autónomas. Este porcentaje se obtuvo de la tabulación combinada de los cuadros que sobre clase de matrícula y tipo de vehículos publica la Dirección General de Estadística y Censos en Anuarios".

"En 1963 y 1964 la Dirección General de Estadística y Censos efectuó una encuesta sobre transporte de carga, cubriendo solamente las empresas que proporcionan servicio a terceros"

"Con base en dicha encuesta se estableció que la capacidad promedio de los vehículos incluidos fue de 6.16 toneladas. Esta capacidad fue aplicada al número de camiones obtenido en la forma anteriormente descrita, encontrándose así el tonelaje

total para los años 1958 y 1964. A partir de 1965 se estableció la capacidad anualmente, en base a la encuesta que realiza la Dirección General de Estadística y Censos”

Para la valorización del servicio de transporte de carga se procedió a la determinación de un rendimiento por tonelada de capacidad, con base en los datos obtenidos en las encuestas. Este rendimiento se aplicó a la capacidad total (en toneladas) de todos los vehículos de carga obtenidos”.

”Para la determinación del rendimiento antes indicado se tomó el valor de los servicios de transporte de carga dados por la encuesta, el cual se dividió entre la capacidad total de los vehículos incluida en la misma. Para los años 1958-1962 se aplicó un rendimiento de la encuesta de 1963”.

”Para la determinación de los insumos que corresponden al valor de los transportes de carga por carretera, se utilizó la estructura que sobre el particular tiene la encuesta indicada(1).

En relación a los insumos (compras de combustible y lubricantes, repuestos, etc), los valores registrados muestran un crecimiento casi paralelo al observado en las cifras del valor agregado (véase cuadro en el apéndice estadístico).

Después de analizar a groso modo la participación del transporte de carga por carretera en el producto territorial bruto, concluyo señalando que aparte de su importancia vital como servicio básico de transporte público, en relación con su

=====
 (1) Metodología del producto territorial bruto por origen del

papel en el proceso de industrialización, la actividad del transporte de carga por carretera ejerce gran influencia en la economía nacional:

- 1- Por la magnitud de las inversiones/que requiere, tanto para infraestructuras como para adquisición del equipo rodante, repuestos y accesorios;
- 2- Por su contribución a la formación del producto territorial bruto;
- 3- Por el volumen de mano de obra que ocupa; y
- 4- Por el elevado volumen de combustible que consume el equipo de transporte ocupado en esta actividad.

Algunos de estos numerales se analizan con más detalle en páginas posteriores.

2.2 LAS CARACTERISTICAS DE LA DEMANDA DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

La necesidad de transporte se debe a las localizaciones divergentes de la actividad económica. En el caso de transporte de pasajeros, la causa es evidente, la distinta ubicación de las residencias, lugares de trabajo, mercado de bienes de consumo y centros culturales. El transporte de mercancías se debe, en último término a la división geográfica del trabajo, la que a su vez se basa en la diferente distribución de los recursos del país y al menor costo de la producción en gran escala.

Ya se ha hecho referencia sobre que los transportes en nuestro medio están condicionados por la típica geografía del territorio; pero además otros factores inciden en la estructura del sistema; éstos son:

a- Localización de las zonas de producción y consumo

b- La naturaleza de las exportaciones e importaciones, su destino y origen.

Al hablar del primer factor, señalaremos el hecho de que nuestro país prácticamente comprende en cuanto a producción, tres zonas geográficas bien diferenciadas las que parten de sur a norte. La primera o sea la costera es altamente productiva y está dedicada principalmente al cultivo del café, algodón y arroz; la segunda llamada central es productiva, en esta zona las actividades agrícolas, industriales y comerciales se encuentran intensamente desarrolladas, localizándose en la misma, determinado número de ciudades de importancia, inclusive la Capital, por lo que puede decirse que también es una región densamente habitada; por último se tiene la zona norte, esta región se encuentra escasamente habitada, en relación con la Central, además contribuye con muy poco al producto; no obstante, debo señalar el hecho de que en determinadas épocas del año, esta región se convierte en generadora de mano de obra para la recolección de las distintas cosechas; café, algodón y caña de azúcar. La particularidad geográfica que ha señalado permite que tanto la movilidad de las personas como el acarreo de mercancías, se efectúe en distancias cortas y en las que el transporte por carretera resulta ser el medio más conveniente, toda vez que se tomen en cuenta los costos, la rapidez y la versatilidad del sistema, así como también la proximidad que entre sí guardan las principales ciudades del país.

En cuanto al otro factor mencionado, puede decirse que es el transporte marítimo el que absorbe el mayor volumen de mercancías - manejadas de y para nuestro país, véase lo que denota el cuadro No. 4. Aunque las cifras que muestra el cuadro aludido son globales, -- puede advertirse que tanto el volumen de carga movido por vía marítima como el de carretera, son los que han demostrado una evolución ascendente en el período de 1950 a 1968; el comportamiento del tráfico nos dice que el primero ha crecido 4.37 veces si lo relacionamos con el volumen de carga movido en 1950; el de carretera observa el mismo fenómeno, pues si lo comparamos en los años extremos se puede apreciar que ésta ha crecido 11.45 veces; lo contrario ha sucedido en el transporte ferroviario.

CUADRO 4

VOLUMEN DE CARGA MOVILIZADA (+) 1950-1968.

<u>AÑO</u>	<u>TERRESTRE</u>	<u>FERROCARRIL</u>	<u>MARITIMO</u>	<u>AEREO</u>	<u>T O T A L</u>
1950	53.8	512.8	296.6	3.1	866.3
1951	58.8	499.9	378.8	3.8	1001.3
1952	79.2	618.3	342.7	2.8	1043.0
1953	84.6	563.8	367.2	4.0	1019.6
1954	101.7	586.4	413.4	4.4	1105.9
1955	108.4	682.7	477.5	4.5	1273.1
1956	134.3	711.6	483.4	4.6	1333.9
1957	143.9	685.6	541.8	5.1	1376.4
1958	148.0	687.5	544.8	5.5	1385.8
1959	188.0	692.7	538.8	5.2	1423.7
1960	197.1	680.1	559.8	6.6	1443.6
1961	216.1	580.3	494.7	3.8	1294.9
1962	269.5	633.3	654.6	4.9	1562.3
1963	298.1	613.1	1187.2	2.9	2101.3
1964	417.6	635.9	1318.5	3.6	2375.6
1965	480.3	602.8	1074.8	3.5	2161.4
1966	504.2	658.3	1136.5	5.0	2304.0
1967	538.3	493.7	1229.6	4.3	2265.9
1968	661.0	447.4	1286.8	5.0	2355.7

FUENTE: Primer programa bienal de Inversiones Públicas, Indicadores Económicos y Sociales (CONAFLAN), Anuario Estadístico 1968.

(+) En miles de toneladas.

NOTA: Comprende únicamente las importaciones y exportaciones según registros aduanales.

Como el volumen de carga y descarga manejado por la vía marítima necesariamente tiene que ser transportada ya sea por ferrocarril o por autotransporte (1), a continuación se describen las características del movimiento marítimo: para un mejor análisis la carga y la descarga se ha separado en líquida (2) y seca, así también se ha separado el puerto que manipula este tráfico. Lo anterior se ha realizado con el propósito de efectuar comparaciones y evaluar la importancia que cada puerto tiene en el movimiento marítimo. Véase el siguiente cuadro, demostrativo del tráfico portuario:

CUADRO 5

VOLUMEN DE CARGA Y DESCARGA MARITIMA SEGUN PUERTOS - EN MILES DE TONELADAS METRICAS

<u>ANOS</u>	<u>ACAJUTLA</u>		<u>LA LIBERTAD</u>		<u>CUTUCO</u>		<u>TOTAL</u>	
	<u>SECA</u>	<u>LIQUIDA</u>	<u>SECA</u>	<u>LIQUIDA</u>	<u>SECA</u>	<u>LIQUIDA</u>	<u>SECA</u>	<u>LIQUIDA</u>
1961	58.3	30.0	90.7	62.4	169.2	81.4	318.2	176.5
1962	145.2	34.0	79.5	64.2	175.4	156.0	400.1	254.6
1963	195.8	426.5	98.3	16.6	231.7	151.0	525.8	594.1
1964	271.8	764.1	94.1	2.5	212.2	207.8	578.1	974.4
1965	337.0	637.9	94.7	1.2	205.0	113.7	636.6	752.8
1966	369.3	733.6	69.2	3.4	175.5	194.7	614.0	931.7
1967	307.7	675.5	60.0	2.1	171.2	150.9	538.8	829.5
1968	469.8	716.9	64.8	1.5	183.4	144.9	717.9	863.4
1969	605.4	585.1	67.4	3.7	178.9	147.9	851.7	736.7
1970 ^P	489.9	440.9	66.0	5.6	222.9	64.2	778.8	510.7

FUENTE: Indicadores Económicos y Sociales (CONAPLAN)

P: Cifras preliminares

(1): Transporte efectuado por camiones, trailer, pick up, panel.

(2): Productos derivados del petróleo

NOTA: Estas cifras comprenden el movimiento registrado en los Puertos, el cual difiere del aduanal.

Nótese la importancia que adquiere el puerto de Acajutla a partir de 1963, fecha que marca dos acontecimientos de fundamental importancia: El funcionamiento del moderno puerto de Acajutla, que durante el curso de estos años ha venido siendo mejorado hasta permitir que 6 buques mercantes puedan realizar operaciones de transbordo simultáneas y el establecimiento de la Refinería de Petróleo en las proximidades del Puerto de Acajutla. Los hechos apuntados permitieron que tanto el grueso de las importaciones como el de las exportaciones, se canalicen por Acajutla.

Las operaciones por el Puerto de La Libertad en los primeros años de la serie que se analiza, tuvo en cuanto a descarga líquida, mayor movimiento que Acajutla; pero a partir de los acontecimientos señalados, su importancia comienza a declinar hasta ocupar el tercer lugar en las actividades de carga y descarga.

El Puerto de Cutuaco en los últimos años ha ocupado el segundo lugar. El volumen de carga y descarga manejada, especialmente la seca, ha mantenido un movimiento errático pero sin distorsionar la tendencia de los años que se analizan.

Esta distribución que se observa en el movimiento portuario, está vinculada con la clase de mercancías que se mueven, así como también con el tipo de actividad que predomina en la zona de influencia.

VARIACIONES ESTACIONALES DE LA DEMANDA

Los servicios de transporte acusan variaciones especiales en el curso del año y éstas están relacionadas en su mayor parte con la recolección de las cosechas: café, algodón, caña de azúcar y cereales, así como también con el acarreo de fertilizantes, insecticidas y demás insumos necesarios en el sector agropecuario e industrial. Durante el año son bastante marcadas las épocas de mínima y máxima demanda (1) de transporte; los siguientes períodos son buenos indicadores de estas variaciones: de Julio a Octubre mínima demanda; exceso de oferta, las oportunidades de transportar carga escasean en sumo grado, la competencia entre los transportistas se vuelve muy aguda, las tarifas por fletes bajan considerablemente. En el período comprendido de febrero a abril (máxima demanda) los insumos del sector agropecuario son transportados hacia las zonas de consumo. La recolección de las cosechas se efectúa en el lapso de diciembre a abril; en esta época la demanda excede a la oferta.

El volumen de carga y descarga que se lleva a cabo en los puertos, es un buen indicador del tráfico estacional movilizado, precisamente por las características que presentan las exportaciones e importaciones de y para nuestro país.

=====

(1) Las épocas de mínima y máxima demanda han sido registradas en base a las entrevistas sostenidas con empresarios del transporte de carga (Transportes Paredes, Transportes González y Empresa López y López)

En el transbordo de mercancías de exportación, el mayor porcentaje lo absorbe el café, siguiéndole en importancia el algodón; en menor medida otras mercancías como azúcar, aceites y vegetales, tortas oleaginosas, etc., que son exportadas hacia los países que las requieren. De lo anterior se colige que los productos tradicionales de exportación seguirán ocupando un lugar de importancia en el sector exportador, aunque con lo anterior no se desestima el gran valor que va adquiriendo el embarque de productos industriales manufacturados como abonos, combustibles, cajas, etc., hacia países de ultramar y del área Centroamericana. En estas actividades los servicios de transporte juegan un papel de fundamental importancia.

2.3 LAS CARACTERISTICAS DE LA OFERTA DE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

La evolución del tráfico automotor de carga que se observa en el período 1950-1968, fue sustentada por un aumento paralelo de vehículos en circulación. Pese a las deficiencias en las estadísticas de matrícula (1), las que se presentan ofrecen una imagen clara del fenómeno que se analiza (Véase cuadro No. 6)

=====

(1) En la década del 50 al 60, el Departamento General de Tránsito no hacía una clara distinción entre las clases de vehículos de carga que se matriculaban.

CUADRO 6VEHICULOS DE CARGA MATRICULADOS (1950-1968)

<u>AÑOS</u>	<u>CAMIONES</u>	<u>PANEL</u>	<u>PICK-UP</u>	<u>TRAILER</u>	<u>TRICICLOS</u>	<u>T O T A L</u>
1950	1418	-	-	-	-	1418
1955	3234	-	-	-	-	4870a
1960	3282	488	3959	-	-	7729
1961	3433	599	4376	-	-	8408
1962	3551	666	4324	-	-	8541
1963	3300	666	4353	-	-	8319
1964	3668	518	5139	-	-	9325
1965	3112	415	6461	455	172	10615
1966	3345	358	6970	388	258	11319
1967	3525	591	7337	299	257	12009
1968	3762	796	8195	309	379	13441

FUENTE: Anuario Estadístico.

a: Incluye panel, pick-up y camiones.

El número de vehículos matriculados en el país para 1968 era de 51676, de este total (excluyendo las bicicletas) las tres cuartas partes son vehículos de pasajeros y una cuarta parte de carga, lo que representa una capacidad de 276132 personas y -- 41283 toneladas de carga respectivamente; los totales menciona-- dos comprenden: 87 habitantes por vehículos de pasajeros, una -- densidad de 2.6 vehículos por Km² y 6 vehículos por kilómetro de carretera.

Ha contribuido en la evolución del tráfico de carga por carretera, el hecho de que nuestro país cuenta con una amplia -- red vial lo que hace accesible por decirlo así, a todo el te-- rritorio nacional. Esta circunstancia ha permitido, como ya -- se dijo, que toda la población se incorpore a una sola econo-- mía de mercado. Los hechos apuntados provocaron la importación tanto de vehículos de carga como de pasajeros; asimismo permiti-

tieron el aumento y diversificación de las exportaciones lo que originó, como consecuencia, una mayor utilización de los servicios de transporte por carretera.

Es indudable que el crecimiento del parque de vehículos de carga por carretera, en parte se ha visto favorecido por el creciente deterioro y descapitalización que ha sufrido en los últimos años el sistema ferroviario y el cual no estuvo en situación de absorber el incremento de la demanda generada por la actividad económica.

Para tener un cuadro completo sobre la oferta y por estar vinculado con la misma, el análisis debe ser complementado con el estado técnico y edad del parque. Para nuestro enfoque, la vida económica y física o técnica de los vehículos depende de un sinnúmero de factores relacionados con las diversas condiciones de uso de los mismos, la que varía según la región donde operen (urbanas o interurbanas); esto permite aseverar que cualquier estimación de una vida media no puede considerarse sino que como una medida aproximada. Normalmente la vida económica es bastante menor que la vida física y es que la primera depende de factores que se relacionan con la productividad del vehículo si éste se compara con uno nuevo y con su valor; en cambio la vida física de un vehículo puede prolongarse por varios años, aun a costa de continuas reparaciones; en este caso el transportista opera con costos crecientes y rendimientos decrecientes. El estado técnico de los vehículos deriva fundamentalmente de las modalidades de explotación. En nuestro medio y debido a que muchas vías sólo están afirmadas, la vida económica y físi-

ca de los vehículos tiende a ser menor que la estimada. Nuestra legislación tributaria deprecia a los vehículos en $6 \frac{2}{3}$ años, es decir que la vida útil se estima en 6 años y ocho meses.

Teniendo presente la vida útil de los vehículos y las cifras concernientes a la composición por edad de las mismas, pueden hacerse los siguientes razonamientos:

1o. El 49.7% de la flota, legalmente ya está depreciada, por lo que puede afirmarse que los propietarios de estos vehículos están operando con costos crecientes y rendimientos decrecientes; y

2o. Que el 34.4% de la flota que circula tiene entre 1 y 4 años de uso.

Lo anterior nos demuestra que un alto componente del parque de vehículos es equipo viejo y necesitará ser reemplazado en los próximos años; debemos agregar asimismo, que más del 50% de nuestro sistema vial es transitable únicamente en verano y ocasiona en esta época un serio desgaste al equipo automotor. El siguiente cuadro nos da la edad del equipo rodante de carga y su capacidad.

CUADRO 7VEHICULOS AUTOMOTORES DE CARGA, SEGUN MODELO DE AÑO DE FABRICACION 1950-1968

<u>AÑO DE MODELO DE MATRICULA</u>	<u>NUMERO DE VEHICU LOS</u>	<u>CAPACIDAD EN TONELADAS</u>
Ignorado	2362	5745
Hasta 1950	363	915
1951- 1960	3539	11094
1961	419	1536
1962	437	1498
1963	722	2107
1964	969	3469
1965	1388	5047
1966	1492	5020
1967	1230	3516
1968	520	1336
TOTAL	13441	41283

FUENTE: Anuarios Estadísticos de la Dirección General de Estadística y Censos.

Se ha demostrado por las cifras presentadas, que el parque de vehículos de carga ha evolucionado, pues de 7729 unidades registradas en 1960, el número se ha multiplicado 1.7 veces para 1968; en forma paralela a este crecimiento en el número de vehículos, también la capacidad instalada en el equipo rodante se ha modificado: en 1960 la capacidad era de 19708 toneladas, para 1968 el número se había multiplicado 2.2 veces; el siguiente cuadro lo confirma:

CUADRO 8CAPACIDAD DE CARGA EN TONELADAS DE LOS VEHICULOS MATRICULADOS -
1960-1968

<u>AÑO</u>	<u>NUMERO DE VEHICULOS</u>	<u>CAPACIDAD</u>
1960	7729	19708
1961	8408	21885
1962	8541	24643
1963	8319	21720
1964	9325	26497
1965	10615	29877
1966	11319	32531
1967	12009	38020
1968	13441	41283

FUENTE: Anuarios Estadísticos

Una característica especial presenta la capacidad instalada en los medios de transporte de carga por carretera— en la mayoría de las oportunidades se contrata el traslado de una carga de un lugar a otro, pero se tienen muy pocas oportunidades para contratar una carga en el viaje de regreso; lo anterior demuestra que — existe un excedente en la capacidad instalada (tonelaje vacío disponible para el viaje de retorno). Este hecho además de incidir en los costos directos de operación, vuelve muy baja la productividad de los equipos de carga.

Como última característica de la oferta del transporte de carga, puedo referir que ésta en determinadas épocas del año desnaturaliza su función ya que del acarreo de mercancías se desplaza hacia el transporte de personas, especialmente los días sábados y domingos de cada semana. El fenómeno apuntado se observa especialmente en el área interurbana y rural.



FORMAS DE OPERACION DE LA OFERTA

Los usuarios que requieren servicios de transporte, eligen entre las diversas alternativas de que disponen, desde el punto de vista del precio, la calidad y la conveniencia; estos servicios son:

- a- Servicio público;
- b- Transportes por contrato; y
- c- Servicio particular

Las empresas de servicio público son las que ofrecen sus servicios al público en general sin establecer diferencia alguna entre los comerciantes y otros usuarios y aceptan todo el tráfico que pueden llevar, sujeto únicamente a la capacidad y otras características técnicas de sus vehículos e instalaciones. Las empresas que operan por contrato, efectúan el transporte mediante acuerdos especiales o contratos separados con los comerciantes, especializándose en algunas categorías de remitentes o en el transporte de determinada clase de mercancía. El transporte particular es el efectuado por una persona o empresa para las necesidades de su propio negocio en relación con sus actividades comerciales e industriales en vehículos de su propiedad. Este es a grandes rasgos, la forma como actualmente operan las empresas que se dedican al transporte de carga por carretera.

2.4 LA IMPORTANCIA DE LOS COSTOS DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

Por la lentitud con que se realizan en nuestro medio las entregas por ferrocarril, éste ha ido perdiendo importancia en relación con el transporte por carretera; lo anterior se debe

a que para una gran variedad de productos perecederos o de mucho valor, el tiempo en la mayoría de los casos, es un factor de mucha significación. En el país las industrias se ven restringidas o afectadas por su localización ya que en muchos casos los envíos tienen un origen o destino fuera de los puntos que cubre el ferrocarril; esto vuelve inconveniente o antieconómico su uso por lo elevado que pueden resultar los costos debido a las largas demoras de transbordo que se suscitan normalmente.

Se advierte a simple vista la ventaja que el transporte vial tiene sobre el ferrocarril. La longitud de la red caminera es 14 veces mayor que la ferroviaria, lo que permite que el transporte por carretera cubra una gran extensión geográfica en nuestro territorio demostrando con esto la ventaja que un medio tiene sobre el otro.

Entre los medios de transporte interno que tiene nuestro país, existen marcadas diferencias en el costo de los fletes que son movilizados de un lugar a otro. Debe tenerse en cuenta que el costo del transporte de mercancías de igual peso, pero de distinta calidad tienen necesariamente que diferir; así también los costos no siempre son proporcionales a la distancia a que se transportan los productos. Esta diferenciación de tarifas tiene su razón de ser, en el hecho de que los medios evolucionan de conformidad al adelanto tecnológico que presenta la época: existe diferencia de costos cuando los productos son transportados en equipos diferentes (camiones tanques o camiones corrientes, transportando productos derivados del petróleo). La inversión adicional que se realiza en los medios de transporte

tiene que repercutir en una tarifa diferenciada porque cuando aquella se realiza se hace con el propósito de acarrear ya sea mercancías de frágil manipuleo o productos de fácil descomposición; sin embargo se sabe que un alto porcentaje de los costos de transporte de diversas clases de carga, no pueden asignarse específicamente a ninguna remisión en particular, sino al costo colectivo de los productos que se transportan. Esto es obvio porque los costos fijos de operación se prolongan sin que se tome en cuenta el volumen del material que se acarrea. Por lo general las agencias de transporte o sus agentes cobran de acuerdo con la clase de la carga que se moviliza, es decir, para artículos voluminosos o pesados que tienen poco valor por unidad de peso (café, hierro, acero, cemento, etc.) los fletes son bajos; pero cuando los artículos son de gran fragilidad, de mucho valor y sumamente elaborados, los costos del transporte se vuelven más altos (traslado de joyas, relojes, radios, etc). Los transportistas han establecido tarifas, pero los precios reales se basan en la ley de la oferta y la demanda al momento del viaje. Lo dicho anteriormente se confirma en el siguiente cuadro:

CUADRO 9FLETES POR CARRETERA, SUS DIFERENCIAS, TON-KM

<u>TRAYECTO</u>	<u>DISTANCIA</u>	<u>CTV. CENTROAME- RICANOS</u>		<u>OBSERVACIONES</u>
S. Salv-Sn Miguel o viceversa	137	2.2	2.5	Carga Básica
S. Salv-La Unión o viceversa	184	2.4	3.0	Carga Básica, exporta- ción o importación
S. Salv-Puerto La Libertad	40		5.2	Carga básica (abonos, arroz, azúcar, afrecho, harina, frijoles, maíz, cemento, yeso ensaca- do, etc).
S. Salv-La Libertad	40		6.5	Café para exportación
Sta. Tecla- La Libertad	30		7.0	Café para exportación
Ateos-La Libertad	48		6.0	Café para exportación
San Salvador La Libertad	40		6.5	Abarrotes, hierro y a- cero, hojalata, insecti- cidas, papel, soda cáus- tica, materias primas para industrias.
Acajutla San Salvador	84		3.9	Abonos, cemento
Acajutla-Sn. Salv o viceversa	84	3.9	5.2	Carga Básica
S. Ana-Acajutla	53		5.4	Café para exportación

FUENTE: Costo de fletes por carreteras y ferrocarril entre los países Centroamericanos. INSAFI 1964

NOTA: Costos por carretera entre Cutuco y otras poblaciones no se consignan porque la Compañía que explota ese Puerto no permite el arribo de autotransportes.

Comparando los costos de la Tonelada Kilómetro por carretera y ferrocarril, se advierte que no existe mayor ventaja el trasladar la carga por ferrocarril. Analícense los costos del siguiente cuadro.

CUADRO 10

FLETES DE CARGA DE IMPORTACION Y EXPORTACION POR FERROCARRIL
(F E S)

MERCADERIAS PRINCIPALES CARGA DE IMPORTACION	TRAYECTO	KM.	CTVS. DE DOLAR POR TON. KM
Hierro y acero, aceites lubricantes, papel.	Acajutla-S.Salvador	103	4.4
Arroz	Acajutla-S.Salvador	103	2.6
Petróleo	Acajutla-S.Salvador	103	4.5
<u>CARGA DE EXPORTACION</u>			
Café	S.Salvador-Acajutla	103	6.0
	Sonsonate-Acajutla	20	21.5
	Ateos-Acajutla	56	11.0
	Santa Ana-Acajutla	107	9.0
	Nejapa-Acajutla	85	3.3
	El Angel-Acajutla	89	3.2

FUENTE: Costo de fletes por carretera y ferrocarril entre los países Centroamericanos. INSAFI 1964.

CUADRO 11FLETES DE CARGA DE IMPORTACION Y EXPORTACION POR FERROCARRIL
(I R C A)

<u>MERCADERIA</u>	<u>TRAYECTO</u>	<u>KM</u>	<u>FLETE POR TON/KM</u> <u>CTVS. CENTROAMERICANOS</u>
<u>IMPORTACION</u> (incluyendo muellaje y desembarque)			
Hierro y Acero	Cutuco-San Miguel	63	12.4
	Cutuco-S. Salvador	252	3.9
	Cutuco-Sta. Lucía	358	3.2
Aceites lubricantes	Cutuco-San Miguel	63	14.0
	Cutuco-S. Salvador	252	5.3
Abarrotes	Cutuco-San Miguel	63	18.1
	Cutuco-S. Salvador	252	6.1
	Cutuco-Sta. Lucía	358	4.9
<u>EXPORTACION</u> (incluyendo muellaje y embarque)			
Ajonjolí	San Miguel-Cutuco	63	13.9
	Zacatecoluca-Cutuco	157	6.2
	S. Salvador-Cutuco	252	3.8
Harinas y forrajes	S. Miguel-Cutuco	63	11.2
	Zacatecoluca-Cutuco	157	4.8
	S. Salvador-Cutuco	252	3.1
Semilla de algodón	Papalón-Cutuco	58	14.7
	Entre Ríos-Cutuco	153	5.9
	Soyapango-Cutuco	245	3.9

FUENTE: Costo de fletes por carretera y ferrocarril entre los países Centroamericanos. INSAFI 1964.

Las cifras señaladas comprenden costos diferentes precisamente porque cambia la calidad de los productos y las distancias recorridas. En el caso de la IRCA, el servicio que proporciona la empresa incluye además del acarreo el muellaje. Este ferrocarril es de propiedad privada y el gobierno no ejerce ningún control directo sobre las actividades de la compañía, excepto en la fijación de las tarifas tanto de carga como de pasajeros. El Ferrocarril de El Salvador está bajo la administración de la CEPA. Los déficits que acusa el ferrocarril los paga el gobierno a través del Ministerio de Economía por lo que sus actividades no afectan a las de la CEPA.

El lugar geográfico donde está localizada la industria repercute directamente en el precio de los productos, y éste está influenciado por los costos de transporte.

De sobra es conocido que los productos, cualesquiera que estos sean, requieren para su fabricación materias primas las que son transportadas a más bajo precio que los productos terminados; también es un hecho de fundamental importancia, el que los procedimientos de elaboración en algunos casos eliminan gran parte del peso o volumen de los materiales empleados y en otros se aumenten. Lo expuesto anteriormente presenta obstáculos para poder determinar cuál es el lugar más económico para situar la producción. Considerando lo dicho, las industrias se localizan, especialmente en dos zonas de importancia económica: en los centros de producción o en los mercados o lugares de consumo.

a) CENTROS O ZONAS DE PRODUCCION

El precio que en el centro productor tienen las materias primas, necesariamente tendrá que diferir con el del producto terminado; pero cuando el costo que se genera por el acarreo de esta materia prima resulta ser más elevado que el normal, la industria se radica cerca o en el sitio donde se encuentra la materia prima. Son ejemplos típicos de esta situación los que a continuación se describen: La industria del cemento en nuestro medio se ha situado cerca de los yacimientos que constituyen la materia prima básica de ese producto; a este respecto el Dr. - Salvador Melara González en su tesis de grado dice (1) "Creo oportuno mencionar aquí que la localización de la industria del cemento debe estar orientada fundamentalmente hacia el propio sitio del yacimiento de la materia prima básica, o sea la que se emplea en mayor cantidad, sin que con esto quiera desestimar la importancia que representan también la energía eléctrica, la mano de obra y el transporte, factor este último que debe estudiarse con mucho cuidado tanto para fines de abastecimiento de las otras materias primas, los materiales y repuestos necesarios para la producción, como para la salida del cemento elaborado hacia los lugares de consumo". La industria del cemento en nuestro medio, ha tenido fundamentalmente la orientación que nos señala el Dr. Salvador Melara González: primero se ubicó en la zo-

== =====

(1) Tesis de grado del Dr. Salvador Melara González, Pag. 35



na de Acajutla porque la materia en esa región era abundante; sin embargo las proyecciones que se realizaron resultaron ser erróneas ya que a los pocos años de explotación, los bancos de conchas (materia prima básica) sufrió un rápido agotamiento. Si la industria se hubiera quedado en Acajutla, ésta habría tenido que operar con mayores costos porque la materia prima hubiera tenido que ser transportada desde Metapán hasta Acajutla y solamente el transporte por carretera habría satisfecho esa necesidad. Ante esta situación la industria cementera se relocaliza en la zona de Metapán y es donde actualmente se encuentra. En ambos casos, la industria además de estar localizada en las proximidades de los yacimientos de la materia prima, se orientó hacia donde los beneficios del transporte resultaron ser más económicas para la empresa como para la economía en general.

Situación semejante a la descrita puede señalarse para otros productos de tipo agropecuario y que son procesados en ingenios, refinerías e instalaciones industriales. Casos concretos son los siguientes: los beneficios de café están situados en las zonas donde la materia prima (grano de café) se da en mayor abundancia como Santa Ana, Ahuachapán, Sonsonate, La Libertad, San Miguel y Usulután; lo mismo ocurre con el desmontamiento y embalaje del algodón, las instalaciones donde se procesa este producto están localizadas donde la materia se da en mayor producción. La extracción de la azúcar de caña constituye un ejemplo adicional en la cual la industrialización del producto tiene que ejecutarse cerca del lugar o zona

donde se encuentra la materia prima básica. Nótese que en los distintos ejemplos que se han referido, el producto final ha sufrido disminución en su peso o en su volumen.

b) LOCALIZACION DE LA INDUSTRIA EN LOS MERCADOS O LUGARES DE CONSUMO

Algunas industrias, al procesar la materia prima, aumentan el volumen y peso de la misma antes de que sea lanzada como producto final al mercado de exportación o de consumo nacional. El extracto de la Orange Crusch es importado por la Compañía Embotelladora de ese producto y ésta nada más le agrega agua carbonatada, la embasa y sella; finalizada esta etapa el producto está listo para ser distribuido en el mercado de consumo; igual fenómeno ocurre con la cerveza y refrescos embotellados que la población consume.

Las industrias de ensamble se localizan cerca de los lugares de consumo; DICASA, HONDA, SUPERIOR, etc., están radicadas en las proximidades del radio urbano de la ciudad capital. Toda la materia prima que esas industrias consumen, son transportadas hacia sus instalaciones; el proceso de elaboración a que son sometidas esas materias, genera un producto de mayor volumen y peso.

Nótese que las industrias localizadas a ambos lados del Boulevard del Ejército Nacional, Boulevard Venezuela, zona industrial radicada en las proximidades de Apopa, procesan sus diferentes productos cerca del mercado de consumo más importante del país (San Salvador). Las razones de la localización de

la industria en esas zonas, pueden ser de muy variada índole, pero necesariamente el transporte ha sido un factor determinante.

2.5 LA INVERSION EN EL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA Y LA CREACION DE EMPLEO

Es significativo el monto de capital tanto privado como público canalizado hacia el sector de los transportes y es de indudable importancia su análisis por la magnitud de las inversiones que se requieren, así también por el grado de ocupación que generan. A este último aspecto de ordinario no se le concede la suficiente reflexión, pese a merecerla en un alto grado, sobre todo en nuestro medio donde el desempleo general se estima que es muy superior a 5.3% que señaló el Censo de 1961⁽¹⁾.

En los siguientes razonamientos se comentan por separado los dos componentes de la inversión: la pública y la privada.

a) La Inversión Privada

La inversión privada total en el período 1958-1968, ha mostrado una tendencia ascendente semejante a la observada por la inversión interna bruta; no obstante, la inversión canalizada hacia el sector de los transportes ha presentado una tendencia ligeramente ascendente, aunque su comportamiento ha sido bastante errático. Los valores de esta inversión han oscilado entre 27.8 millones de colones en 1959 y 69.1 millones en 1967⁽²⁾. El aumento que se aprecia en este sector se explica,

(1) Plan de la Nación para el Desarrollo Económico y Social 1965-1969.

(2) Ver apéndice estadístico.

por la necesidad de adquirir y reponer gran cantidad de equipo rodante; debo mencionar sin embargo que en el monto de inversión que se señala, se incluye la adquisición de equipo de transporte particular, aunque éste se considera como bien de consumo duradero. En el siguiente cuadro se puede apreciar el crecimiento que ha tenido el parque de vehículos en general.

CUADRO 12
VEHICULOS AUTOMOTORES MATRICULADOS

AÑOS	CANTIDAD	INDICES ^(*)
1960	29118	89.0
1961	32011	97.8
1962	32718	100.0
1963	42554	130.1
1964	45241	138.3
1965	51143	156.3
1966	54071	165.3
1967	57680	176.3
1968	60467	184.8

FUENTE: Anuarios Estadísticos de la Dirección General de Estadística y Censos.

(*) Indices simples 1962 = 100

Estos son los datos globales, no se discrimina en ellos la clase ni el tipo de matrícula concedido. La matrícula de vehículos de la cual una gran proporción corresponde a los automóviles privados, ha mostrado una marcada tendencia ascendente durante los años analizados, 21720 en 1960 y 37360 en 1968. La adquisición de vehículos privados puede considerarse

directamente relacionada con los aumentos del ingreso y de la población; en cambio el aumento observado en el equipo de transporte de carga, se ha debido al desarrollo que ha mostrado la economía en general.

LA INVERSION PRIVADA Y LA CREACION DE EMPLEO

Para conocer el número de personas ocupadas en la actividad del transporte de carga por carretera, haré uso de algunos datos utilizados en el estudio realizado por CEPAL sobre el transporte, según se indica en "El Desarrollo Económico de El Salvador".

1o. Vehículos de carga matriculados, según los datos - que publica la Dirección General de Estadística y Censos en los anuarios (incluyen estas cifras: camiones, trailer, panels, pick-ups y triciclos para carga).

2o. 77.5% que representa el porcentaje de vehículos en uso según el experto en transporte de las Naciones Unidas, Howard J. Kumin.

El estudio ya referido, "permitió conocer una serie de - datos sobre el grado de utilización de los vehículos de carga y la intensidad del tráfico en la región occidental del país. De aquí se obtuvieron los datos siguientes: Primero: la proporción de los vehículos que se encuentran en circulación, excluyendo los que están en reparación o en desuso por falta de - carga (77.5 por ciento); Segundo...."(2). Trabajando con este porcentaje, se tiene el número de vehículos que se encuentran en circulación.

=====
(2) Ver "El Desarrollo Económico de El Salvador" Pags.125 y 126

ANOS	VEHICULOS DE CARGA MATRICULADOS SEGUN ANUA- RIOS.	77.5% DE LA CO- LUMNA 1.
	(1)	(2)
1960	7729	5990
1961	8408	6516
1962	8541	6612
1963	8319	6417
1964	9325	7227
1965	10615	8227
1966	11319	8772
1967	12002	9307
1968	13441	10416

FUENTE: Anuarios Estadísticos.

La columna 2 del cuadro No. 13, refleja además de los vehículos en circulación, el número de obreros calificados ocupados en esa actividad; debo señalar que paralelamente a este total de ocupación, existe otro de mayor proporción y está constituido por los obreros no calificados que son utilizados para la manipulación de la carga que se transporte. El cálculo de la ocupación se ha hecho en forma indirecta por ser insuficiente la información estadística directa que existe. Respecto a cifras de mano de obra ocupada en el transporte comercial terrestre, éstas se publican a partir de 1963, pero no son completas, precisamente porque muchas empresas que desarrollan actividades económicas relativas al transporte, no se inscriben en el Directorio Nacional de establecimientos que al efecto lleva la Dirección General de Estadística y Censos, no obstante que existe un precepto legal que obliga la inscripción⁽¹⁾.

(1) Ver artículo 14 de la Ley Orgánica del Servicio Estadístico Nacional.

b) LA INVERSION PUBLICA Y LA OCUPACION

Las inversiones en los transportes ya sea para rehabilitarlos o para expandirlos corre a cargo en nuestro medio del Estado o de la empresa privada, porque el capital privado extranjero solamente hizo su aparición a fines del siglo pasado y a principios de éste, cuando el gobierno concedió a dos empresas foráneas la concesión de explotar el transporte por ferrocarril.

Es característica de los países latinoamericanos que las infraestructuras que corresponden al sector de los transportes sean atendidas o estén bajo gestión gubernamental directa; nuestro país no es la excepción. En el período 1958-1968 el gobierno ha concedido gran importancia al desarrollo de la red de caminos, algunas cifras y comentarios confirman lo aseverado:

El primer Programa Bienal de Inversiones Públicas, nos trae la siguiente información: "El Programa Nacional de Carreteras fue comenzado en 1963, y será desarrollado en cuatro años, con una inversión total de 33.750.000 colones de los cuales corresponderán \$20.500.000 a los años 1964 y 1965".

"Con respecto a la parte de este programa a ser ejecutado específicamente en el período bienal 1964-1965, se ha estimado que el programa demandará 7.143.000 horas-hombre, de los cuales 5.600.000 serán de mano de obra no calificada, 1300.000 de mano de obra calificada y 243.000 horas-hombre profesional. Se estima que, en la época de más actividad, el pro-

grama dará ocupación hasta 3000 trabajadores simultáneamente. El valor total de mano de obra a pagarse en los dos años se ha estimado en \$ 6.950.000»(1).

El mismo documento económico en relación al programa Nacional de Caminos Rurales, nos indica las siguientes cifras de ocupación:

CUADRO 14

<u>EFECTOS EN LA OCUPACION SEGUN EL PROGRAMA REFERIDO</u>		
	<u>HS. HOMBRE</u>	<u>REMUNERACION</u>
Demanda de mano de obra no calificada.....	260.000	\$ 78.000
Demanda de mano de obra calificada.....	440.000	350.000
Demanda de mano de obra profesional (2).....	210.000	590.000
TOTAL.....	910.000	\$ 1018.000

También para esa fecha, el proyecto de ampliación de la Carretera Interamericana planeó el siguiente volumen de ocupación.

=====

(1) Primer Programa Bienal de Inversiones Públicas 1964-1965

pag. 125.

(2) Incluye contratistas

CUADRO 15EFFECTOS EN EL EMPLEO POR AMPLIACION DE LA CARRETERA INTERAMERICANA

	<u>HS. HOMBRE</u>	<u>REMUNERACIONES</u>
<i>Demanda de mano de obra no calificada.</i>	90.000	¢ 27.000
<i>Demanda de mano de obra calificada.</i>	230.000	200.000
<i>Demanda de mano de obra profesional.</i>	130.000	380.000
T O T A L	450.000	607.000

El Plan Quinquenal de Desarrollo Económico y Social para el período 1965-1969, consigna datos referentes a la inversión a realizarse en carreteras. Las cifras que se ofrecen son globales, no discriminan ni las horas-hombre para las diferentes clasificaciones de la mano de obra utilizada, ni su respectiva remuneración. Véase Cuadro 16.

Las cifras que nos proporciona el Banco Central de Reserva referentes a la inversión bruta interna, nos indica que la inversión pública canalizada hacia el sector de los transportes ha oscilado entre 10.149.464 y 25.815.546 millones de colones (1) debe entenderse asimismo que los volúmenes señalados para cada año, no todos son orientados hacia las infraestructuras del siste

(1) Apéndice Estadístico.-

ma vial ya que los puertos y aeropuertos también requieren fondos para su mantenimiento, ampliación o construcción.

Se colige de los anteriores razonamientos que el sector de los transportes absorbe gran cantidad de mano de obra.

CUADRO 16

PLAN DE INVERSIONES EN CARRETERAS; EN MONEDA LOCAL Y MONEDA EXTRANJERA 1965-1969 (EN MILES DE COLONES)

INVERSION	TOTAL	1965	1966	1967	1968	1969
TOTAL	99.885.2	15.476.1	19.067.0	24.874.3	19.651.0	20.816.8
MONEDA LOCAL	52.270.7	7.390.1	8.868.0	13.051.1	11.059.0	11.902.5
MANO DE OBRA	35.094.1	5.424.1	5.902.0	8.354.0	7.295.0	8.119.0
MATERIALES	17.176.6	1.966.0	2.966.0	4.697.1	3.764.0	3.783.5
EQUIPO	---	---	---	---	---	---
MONEDA EXTRANJERA	47.614.5	8.086.0	10.199.0	11.823.2	8.592.0	8.914.3
MANO DE OBRA	2.830.0	990.0	980.0	705.0	155.0	---
MATERIALES	22.160.5	2.327.0	3.654.0	5.493.2	5.012.0	5.674.3
EQUIPO	22.624.0	4.769.0	5.565.0	5.625.0	3.425.0	3.240.0

FUENTE: Plan de Desarrollo Económico y Social para el período 1965-1969 pag. 448.

2.6 LA INVERSION EN EL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA Y LA INCIDENCIA EN LA BALANZA DE PAGOS

Es de particular importancia, la programación que se realiza en el sector de los transportes y obedece esta circunstancia a la magnitud de las inversiones, a su larga vida útil y a lo intransferible de las inversiones en el sector, es decir que

Éstas no son susceptibles de otros usos; lo anterior es valioso para una gran parte de los recursos y factores destinados a los transportes.

El transporte, la energía y las comunicaciones son las formas de capital social fijo cuya oferta puede catalogarse de muy indivisible porque las mismas constituyen una serie de actividades básicas que se pueden calificar como indirectamente productivas ya que su papel dentro del sistema económico es el de propiciar mayores y más rápidos rendimientos de las inversiones directamente productivas.

Los transportes y el capital invertido en ellos incluye vehículos de la más diversa índole, así como infraestructuras también muy diversas que utilizan los mismos vehículos. Las infraestructuras comprenden las vías (incluso obras de ingeniería como túneles, puentes, viaductos, etc), y una serie de otras instalaciones fijas, equipo y maquinaria que requiere la explotación de los transportes y del tráfico, como instalaciones terminales (estaciones diversas de carga y de pasajeros, puertos, aeropuertos, etc).

La infraestructura del transporte está esencialmente bajo la responsabilidad del sector público, aunque empresas privadas operen una compañía ferroviaria y un puerto. Con lo anterior se quiere señalar el hecho de que la mayor parte de las vías y las grandes instalaciones terminales, como puertos y aeropuertos, son en general de propiedad pública y tanto las inversiones como la explotación y el mantenimiento de dichas

infraestructuras incumben a diversos organismos y autoridades públicas; esto no impide por supuesto de que con frecuencia no exista entre los organismos referidos la debida coordinación de las decisiones relativas a tales inversiones.

Las inversiones en transportes, en particular las correspondientes a infraestructuras, se efectúan en forma marcadamente discontinua, es decir que se realizan en bloques más o menos importantes. En algunos casos esta clase de obras se distinguen por sus largos períodos de construcción, su capacidad máxima no está disponible sino después de terminada la construcción o instalación. A todo ello debe agregarse que las inversiones deben ajustarse a los requisitos de capacidad en períodos de tráficos de punta (estacionales, diarios, etc).

Gran parte de los proyectos que el gobierno emprende están orientados a la formación del capital social básico. La alta proporción que se le asigna a las inversiones en obras de infraestructuras se justifican en parte, porque con el desarrollo de los sectores de infraestructura, se eliminan posibles puntos de estrangulamiento para el desarrollo económico en general.

De manera general, en los distintos programas y planes que el gobierno ha elaborado a partir de 1964, los objetivos básicos que se ha trazado en materia de transporte han sido los de orientar las inversiones hacia determinados proyectos del sistema vial, siendo los principales los siguientes: Programa Nacional de Carreteras, Programa Regional de Carreteras,

Carreteras por Administración, Programa Nacional de Caminos Rurales, Pavimento de Carreteras Troncales, etc. Los distintos programas señalados han tenido por objeto:

- 1- Mejorar el tránsito internacional entre nuestro país y las naciones vecinas; facilitar el transporte interno, reduciendo por ende los costos del transporte de la producción agropecuaria y abrir nuevas zonas agrícolas que en la actualidad no están completamente desarrolladas debido a la falta de acceso;*
- 2- Nuestro país cuenta actualmente con más del 50% del sistema vial que no es transitable durante la época de invierno. Si se deseara llevar a cabo un programa que cubra esta deficiencia de más de 4400 kilómetros de caminos transitables solamente durante la estación seca, sería preciso desarrollar un plan de reconstrucción de muchos kilómetros cada año; como tal programa no puede ser viable a inmediato plazo, se vuelve necesario el mejoramiento intensivo de los caminos rurales como complemento de los programas de rutas troncales. A este respecto debo señalar que al presente se están habilitando comunidades y zonas agropecuarias localizadas al norte del país que se encontraban aisladas, esta circunstancia había permitido utilizar prácticas de explotación ineficientes precisamente por las dificultades de acceso;*
- 3- Puede afirmarse que la carretera interamericana es la principal vía del país, algunos tramos de la misma tienen ya - muchos años de estar en servicio. Debe señalarse que debido a*

la falta de estudios de tránsito y de suelos, algunos tramos han sido diseñados y construidos deficientemente y si a eso se agrega un inadecuado mantenimiento, se puede concluir que la vía se vuelve intransitable por el deterioro de algunos tramos.

Importante es esta vía, tanto en el aspecto nacional como en el internacional y es considerada en el sistema regional de carreteras centroamericanas como el principal medio de comunicación entre los países del istmo. Debido al constante incremento en el registro de vehículos que ha acusado nuestro país en los últimos años y a la afluencia de tránsito internacional sobre esta carretera, es de urgente necesidad su mejoramiento y ampliación.

De conformidad al Plan Quinquenal de la nación 1968-1972 sector transportes, el monto de las inversiones para el sistema vial es considerable y provienen la mayoría de los recursos para esas obras de infraestructuras, de fuentes externos. Véase el siguiente detalle:

a) PROGRAMA NACIONAL DE CARRETERA 2a FASE

<u>CARRETERA</u>	<u>CLASIFICACION</u>	<u>LONG. EN KM.</u>
Pavimentación Sta. Tecla La Libertad	Primaria	24
Pavimentación Sta. Tecla-La Cuchilla	Especial	8
Pavimentación Sonsonate-Acajutla	Primaria	18
La Cuchilla-Sonsonate	Primaria	44
Sonzacate-Sn Jorge	Secundaria	28
Sta. Tecla-Teotepaque	Terciaria	31
Juayúa-Los Arenales	Terciaria	10

El costo de este programa es de 18.1 millones de colones y será financiado con 11.1 millones de colones del fondo general de la nación y 7.0 millones de colones de fuentes externas concedidos por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

b) PROGRAMA REGIONAL DE CARRETERAS

1a. Etapa

<u>Carreteras</u>	<u>Costo en millones de colones</u>
La Unión-Frontera con Honduras	6.0
La Cuchilla- Km 35+300	5.9

2a. Etapa

<u>Construcción del Tramo de Carretera</u>	<u>Costo en millones de colones</u>
Km 35+300-El Portezuelo	11.5

3a. Etapa

<u>Construcción del Tramo de Carretera</u>	<u>Costo en millones de colones</u>
San Francisco Gotera-Perquín	8.3

4a. Etapa

<u>Mejoramiento y ampliación de la carretera</u>	<u>Costo estimado en millones</u>
--	-----------------------------------

San Marcos Comalapa-El Playón
Tramo de la Carretera Interamericana.
Ilopango-Cojutepeque-San Vicente

Pavimentación de la carretera:
Santa Ana-Metapán-Anguiatú

Costo Total	37.3
-------------	------

c) PAVIMENTACION DE CARRETERAS TRONCALES

El financiamiento de estos proyectos se lleva a cabo con fondos nacionales en su totalidad y se construyen 6 kilómetros anuales en cada una de las carreteras troncales, incluidas en el programa.

d) CARRETERA LONGITUDINAL DEL NORTE Y ACCESOS

De este importante proyecto sólo se ha elaborado el estudio de factibilidad; el costo estimado de la obra es de 20 millones de colones, de los cuales se proyecta invertir 8 millones en el quinquenio 68-72. Los fondos de esta obra serán en su totalidad de origen externo.

e) PROGRAMA DE CONSTRUCCION DE CARRETERAS POR ADMINISTRACION DE LA DIRECCION GENERAL DE CAMINOS.

Este programa es financiado en su totalidad con recursos del fondo general de la nación. El organismo encargado de la ejecución de este programa toma en cuenta la producción agropecuaria, población, volúmenes de tránsito, etc. con el propósito de incluir las rutas de mayor prioridad de acuerdo a las necesidades del país. Según la misma fuente, la inversión programada para los años 1969-1972 es de 4.6 millones de colones.

El gobierno invertirá en otros proyectos de infraestructura, pero los reseñados son los de mayor importancia tanto por el volumen de inversión como por el valor que representan para el desarrollo económico y social del país.

No se consignan datos sobre los efectos favorables o desfavorables que estas inversiones generarán en la balanza de pagos del país, precisamente por carecer de cifras específicas sobre

estos programas; sin embargo es de advertir que además de los beneficios directos que se derivarán de los gastos de la construcción de las carreteras, las nuevas áreas que se conectan recibirán una serie de beneficios indirectos, tales como reducción de los costos de transportes y facilidad de acceso para el mercadeo de los bienes producidos en distintas regiones.

IMPORTACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES DE CARRETERA

El tratado general de integración económica centroamericana y la apertura de nuevas rutas en el Istmo, rompió los puntos de estrangulamiento que presentaban las comunicaciones y los transportes; a este respecto el inciso primero del artículo 15 del instrumento ya citado dice: "Cada uno de los Estados Contratantes mantendrá plena libertad de tránsito a través de su territorio para las mercancías destinadas a cualesquiera de los otros estados signatarios o procedentes de ellos, así como para los vehículos que transporten tales mercancías". Esta y otras regulaciones que se habían dado con anterioridad, señalaban que la integración de los servicios de transporte por carretera eran indispensables para promover la integración económica del Istmo Centroamericano.

Para el cumplimiento de los objetivos de la integración era necesario contar con el equipo adecuado de transporte, de esta manera se competiría ventajosamente con los demás países del área. La información contenida en el cuadro No.17 indica el monto tanto en kilogramos como en colones de las importaciones que nuestro país realiza, especialmente, de Estados Unidos, Alemania Occidental, Gran Bretaña y Japón, naciones que al mismo

tiempo son muy buenos compradores de nuestros productos de exportación.

Las siguientes estadísticas comprenden el valor así como los kilogramos de las importaciones de camiones, pick-ups, panels, camiones cisternas, camiones refrigeradores y otros - vehículos automotores para el transporte de carga.

CUADRO 17

IMPORTACION DE VEHICULOS AUTOMOTORES
DE CARGA

<u>AÑO</u>	<u>CANTIDAD EN KG.</u>	<u>VALOR EN COLONES</u>
1954	2150410	5780512
1955	2338671	6616326
1956	2195345	6808543
1957	2098816	6577675
1958	1884005	6095219
1959	1389971	4333504
1960	2005138	6597246
1961	1526611	5078809
1962	1157362	3965765
1963	2291993	7640353
1964	4064716	13080816
1965	4493688	14564934
1966	4665026	14813394
1967	2883266	9201706
1968	2856892	8354681
1969	3491330	10463640

FUENTE. Anuarios Estadísticos de Comercio Exterior

NOTA: Los valores arriba indicados, no comprenden respuestos y accesorios de los equipos de transporte.

Las inversiones en transporte representan una carga muy considerable sobre la balanza de pagos y habrán de significar, por tanto, una concurrencia muy importante en el uso de las divisas disponibles para atender a la demanda de importaciones - que sean necesarias para alcanzar las metas fijadas en los planes de desarrollo y los que habrán de formularse en el futuro.

2.7 EL SECTOR Y LOS PROBLEMAS DE FINANCIAMIENTO

Se observa que el financiamiento de las obras viales, infraestructuras que son atendidas por el Estado, plantean problemas de variada índole; éstas se refieren en especial a la procedencia de los fondos así como también a la regularidad, continuidad y flexibilidad de su uso. Las inversiones en carreteras, así como los planes o programas unidos a ellos están sujetos a toda clase de presiones las que no coinciden con el interés general.

Las necesidades financieras relacionadas con las inversiones y otros gastos públicos entre los que se encuentran las carreteras, han permitido el desarrollo de una imposición gradual que grava a los usuarios de carreteras. Estos impuestos se destinan indirectamente, es decir a través de los presupuestos generales de la nación, a las necesidades del sistema vial. Los impuestos a que he hecho referencia son los siguientes:

- 1- Impuestos sobre materiales consumidos por vehículos: aceites lubricantes, neumáticos, repuestos, accesorios, etc.
- 2- Impuestos sobre los combustibles consumidos por vehículos automotores;
- 3- Impuestos y derechos especiales que gravan la propiedad de vehículos de toda clase, incluso la transferencia, posesión y el uso o explotación de los mismos; y
- 4- Impuestos especiales o adicionales sobre vehículos comerciales de carga y de pasajeros, principalmente sobre vehículos de carga pesados y de gran tonelaje (impuestos municipales).

Entre los impuestos primeramente mencionados se encuentran los de importación; los gravámenes que se aplican a estas mercancías están clasificados en el arancel respectivo y son por lo general una combinación de impuestos específicos y advalorem, los específicos se basan en el peso bruto y los otros en el valor de la mercadería.

La tributación sobre los productos del petróleo, obedece a la siguiente tabla:

CUADRO 18

TASAS DE IMPUESTO

<u>PRODUCTO</u>	<u>TASA (¢)</u>
Gasolina para automotores	64.25 por cada 100 gal.de 3785 L
Combustible de Aviones a reacción	64.02 " " " " " " "
Aceite Diesel	6.45 " " " " " " "
Aceite combustible	1.77 " " " " " " "
Gases combustibles	6.22 " " " " " " "

FUENTE: Sistemas tributarios de América Latina (El Salvador)

Según la misma fuente, el impuesto se paga en el acto de la extracción de los productos de las plantas refinadoras establecidas en el país o de los tanques de depósito franco ubicados en puertos salvadoreños.

Finalmente tenemos la tercera y cuarta categorías de impuestos referidos, éstos se hacen efectivos cuando se matriculan o traspasan los vehículos automotores. Las tablas del apéndice ofrecen la magnitud de este impuesto.

Dentro de la estructura tributaria de nuestro país, los impuestos sobre gasolina y matrícula de vehículos son de importancia no sólo en términos absolutos, sino especialmente, por la tasa de incremento que refleja cada uno; además estos impuestos poseen la característica común de tener una alta elasticidad ingreso. Véase el comportamiento que ha tenido en tres años diferentes el impuesto por matrícula de vehículos. Debo señalar asimismo que los automotores de carga son los que están más gravados en relación con los otros vehículos automotores de carretera.

CUADRO 19

IMPUESTO POR MATRÍCULA DE VEHICULOS (EN COLONES)

ANOS	ESTIMADO	PERCIBIDOS Y DEVENGADOS	DIFERENCIA
1962	1823500	2249553	+ 426053
1966	4000000	3867415	- 132585
1968	4500000	3357067	- 1142933

FUENTE: Anuarios Estadísticos.

Las estimaciones que contempla el Plan de la Nación para el Desarrollo Económico y Social 1965-1969 relacionadas con el impuesto de la gasolina es el siguiente: 6.6 millones de colones en 1965 y 9.4 millones en 1969. Estos y otros impuestos son captados por el gobierno, quien los distribuye en los presupuestos generales de la nación hacia los sectores, programas y organismos que requieren esos fondos.

Normalmente el Estado, no logra satisfacer como es debido la demanda de recursos financieros que urgen los distintos sectores y programas, por lo cual es común que para ejecutar los proyectos, se recurre al financiamiento externo.

Las obras de infraestructura correspondiente al sector de los transportes en un alto porcentaje son realizados con fondos externos; es de hacer notar que para que puedan iniciarse las obras de esta índole transcurre como término medio de 3 a 4 años después de que surge la idea de llevarlo a cabo.

El largo período de preparación se debe al alto costo de estas obras y las que por lo general son financiadas con recursos externos; además para su consecución son necesarios de 2 a 3 años, incluyendo la aprobación y ratificación de nuestra Asamblea Legislativa.

El sector privado también tiene problemas para financiar la actividad del transporte y esto es debido a que la mayor parte del dinero que movilizan los bancos comerciales, son los ahorros del público, el capital propio representa una proporción muy baja en relación al total de recursos; en vista de la liquidez que representen los depósitos del público, los bancos mantienen un fuerte volumen de préstamos a corto plazo.

Otros problemas conyuvan al financiamiento del transporte y éstos se refieren por lo general a las políticas que siguen las instituciones crediticias. Cuando en esas políticas predominan los criterios de suficiente garantía, el uso del crédito se limita a aquellas personas que puedan cumplir con dicho requisito. El pequeño empresario (predominante en la actividad del transporte de carga) raras veces está en condiciones de reportar dichas garantías; con estas prácticas la banca comercial de prioridad a la seguridad y al beneficio de la operación.

En atención a lo expuesto se puede afirmar que un fuerte volumen de préstamos del sistema bancario se encuentra concentrado en aquellas actividades que permiten el reembolso a corto plazo, tales como agricultura, comercio, servicio y algunas operaciones corrientes de la industria.

Los conflictos laborales surgidos recientemente en el transporte de pasajeros, han vuelto más crítica la situación del financiamiento. El sistema bancario rehuye financiar la actividad del sector, porque los paros y sus secuelas ponen en peligro las inversiones realizadas. Consecuentemente urge una política de financiamiento más flexible en el sector, así como también una protección más decidida para las inversiones que se efectúan.

III- LA COORDINACION DEL TRANSPORTE DE CARGA POR CARRETERA

En otras partes de este trabajo, se ha hecho referencia a ciertos problemas de coordinación existentes en los transportes internos de carga de nuestro medio. En los párrafos siguientes se presenta en forma breve y esquemática un análisis general de los diferentes tipos de coordinación así como de sus características y objetivos básicos.

3.1 SIGNIFICADO DE LA COORDINACION EN LOS TRANSPORTES DE CARGA

Coordinar significa: colocar, disponer u ordenar las cosas metódicamente⁽¹⁾; dicho en otra forma, establecer cierto orden lógico en las cosas o en las ideas.

=====

(1) Enciclopedia Universal Ilustrada, pag. 350.

Aplicada el concepto a la economía de los transportes, denota el conjunto de medidas y regulaciones cuyo fin es organizar la competencia entre los medios de transporte; parafraseando la idea, es el conjunto de medidas adoptadas por el Estado, las Empresas y los particulares en función de objetivos generales, a fin de promover el buen funcionamiento de los transportes.

En la economía de los transportes, la coordinación tiene relación directa con los sistemas y métodos que se han aplicado o ensayado a fin de aprovechar las ventajas técnicas que tienen los diferentes medios de transporte.

No existe medio de transporte perfecto porque cada sistema tiene sus ventajas y desventajas y son los usuarios los que pueden juzgar desde el punto de vista de sus necesidades infinitamente variables, los aspectos positivos que los mismos presentan.

La libertad de elección manifestada por los usuarios, se ejerce dentro de un régimen de regulación que deriva de otras medidas relativas a la coordinación y cuyo objeto es asegurar que las decisiones del usuario coincidan con la utilización óptima del sistema y de los diversos medios de transporte existentes. Es harto conocido que la libre e integral competencia es imposible en el sector y ésta no se da porque la misma contraría a los intereses de la colectividad, así como también el de las empresas y usuarios del transporte.

La competencia irrestricta en el sector, ha demostrado que no es el camino adecuado en el funcionamiento y explotación de los medios de movilización. Cuando se da esta clase de competencia, se genera duplicación innecesaria en las inversiones y

coloca a las empresas oferentes en una situación de manifiesta debilidad por la reducción de ingresos que se perciben.

Hasta hace muy poco tiempo los ferrocarriles tuvieron en el país el monopolio casi absoluto de los transportes interiores; esta condición la han ido perdiendo los ferrocarriles, por el perfeccionamiento de los sistemas de construcción de carreteras y el consiguiente adelanto tecnológico en la construcción y operación de automotores.

En el país las regulaciones que se han dictado para el control de la actividad del transporte son muy deficientes y tanto se genera competencia desleal entre los mismos medios como entre medios diferentes (el autotransporte compite con el ferrocarril). Se deben, pues, armonizar los intereses de las empresas que operan en el sector, sustituyendo la competencia por una adecuada coordinación, porque las ventajas de ésta son evidentes, además con ella se eliminan los aspectos negativos de la competencia; se usan los medios de transportes más eficientes o los más indicados desde el punto de vista económico; se emplea el número de unidades que son necesarios para los servicios, evitando en esta forma la circulación de carros vacíos los que sólo consiguen elevar los costos; además se pueden combinar en beneficio del público consumidor y de las empresas oferentes: itinerarios, horarios, tarifas, etc.

Una regulación coordinada en el sector implica una serie de medidas que en forma general tienden a:

- 1- Eliminar las distorsiones que falsean la competencia (competencia desleal y ruinosa);
- 2- Asegurar la igualdad de tratamiento entre los distintos medios y servicios de transportes;

3- Mantener en lo posible un equilibrio entre la oferta y la demanda de los servicios; y

4- Proteger y conciliar los intereses de la colectividad y de la economía en general, así como también el de los usuarios y el de las empresas del transporte.

ALGUNAS VENTAJAS Y DESVENTAJAS DE LOS TRANSPORTES DE CARGA

Se ha dicho que no existe medio de transporte perfecto, consecuentemente el usuario trata en lo posible de utilizar aquellos en los cuales obtiene el máximo de ventajas posible; pero debo advertir que en el caso especial del transporte de carga, la velocidad comercial es de mucha significación y ésta se refiere al tiempo real que requiere una mercancía para llegar a las manos del destinatario. Teniendo presente el siguiente razonamiento, analízanse las ventajas y desventajas que presentan nuestros medios de transporte internos:

a) Ventajas del Transporte Automotor Terrestre

1- El transporte automotor es el medio de transporte interno más flexible, es decir el servicio se ofrece de origen a destino y se proporciona bajo las más variadas condiciones;

2- El automotor evita los retardos y transbordos que suelen suscitarse en las terminales;

3- El poco volumen transportado y el menor número de maniobras costosas permite que los artículos delicados estén menos expuestos a ser dañados;

4- Los servicios que se establecen para la explotación de esa actividad pueden llevarse a cabo con poco capital y de acuerdo a los sistemas modernos de financiamiento el equipo - puede ser adquirido a plazos.

b- Desventajas del autotransporte

1- El autotransporte es bastante inseguro. Son frecuentes y numerosos los accidentes de tránsito;

2- Los automotores terrestres de carga tienen muy poca - capacidad para mover volúmenes considerables de carga y pasajeros;

3- Por la baja capacidad de transporte, comparada con la del ferrocarril, los autotransportes no pueden soportar bajas tarifas;

4- El autotransporte presenta como una de sus características principales, una vida económica corta. Esto obliga a que el equipo rodante se le aplique altas tasas de depreciación para recuperar a corto plazo la inversión realizada.

c- Ventajas del Ferrocarril

1- Es bien manifiesta la ventaja del ferrocarril en cuanto al manejo de carga voluminosa y pesada;

2- Relacionado con lo anterior el ferrocarril traslada mercancías de baja densidad económica, es decir aquellas cargas que no pueden soportar tarifas altas por ser de poco valor o - precio;

3- El ferrocarril ofrece mayor seguridad a la vida e intereses de los usuarios. Son muy reducidas en este medio de transporte los accidentes y las consecuencias que los mismos generan.

Al igual que el autotransporte el ferrocarril tiene sus desventajas; a continuación las principales:

1- Son grandes las inversiones que requiere el sistema ferroviario (vías, instalaciones, terrenos para el derecho de vía, construcción de obras tales como: puentes, túneles, estaciones, talleres, equipo ferroviario, sistema de señales, etc.)

2- El capital empleado en los ferrocarriles es poco flexible, la mayoría está invertido en capital fijo y no es recuperable a corto plazo; y

3- Para el traslado de mercancías de alta densidad económica, de fácil descomposición y cuya movilización se realiza entre distancias cortas, resulta más conveniente el autotransporte.

Este análisis sumario del significado de la coordinación de los transportes demuestra que se trata de un conjunto de problemas muy complejos; asimismo señalo que no existen soluciones fáciles ni hechas a la medida y cualquier enfoque superficial del problema puede ser contraproducente por las conclusiones a que se pueda llegar. Se analiza, seguidamente los diferentes tipos de coordinación, sus características y limitaciones, así también algunas perspectivas de regulación coordinada.

3.2 COORDINACION ECONOMICA

Los distintos tipos de coordinación que se analizan en este trabajo, cubren una serie de apreciaciones y aspectos que entre sí guardan una estrecha relación. Así se tiene que la coordinación económica entre las empresas que operan en la ac-

tividad del transporte de carga incluyen también algunos aspectos técnicos; además todas las medidas de orden técnico que puedan aplicarse, tienen también consecuencias económicas; no obstante lo expuesto, ya que en determinados casos será difícil deslindar un tipo de coordinación de otro, se usará la clasificación que se ha trazado en el esquema.

Es serio el problema que se plantea en la regulación del transporte automotor, pero especialmente el que se realiza por camión y tiene su razón de ser esta aseveración por las características que el mismo presenta.

En nuestro medio la tendencia que observa esta actividad es la de llegar, por falta de regulación, a una competencia anárquica y como consecuencia ruinoso. Son relativamente pocas las empresas bien organizadas, y es notoria la competencia desleal que se suscita entre un gran número de pequeñas empresas, cuyas flotas no pasan de dos o tres unidades; así también es conocida la falta de formación profesional en este campo (normalmente se encuentran empresas de dueño trabajador); tal circunstancia permite que los fletes se coticen muchas veces sin tener en cuenta los costos normales de esta actividad. Las pequeñas empresas que operan en el sector se caracterizan además por la alta mortalidad que presentan. Muchas empresas de dueño trabajador continúan operando hasta que la necesidad de renovar el vehículo o de efectuar serias reparaciones al equipo rodante, se hacen ineludibles; como el financiamiento para esta actividad presenta serios valladares, los pequeños empresarios abandonan el sector

por falta de medios. Sin embargo como es relativamente fácil (por falta de regulación) el acceso a esta profesión, por el monto relativamente pequeño de capital que se requiere, de inmediato se reemplaza al empresario en ruina. Otros, por el espejismo bonancible que presenta la actividad, se ven atraídos a ella para correr seguidamente la misma suerte.

Por las distintas entrevistas sostenidas con transportistas de carga, he podido constatar que un alto porcentaje de ellos no hacen uso de las economías de servicios que el sistema económico moderno presenta; esto consecuentemente, eleva los costos de operación y vuelve muy difícil al pequeño empresario desenvolverse en ese medio.

Es ventajoso económicamente, celebrar acuerdos que permitan el uso recíproco de instalaciones, unificación de determinados servicios, utilización de formas cooperativistas, etc. Con estos tipos de acuerdos se evita la duplicación de inversiones. Se aprovecha mejor la utilización de equipos e instalaciones. Como ejemplo de estas medidas pueden citarse el uso común de estaciones de combustibles, mantenimiento y reparación del equipo rodante de transporte, uso recíproco de repuestos y accesorios de almacenes comunes, etc. Algunos de los aspectos que aquí se nombran, corresponden a la coordinación técnica, pero por la repercusión económica que generan se han citado; no obstante más adelante se ahondará sobre este tipo de coordinación.

Los siguientes son casos de coordinación económica que suelen darse o que pueden ponerse en práctica:

a- FUSIONES

La fusión se da cuando dos o más empresas se unen para formar una sola. El acuerdo que se celebra cubre el uso común de instalaciones, equipos, servicios, etc. A inmediato plazo las ventajas de estos acuerdos no suelen ser evidentes, sus efectos se hacen sentir cuando ya se han realizado los diferentes ajustes, especialmente en el orden administrativo.

b) CONSORCIOS

El consorcio es una fusión a medias; en esta clase de acuerdos las empresas que lo conciertan combinan algunas de sus operaciones determinando contractualmente, la naturaleza y alcance de esas operaciones.

Los anteriores son ejemplos de tipos de coordinación económica que pueden darse; pero tienen la desventaja de que los empresarios que se asocian, no siempre contribuyen al común desenvolvimiento de la nueva empresa sino que siguen observando marcada protección hacia sus intereses; también se dan casos en los cuales la empresa más fuerte absorbe a las restantes. En el transporte automotor de pasajeros, son numerosos los casos en los cuales estos tipos de asociación han fracasado, precisamente por la falta de una adecuada regulación en esta clase de acuerdos y otras por actuaciones dolosas de los asociados.

3.3 COORDINACION TECNICA

Este tipo de coordinación persigue aunar en un común agregado los recursos técnicos de que disponen las empresas que se asocian con el objeto de aumentar la capacidad de operar,

hacer asequible las ventajas en los costos que se derivan de operaciones de mayor envergadura, aumentar la fuerza para negociar y evitar las duplicaciones anti económicas.

Las empresas que actualmente operan en la actividad, no utilizan los beneficios que ofrece la cooperación técnica no obstante los efectos económicos que de la misma se derivan. La utilidad del transporte de carga, especialmente la que se realiza por auto transporte, ha venido en constante ascenso como consecuencia del desarrollo que ha mostrado la economía en los últimos años. Por la importancia que la coordinación técnica tiene en el transporte, se hace a continuación un análisis breve de aquellos acuerdos que pueden darse en nuestro medio.

a- Mantenimiento

Las empresas que celebran acuerdos de fusiones o de consorcios suelen incluir cláusulas sobre el mantenimiento del equipo rodante (en las empresas del transporte de pasajeros se ha dado esta clase de cooperación); este tipo de coordinación permite poner a disposición de las distintas empresas asociadas, un sinnúmero de beneficios sobre todo cuando se utilizan equipos de marcas semejantes y se cuenta además con personal técnico de mantenimiento adecuado.

b- Asociaciones Cooperativas para compras

Recientemente las empresas del servicio de autobuses urbanos de San Salvador, hicieron pública su situación económica y financiera; en su pronunciamiento manifestaron: "El precio de los repuestos representa un alza de un mínima de 200 a 300%, ello

sin tomar en cuenta que hay repuestos que deben comprarse en el extranjero por no haber en plaza, lo que aumenta los costos, tales como flete, seguros, etc."(1). Se ha hecho esta referencia, porque la situación del transporte automotor de carga es semejante y el mismo efecto se genera en la estructura de los costos de las empresas que operan en dicha actividad.

Los acuerdos para compras en cooperativas permite que dos o más empresas hagan una selección del equipo y piezas de reemplazo a precios más económicos. Normalmente estos acuerdos - pueden combinarse con el mantenimiento pudiéndose así, obtener economías adicionales.

c) Instrucción

Fusiones o consorcios de varias empresas pueden llevar a cabo programas de adiestramiento del personal encargado del mantenimiento de los equipos. En el transporte de carga este tipo de coordinación no suele darse, por falta de planeación de las empresas; el personal técnico especializado suele generar muchos beneficios económicos. En la industria son conocidos estos casos.

Algunos de los tipos de coordinación referidos, suelen presentar ciertas desventajas especialmente cuando se ofrecen los servicios mancomunados de mantenimiento y repuestos. Estos inconvenientes se dan cuando varios participantes requieren --

=====

(1) Planteamiento público de las empresas de autobuses urbanos de San Salvador, La Prensa Gráfica del 17 de abril de 1971, pag. 29

esos servicios simultáneamente; se superan estos valladares mediante acuerdos previos y procedimientos adecuados para el arbitraje de las diferencias que se presentan.

La cooperación técnica se ve plenamente justificada por los ahorros que pueden lograrse, especialmente cuando se emprenden operaciones conjuntas de adiestramiento, mantenimiento y repuestos; actividades que si las realizan dos empresas pequeñas - comunes en nuestro medio- llegan a absorber una porción substancial del capital total de explotación.

3.4 LA COORDINACION GUBERNAMENTAL

El sector transporte de nuestro país, presenta dos características negativas básicas: la primera de naturaleza institucional, consiste en la proliferación de funciones que han sido asignadas a un gran número de instituciones nacionales; (1) unas públicas y otras autónomas y privadas. La segunda, referente al movimiento de pasajeros y carga a niveles en los que las autoridades se ven impedidas de proponer medidas apropiadas para una circulación eficiente, debido en parte a los problemas ya referidos así como a las limitaciones de equipo y de conocimientos técnicos para definir la verdadera magnitud del problema en toda su complejidad.

=====

(1) Las instituciones que comparten esta responsabilidad son las siguientes: Dirección General de Transportes, Departamento General de Tránsito, Dirección General de Aeronáutica Civil, Comisión Ejecutiva Portuaria Autónoma (CEPA), Transporte Ferroviario de El Salvador administrado por CEPA, Ferrocarriles Internacionales de Centro América. Vehículos de transporte público como el realizado por autotransporte operan - sin control.

Dada la naturaleza del problema institucional, es obvia la superposición de funciones entre diversas instituciones que corresponden a Secretarías de Estado diferentes. Esta pluralidad de funciones distorsiona las regulaciones, que se dictan para el control de las actividades del transporte; este fenómeno es evidente en el transporte terrestre de carga, no obstante que de acuerdo al Reglamento Interior del Poder Ejecutivo, es de la competencia de la Secretaría de Economía el control de dicha actividad. El numeral 17 del artículo 30 del instrumento citado literalmente dice: "Regular y vigilar en los aspectos de orden económico, los servicios de transporte terrestre, aéreo, marítimo y fluvial, así como los muelles y demás servicios portuarios; aprobar sus tarifas y procurar la coordinación de sus actividades, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a las autoridades de Hacienda y de Defensa".

En páginas anteriores se ha venido demostrando la importancia que tiene dentro de la economía nacional la actividad del transporte terrestre de carga; sin embargo hasta el presente no existe una legislación que regule en el orden económico esta actividad. La Dirección General de Transportes, establece y controla el transporte de pasajeros⁽¹⁾ por carretera, pero en lo que respecta al transporte de carga hasta la fecha este orga-

=====
(1) Se exceptúa de esta afirmación, el efectuado en medios de transporte individual (Taxis) ya que el control lo ejerce el Departamento General de Tránsito.

nismo no se ha hecho sentir por falta de apoyo; existen no obstante regulaciones que confieren algunas responsabilidades a la Dirección General de Transportes en lo relacionado con la actividad de carga; a ese respecto el Acuerdo Ejecutivo No.301 del 9 de septiembre de 1969 regula la transportación de productos derivados del petróleo; la facultad de vigilar el cumplimiento del citado acuerdo fue encomendado al organismo en mención.

El Reglamento Interno del Poder Ejecutivo es claro cuando delimita las atribuciones de cada Secretaría de Estado; sin embargo algunas funciones se ejercen en forma dual, teóricamente corresponden a una Secretaría y las ejerce otra; tal es el caso del transporte de carga efectuado en furgonetas que lo regula y controla el Ministerio de Defensa a través del Departamento General de Tránsito.

Para la buena marcha de esta actividad se requiere que los distintos organismos que intervienen en ella complementen sus funciones en vez de duplicarlas; lo anterior incidirá positivamente en el desarrollo del sector pudiéndose ejercer un mejor control lo que necesariamente repercutirá favorablemente en la economía del país.

Son varios los problemas existentes en el campo de esta actividad y todo por la falta de una adecuada coordinación; algunos de ellos, son de carácter institucional y otros de índole tarifario. En el campo institucional se hace necesario reglamentar el acceso a la profesión de las empresas de transporte, en particular de subordinar la explotación de los servicios del transporte a licencias, permisos o autorizaciones previas. En el medio camionero, las tarifas no se ajustan en la práctica a las

cotizaciones oficiales, se establecen en su mayoría con base a la ley de la oferta y la demanda. La política de tarifas, es - decir, la conveniencia de su fijación por autoridades públicas así como el de su publicidad tiene como objetivo, asegurar un equilibrio razonable entre la capacidad ofrecida y la demanda, lograr la distribución óptima de la demanda de transporte entre los distintos medios y la prevención de prácticas de competencia desleal y ruinosa y prácticas de tratamiento discriminatorio de los usuarios.

Para la aplicación y supervisión de medidas regulativas en la actividad del transporte terrestre de carga se requiere una organización institucional adecuada, dotada por supuesto de los recursos técnicos, financieros, humanos y profesionales necesarios. Puede decirse que la deficiente organización institucional existente en nuestro medio, junto con la dispersión y falta de coordinación de los organismos que atienden a esta actividad son las principales fallas que es imperativo superar a fin de lograr una coordinación acorde con nuestro desarrollo.

El siguiente es un ejemplo de falta de coordinación: se encuentra en vigencia desde el año de 1958, el acuerdo centroamericano de circulación de vehículos por carretera, el cual establece pesos y dimensiones máximas para los vehículos que deben circular por nuestras carreteras para evitar su deterioro; sin embargo en nuestro país a pesar de los trece años de vigencia, nunca ha sido aplicado dicho acuerdo y algunas carreteras han sido prácticamente destruidas por el sobrepaso de los vehículos que los transitan.

A nivel centroamericano, son varios los países que disponen de adecuadas disposiciones legales para el control de la actividad del transporte automotor terrestre; para el caso Guatemala y Costa Rica cuentan con los organismos especializados así como con el régimen legal respectivo.

En nuestro territorio las empresas extranjeras dedicadas al transporte automotor terrestre, explotan en forma desleal esta actividad; la falta de regulación es una de las causas fundamentales y ésta es complementada con la deficiente coordinación existente.

3.5 LA COORDINACION AL NIVEL DE LAS EMPRESAS

En la parte correspondiente a la coordinación técnica y económica, se ha desarrollado parte del presente punto; no obstante seguidamente se analizarán algunas deficiencias y posibilidades que existen en nuestro medio de regular adecuadamente la coordinación al nivel de las empresas.

Como ejemplo ilustrativo señalaré la coordinación que puede darse en el sistema ferroviario. Las empresas que actualmente operan en el país pueden coordinar el uso común de las vías, de las terminales y del equipo. Estos usos pueden generar beneficios en lo económico.

En cuanto al transporte automotor terrestre es evidente la falta de coordinación que mantienen las empresas porteadoras. La desconfianza es posible que sea el motivo por la cual los empresarios no emprenden acuerdos cooperativos tales, como uso común de terminales, talleres de reparación y oficinas o agencias para la recolección de pequeñas cargas.

Analizando cada uno de los aspectos señalados, podremos encontrar serias deficiencias.

a) Terminales

No existen en nuestro medio, terminales de carga adecuadas donde los usuarios puedan concurrir para la contratación de estos servicios. Al presente en determinados puntos del área urbana de la ciudad capital, el Departamento General de Tránsito ha autorizado zonas donde las empresas porteadoras del transporte liviano puedan localizarse. Estas terminales no observan los lineamiento que al efecto señala el Acuerdo Ejecutivo No. 7 del 5 de marzo de 1962 y que se refiere al establecimiento de estaciones terminales de pasajeros y de carga.

Las estaciones terminales de carga que se establezcan deberán llenar los requisitos siguientes:⁽¹⁾

1- Las estaciones terminales sólo podrán ubicarse en los lugares o zonas que al efecto se hubieran determinado en los planos reguladores de urbanización de las poblaciones de que se trate;

2- Los planos deberán ser aprobados por determinadas instituciones oficiales: Dirección General de Transportes, Dirección General de Urbanismo y Arquitectura y Departamento General de Tránsito;

3- El local destinado a operar como terminal, deberá tener la amplitud necesaria para garantizar un servicio adecuado, tomando en consideración el movimiento de vehículos;

=====

(1) Requisitos que deberán llenar las terminales según Acuerdo Ejecutivo No. 7 del 5 de marzo de 1962

4- Las estaciones terminales deberán estar dotadas de todos los servicios que fueren necesarios para el estacionamiento y operación de los vehículos; y

5- Las tarifas que se cobren por el servicio prestado en cada terminal serán aprobadas por el Poder Ejecutivo en el Ramo de Economía.

Lo anterior nos confirma el hecho de que ya existen ordenamientos legales que regulan dicha actividad, sin embargo la presencia de numerosas terminales flotantes de carga implica la necesidad de agruparla en una o varias terminales comunes. Esta concentración resulta indispensable para coordinar la actividad con lo cual se podrán uniformar y mejorar los servicios, además se podrán obtener otras ventajas adicionales.

b- Talleres de Reparación

Las empresas porteadoras de carga pueden aprovechar las ventajas que ofrecen los convenios sobre mantenimiento de equipos. Normalmente las pequeñas empresas por los problemas financieros de que adolecen casi nunca cuentan con repuestos para sus respectivos equipos lo que necesariamente repercute en el mantenimiento de los mismos.

c- Mejoras en la Organización Administrativa

cuando varias empresas se unen para la explotación común de la actividad, pueden aprovecharse las ventajas que ofrece la organización administrativa. Es común, como ya se señaló, el pequeño número de empresas bien organizadas que operan en el medio, pero es conocido que las empresas de dueño -trabajador con mucha dificultad alcanza a cubrir sus costos directos; esta circunstancia no permite realizar las reservas necesarias para de-

preciación de equipo. Este tipo de empresas normalmente no llevan libros de contabilidad, consecuentemente no existen controles adecuados en el orden económico.

Con las anteriores ideas se trata de dar congruencia satisfactoria al complejo de ordenamientos económicos, técnicos e institucionales que son necesarios para el normal desenvolvimiento de la actividad.

3.6 LA COORDINACION ENTRE LOS DISTINTOS MEDIOS DE TRANSPORTE

El futuro desenvolvimiento de los transportes interiores en el país, reclamará en forma muy exigente una fundamental labor encaminada al logro de la utilización más eficiente posible de los recursos económicos que se destinen a su desarrollo; consecuentemente será necesario utilizar las distintas técnicas de transporte de tal manera que los mismos se combinen para enlazar los ferrocarriles, los servicios marítimos y camioneros en un solo sistema de transporte; para que lo anterior pueda lograrse habrá de emprenderse una adecuada coordinación entre los varios medios de transporte a emplear.

Es evidente la decadencia que acusa el sistema ferroviario razón por la cual será necesario iniciar una política decisiva de inversiones a fin de reacondicionar los ferrocarriles para que éstos puedan competir en el mercado de estos servicios.

El mayor volumen de carga importada o exportada de nuestro país, es manejada por la vía marítima; los puertos encargados de estas operaciones presentan cada uno, características que es necesario señalar; las modernas instalaciones del Puerto de -

Acajutla no permiten el acceso de los principales medios de transporte interno (ferrocarril y autotransporte) a los sitios de almacenaje, esta circunstancia afecta en determinadas épocas del año la prestación del servicio por los congestionamientos que se producen, especialmente de camiones. Es frecuente observar largas filas de camiones que esperan turno para cargar.

La anterior práctica presenta inconvenientes porque la mercancía cuando es de frágil naturaleza, se expone a ser deteriorada por la doble operación a que es sometida. El mismo fenómeno se aprecia en los ferrocarriles ya que éstos no pueden ir a cargar directamente a las bodegas.

La carga de importación y exportación que se moviliza por la vía Cutuco se maneja casi en su totalidad por los ferrocarriles de la IRCA porque la compañía no permite el acceso de camiones a sus instalaciones.

La carga hacia y desde el Puerto La Libertad se transporta toda por carretera por no haber líneas ferroviarias que conecten con dicho puerto.

Dadas las características (rigideces) que tienen los ferrocarriles, de no poder recibir y entregar carga a domicilio como lo hacen los camiones, éstos y aquellos deben operar en forma complementaria y no competitiva como al presente se observa, porque si bien es cierto que el ferrocarril y el camión sostienen una fuerte competencia, son también, de hecho, medios de transporte complementarios, y tal complementariedad puede robustecer mediante una adecuada coordinación. He sostenido en el de-

sarrollo de este trabajo, que una de las causas fundamentales por las cuales el sistema ferroviario ha entrado en decadencia, es por las distancias relativamente cortas que hay que recorrer; sin embargo es necesario apuntar que más que las distancias importan los costos y los tiempos relativos de entrega.

Las deficiencias anotadas pueden ser superadas mediante la organización de servicios combinados, de tal manera que el traslado de carga voluminosa y pesada puede ser dejada al ferrocarril, sobre todo porque el traslado de esta clase de carga resulta incómodo y de difícil manejabilidad para el transporte automotor.

De las empresas ferroviarias que operan en nuestro medio, la IRCA es la única que ha establecido un sistema de coordinación con empresas de autotransporte. La carga procedente de Cutuco o de Puerto Barrios cuando llega a Santa Ana o a San Salvador puede ser transportada por unidades de la empresa López y López. Existe un convenio mediante el cual esta última empresa complementa los servicios ofrecidos por el ferrocarril. También la IRCA, cuando la carga es movilizad a vía Cutuco ofrece una tarifa combinada porque al mismo tiempo que transporta la carga ofrece servicio de muellaje; esta característica le permite competir ventajosamente con el camión.

Los servicios proporcionados por los puertos pueden ser coordinados con los que ofrecen los medios de transporte interno, por ser aquellos puntos de convergencia y transferencia en-

tre el acarreo marítimo, los servicios del ferrocarril y de carretera. La flexibilidad de operación de los puertos pueden - facilitar el uso eficiente de la capacidad actual, como el de los ferrocarriles y los transportes camioneros.

Vista en esta forma la coordinación entre los distintos medios de transporte, ella es la mejor garantía en la adecuada utilización de la capacidad instalada, al mismo tiempo que puede ser la base para la eficiente expansión del sector.

C O N C L U S I O N E S

10. *Es de fundamental importancia la función que desempeñan los transportes de carga en nuestro medio, pero en especial el que se realiza por carretera ya que éste, por su flexibilidad de movimiento valoriza a la producción situándola en los lugares de su utilización si se trata de materias primas, o en los mercados de consumo, si se trata de bienes terminados.*
20. *Las carreteras han sido un elemento esencial en el proceso del desarrollo que ha tenido nuestro país en los últimos 20 años, porque al mismo tiempo que ha hecho posible el aumento del comercio con los demás países del área, por las facilidades de acceso también han permitido que la población que había permanecido marginada, por falta de vías de comunicación, se incorpore a un solo mercado nacional.*
30. *Es notoria la evolución que ha experimentado el transporte automotor por carretera después de la segunda guerra mundial. Esta acelerada expansión que se observa se prolonga hasta la hora presente y ha elevado al tráfico automotor a niveles varias veces superiores a los que prevalecían al final del conflicto bélico mundial. Este rapidísimo crecimiento del tráfico automotor está íntimamente vinculado con el progreso cualitativo, y sobre todo cuantitativo, experimentando por las redes de carretera en ese mismo lapso.*

40. Las características geográficas que tiene nuestro país ha permitido que el transporte terrestre especialmente el efectuado por carretera predomine fuertemente sobre las otras formas de transportación y esto obedece a que siendo tan cortas las distancias, las otras formas de movilización se encuentran en desventajas por los altos costos con que operan; altos costos en cuanto a las obras de infraestructuras del sistema y del equipo desplazable.
50. En el medio en que se desenvuelven las empresas de auto-transporte, se observa que son muy pocas las que actualmente operan con sistemas de trabajo bien organizados. Normalmente las empresas de dueño-trabajador por la falta de formación y organización profesional están expuestas a una alta mortalidad precisamente por no disponer de los recursos financieros necesarios que les permiten mejorar o renovar sus equipos de transporte.
60. La explotación del transporte de carga por carretera adolece de serios defectos de control en el orden económico ya que en este campo las regulaciones de este tipo son inexistentes. La explotación de la actividad no está subordinada a licencias, permisos o autorizaciones previas; esta circunstancia entorpece el equilibrio razonable que debe existir entre la capacidad ofrecida y la demanda del servicio.

70. La falta de organización institucional adecuada junto con la dispersión y falta de coordinación de los organismos existentes constituye una de las fallas más importantes que se observan en esa actividad. Los organismos estatales que al presente tienen jurisdicción sobre esta rama, deben complementar sus funciones a efecto de dar congruencia satisfactoria a ese complejo de ordenamientos tanto económicos como institucionales que deben regir la actividad.
80. En el análisis que se ha hecho del transporte de carga por carretera, se ha podido establecer que un alto porcentaje de las empresas que explotan esta actividad no utilizan -- los beneficios que ofrecen las economías de escala. Para -- que los distintos recursos que se han canalizado en el sector puedan ser aprovechados en forma óptima se hace necesaria la colaboración técnica y económica a fin de utilizar las ventajas que proporciona la tecnología moderna.

R E C O M E N D A C I O N E S

Por la variedad y complejidad de los factores que intervienen en el desarrollo del sector, no es posible realizar una exhaustiva exposición que tipifique cada uno de los diferentes problemas con los que habría de enfrentarse una adecuada regulación y coordinación del transporte terrestre de carga; no obstante y con el fin de resolver en parte algunos de los problemas mencionados, a continuación se sugieren las siguientes recomendaciones.

1o. Los enfoques que se han planteado a través del desarrollo de este trabajo constituyen la base que justifica la formulación y ejecución de una política en el campo de los transportes terrestres de carga, a efecto de que se promueva una adecuada regulación que cree las condiciones de una vigorosa y sana competencia entre los distintos medios de transporte, con el propósito de asegurar una explotación económicamente óptima de los tráficos entre los distintos medios y servicios de transporte.

2o. Lo anterior denota lo importante que resultaría, el realizar un estudio de mayor profundidad a fin de analizar los diferentes obstáculos que al presente impiden la utilización eficiente de la capacidad instalada en el sector.

3o. Dada la limitación de nuestro territorio, no pueden fijarse rutas específicas de trabajo en el transporte terrestre de carga; no obstante pueden reglamentarse algunos tráficos determinados y de particular importancia, tal es el caso de -

ciertas mercancías que para su traslado requieren equipo especial de transporte. Una clasificación de esta naturaleza comprendería a los siguientes servicios:

- a- Servicios de tipo agrícola, industrial y comercial;
 - b- Servicios especializados (camiones cisternas para combustible, mudanzas, refrigeración, maquinaria pesada, etc);
 - c- Servicios de carga internacional;
 - d- Servicios de carga en general;
- etc.

40. Con el propósito de que no existan excedentes en estos servicios y para evitar la multiplicación de inversiones y gastos innecesarios que los mismos requerirían, debe de reglamentarse el acceso a la actividad del transporte terrestre de carga, así como también debe de regularse el otorgamiento de las licencias de operación. Tales medidas evitarán la competencia ruinosa que tanto es perjudicial para los oferentes de estos servicios como para la economía nacional.

50. Las empresas de autobuses urbanos de San Salvador, han denunciado públicamente la especulación que al presente - realizan las casas comerciales distribuidoras de respuestos y accesorios, con la venta de sus productos. Estas prácticas especulativas al mismo tiempo que lesionan los intereses económicos de las empresas de buses afectan también a las empresas de carga, por el aumento que experimentan sus costos de operación. Ante esta situación fácilmente comprobable, el gobierno debería mantener una política proteccionista aplicando un rígido control de precios en los productos propios de la industria del transporte.

60. Conviene que las autoridades respectivas apliquen las disposiciones del "Tratado General de Integración Económica Centroamericana de 1960, el Tratado Multilateral de Libre Comercio e Integración Económica Centroamericana de 1958 (Art. XV) y del Acuerdo Centroamericano sobre circulación de vehículos por carretera de 1958 que tratan sobre la organización del transporte y el tratamiento nacional de empresas y vehículos.

70. Dada la naturaleza del problema institucional del transporte es obvia la superposición de funciones entre las diversas instituciones que comparten esa responsabilidad, consecuentemente el gobierno debería enfocar sus proyectos en los siguientes objetivos básicos:

- a) Unificar la administración del sistema nacional del transporte actualmente diluida en un número plural de instituciones. Con lo anterior se lograría un sistema institucional coherente, con capacidad legal, administrativa y técnica, para procurar dar atención eficiente al problema del transporte en el país.
- b) Definir las modalidades de coordinación entre las unidades de transporte con los organismos centrales y otras instituciones del país con atribuciones complementarias en materia de transporte.

B I B L I O G R A F I A

1. BANCO CENTRAL DE RESERVA DE EL SALVADOR, : "Series Estadísticas"
2. CONSEJO NACIONAL DE PLANIFICACION Y COORDINACION ECONOMICA, :
"Plan de la Nación para el Desarrollo Económico y Social (1965-1969)
Primer Programa Bienal de Inversiones Públicas (1964-1965)
Plan Quinquenal (1968-1972)
Sector Transportes
Indicadores económicos y sociales
3. DIRECCION GENERAL DE ESTADISTICA Y CENSOS, : "Anuarios Estadísticos".
4. FRITZ VOIGT, : "Economía de los sistemas de transporte"
1a. Edición Español 1964
Fondo de Cultura Económica, México, D.F.
5. HECTOR ROMERO PAZ, : "Cálculo del costo de operación de los usuarios de carreteras en El Salvador y su aplicación en la evaluación de proyectos"
6. M. BECKMANN, C.B. Mc. Guirre, C.B. Winsten, : "Economía del Transporte", 1a. Edición 1959, Editorial Aguilar, Madrid.
7. MICHAEL R. BONAVIA, : "Economía de los Transportes" 2a. Edición 1947, Fondo de Cultura Económica, México, D.F.
8. NACIONES UNIDAS, : "La Integración Económica de Centro América"
9. NACIONES UNIDAS, : "El Transporte en América Latina"
10. NACIONES UNIDAS, : "El Desarrollo Económico de El Salvador"
11. NACIONES UNIDAS, : "El transporte en el Istmo Centroamericano. El Transporte Marítimo".
12. NACIONES UNIDAS, : "Los transportes interiores en El Salvador".

13. OTTO FABRICIO RIVERA, : "Estudio del transporte aéreo y vías de Comunicación en Centro América".
14. P.T. ELLSWORTH, : "Comercio Internacional, 4a. Edición 1962, Fondo de Cultura Económica, México, D.F.
15. RAYMOND BARRE, : "El Desarrollo Económico", 1a. Edición en español 1962, Fondo de Cultura Económica, México, D.F.
16. SALVADOR MELARA GONZALEZ, : "La Industria de Cemento Portland. Análisis y proyecciones en el desarrollo Económico de El Salvador".
17. UNION PANAMERICANA, : "Problemas Generales del Transporte en América Latina"

T R A N S P O R T E, A L M A C E N A J E Y C O M U N I C A C I O N E S

V A L O R A G R E G A D O

En colones a precios corrientes

Año	Transporte		Transporte de		Vehículos de		Transporte		Comuni- caciones	TOTAL
	de Carga	Por Carretera	Pasajeros	Carretera	Alquiler	Aéreo	Muellaje y Almacenaje			
1958	28.558.908	22.049.030	17.368.372	16.201.245	1.167.127	2.184.525	3.392.588	1.348.449	4.423.778	57083620
1959	26.046.897	20.554.397	21.075.906	20.013.796	1.062.110	2.315.925	3.590.531	5.385.512	5.293.357	61708128
1960	29.076.919	23.778.233	20.478.398	19.502.960	975.438	2.699.175	3.965.392	4.433.763	5.753.489	66377131
1961	29.418.779	24.964.493	22.688.737	21.758.649	930.088	2.956.500	4.283.548	3.777.825	6.054.201	62179.590
1962	29.760.543	25.824.183	25.542.397	24.654.226	888.171	3.109.800	5.090.286	4.471.864	7.119.008	75093.898
1963	28.302.763	23.951.288	26.137.318	25.215.824	921.494	3.279.525	4.980.184	8.485.345	6.006.235	77191.370
1964	33.453.143	29.347.636	26.386.784	25.535.404	851.380	3.126.225	5.519.746	9.099.373	8.016.833	85602.104
1965	31.608.311	26.435.645	32.816.161	32.020.977	795.184	2.136.860	3.469.512	11.112.823	8.312.892	89456.559
1966	30.559.452	26.101.820	34.480.518	33.752.176	728.342	2.451.590	3.757.987	10.865.465	9.108.592	91223.604
1967	34.410.518	28.730.981	35.144.817	34.466.095	678.722	3.815.964	3.354.743	9.156.757	11883.541	97766.340
1968	38.746.519	33.194.719	40.152.143	39.512.465	629.678	5.069.495	2.795.199	11.070.986	15859.282	113.693.624

FUENTE: Banco Central de Reserva.

C U A D R O . N o . 2

P R O D U C T O T E R R I T O R I A L B R U T O P O R S E C T O R E S 1958-68

(Millones de colones-Precios corrientes)

A Ñ O	AGROPE- CUARIO	MINERIA	INDUS- TRIA	CONSTRUC- CION.	ELECTRI- CIDAD.	TRANS- PORTES	COMER- CIO.	FINAN- CIERO.	P. de VIVIENDAS	A. PU BLICA	S. PERSO- NALES.	P. T. B.
1958	507.4	3.1	188.8	41.7	13.3	57.1	286.2	21.0	72.1	111.4	86.9	1388.9
1959	460.9	2.7	185.5	44.2	14.8	61.7	280.7	19.6	75.3	111.7	92.2	1349.7
1960	449.3	2.4	206.8	46.9	16.3	66.3	317.6	21.2	80.3	114.7	98.0	1420.0
1961	465.6	2.1	223.4	47.2	17.8	69.2	299.2	23.6	70.4	121.1	104.4	1444.1
1962	537.0	2.3	241.4	39.7	18.4	75.1	349.2	26.3	69.7	131.8	111.7	1602.6
1963	522.8	2.7	267.7	48.2	21.4	77.2	402.3	25.7	71.4	133.1	121.1	1693.6
1964	569.7	2.4	306.1	57.0	24.2	85.6	449.7	31.3	72.9	134.9	132.9	1866.7
1965	579.6	2.9	352.2	62.0	26.4	89.5	482.3	33.4	78.1	142.3	143.6	1992.2
1966	573.9	2.9	396.6	74.7	29.9	91.2	511.3	38.2	81.4	155.2	154.4	2109.7
1967	599.9	3.4	422.3	68.2	31.5	97.8	527.9	42.2	85.8	167.4	169.3	2215.7
1968	602.7	3.1	488.0	56.8	35.1	113.7	539.8	46.0	90.2	170.1	186.4	2291.9

FUENTE: Revistas del Banco Central de Reserva. Abril 1968 y Octubre 1970.

A P E N D I C E E S T A D I S T I C O

CUADRO 1

TRANSITABILIDAD DEL SISTEMA VIAL DE EL SALVADOR

<u>AÑO</u>	<u>TRANSITABLES EN TODO TIEMPO</u>				<u>TRANSITABLES SOLO EN VERANO</u>			
	<u>PAVIMENTADAS</u>	<u>REVESTIDAS</u>	<u>NO REVESTIDAS</u>	<u>SUB TOTAL</u>	<u>REVESTIDAS</u>	<u>NO REVESTIDAS</u>	<u>SUB TOTAL</u>	<u>T O T A L</u>
1955	646.7	1670.8	1620.6	3938.1	69.5	3857.6	3927.1	7865.2
1960	1021.3	1660.6	1600.2	4282.1	69.5	4145.7	4215.2	8497.3
1961	981.7	1840.9	1356.1	4178.7	69.5	4145.7	4215.2	8393.9
1962	981.7	1840.9	1356.1	4178.7	69.5	4145.7	4215.2	8393.9
1963	1055.8	1930.4	1325.9	4312.1	69.5	4145.7	4215.2	8527.3
1964	1055.8	1954.4	1301.9	4312.1	69.5	4145.7	4215.2	8527.3
1965	1112.9	1803.9	1443.2	4360.0	67.5	4037.7	4105.2	8465.2
1966	1176.1	1473.3	1479.5	4128.9	37.0	4388.1	4425.0	8554.0
1967	1184.1	1469.3	1543.2	4196.6	16.5	4427.8	4444.3	8640.9
1968	1196.6	1490.3	1525.2	4212.1	16.5	4412.8	4429.3	8641.4

FUENTE: Anuario Estadístico.-

C U A D R O No. 4

T R A N S P O R T E, A L M A C E N A J E Y C O M U N I C A C I O N E S

I N S U M O S

EN COLONES A PRECIOS CORRIENTES

No	Transporte de carga	Por Carretera	Por Ferrocarril	Transporte de Pasajeros	Por Carretera	Por Ferrocarril	Vehículos de Alquiler	Transporte Aéreo	Muellaje y Almacenaje	Comunicaciones	TOTAL
58	17.007.307	14.199.354	2.807.953	7.164.702	6.646.934	517.768	1.456.350	809.920	287.628	1.432.748	28.238.655
59	16.139.548	13.792.931	2.436.617	8.681.605	8.210.425	471.180	1.543.950	903.881	4027.289	634.956	29.196.220
60	18.189.483	15.852.155	2.337.328	8.433.590	8.000.860	432.730	1.799.450	1.003.770	1.070.749	894.545	31.391.507
61	18.619.033	16.642.995	1.976.038	9.339.642	8.926.231	412.611	1.971.000	1.084.307	913.189	1.306.369	33.232.740
62	18.962.394	17.216.121	1.746.273	10.505.122	10.114.107	394.015	2.073.200	1.288.519	1.066.645	1.206.368	35.105.248
63	17.897.952	15.967.524	1.930.428	10.753.295	10.344.496	408.799	2.186.350	1.260.647	1.969.804	1.267.227	35.335.275
64	21.386.489	19.565.090	1.821.399	10.853.295	10.475.601	377.694	2.084.150	1.397.229	1.952.751	2.099.602	39.773.516
65	19.399.295	17.623.763	1.775.532	9.853.865	9.580.916	272.949	915.796	1.544.234	1.449.407	2.989.735	36.152.332
66	18.370.791	17.401.213	969.578	10.221.683	10.098.903	122.780	1.050.682	1.677.465	1.399.940	3.384.602	36.105.163
67	20.114.082	19.153.987	960.095	10.427.191	10.312.513	114.678	1.635.413	1.958.645	1.107.438	3.603.003	38.845.772
68	22.594.895	22.129.813	465.082	11.877.977	11.822.425	55.552	2.172.641	2.239.967	1.591.690	3.503.022	43.980.192

ENTE: Banco Central de Reserva.-

EL SALVADOR: INVERSION INTERNA BRUTA

(En Colóns - a Precios Corrientes)

1958 - 1960

	1955	1959	1960	1961	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	
INVERSION INTERNA BRUTA												
FORMACION DE CAPITAL FIJO												
A - PRIVADA												
1. Bienes de Producción												
a) Agropecuario	164,010,267	127,000,100	219,432,699	191,739,060	194,416,068	214,502,051	317,305,319	307,764,153	361,223,116	326,030,707	255,465,711	255,465,711
b) Industria	165,502,342	159,626,633	204,365,792	167,617,025	173,140,771	202,545,070	262,716,111	296,439,300	325,506,617	325,742,070	245,136,000	245,136,000
c) Construcción	110,039,342	115,037,633	163,777,792	122,203,025	134,993,771	153,526,070	214,273,111	215,593,009	226,793,617	254,333,070	103,327,000	103,327,000
d) Electricidad	77,304,693	64,634,210	105,873,039	71,443,240	94,767,810	113,013,732	160,030,737	166,049,752	162,777,310	165,465,670	127,029,000	127,029,000
e) Transporte	10,425,363	12,520,732	20,103,794	8,001,045	15,492,229	21,460,279	21,537,205	16,149,000	9,040,674	10,206,533	9,959,000	9,959,000
f) Comercio	19,924,395	15,602,533	25,007,243	10,500,706	33,006,594	31,604,592	55,756,075	71,277,477	63,459,603	77,360,930	55,655,000	55,655,000
g) Financiero	6,062,602	5,125,945	6,206,312	4,929,219	3,222,705	4,027,171	9,125,354	8,739,488	8,705,525	9,102,734	7,301,000	7,301,000
h) Servicios	4,036,372	4,036,372	6,216,057	4,130,931	3,209,432	4,003,009	5,600,700	4,007,050	4,531,307	5,555,060	3,105,000	3,105,000
i) Gobierno	31,315,027	27,846,446	41,211,000	30,420,772	32,647,237	42,625,520	50,363,613	54,711,303	63,773,163	69,116,365	32,030,700	32,030,700
2. Construcción	3,726,344	2,633,639	3,707,706	3,448,104	4,173,549	4,655,747	6,057,053	6,970,004	7,464,042	7,300,565	6,571,000	6,571,000
a) Construcción de viviendas	1,592,505	1,016,063	1,700,209	1,537,730	1,424,123	69,170	211,750	270,729	291,361	347,266	357,000	357,000
b) Construcción de edificios	41,524,549	50,403,415	37,903,903	39,639,203	40,225,961	45,512,205	53,434,374	40,744,137	66,961,039	60,401,400	61,497,000	61,497,000
c) Construcción de puentes	32,133,703	37,094,074	45,275,475	39,631,057	32,176,019	31,037,701	33,265,107	34,751,593	49,234,123	46,559,915	45,400,000	45,400,000
d) Industrial	231,500	4,520,727	3,469,517	1,761,000	1,039,574	2,954,430	4,304,200	566,000	2,041,073	3,523,374	1,060,000	1,060,000
e) Comercial y de Servicio	5,460,470	5,710,460	3,353,693	4,406,202	2,500,460	5,375,100	5,927,210	5,242,959	5,076,953	10,490,056	9,160,000	9,160,000
f) Otr.a Construcción	3,033,260	6,062,145	5,735,110	5,022,026	4,507,900	6,064,975	9,937,037	3,103,573	5,969,035	5,513,262	5,047,000	5,047,000
B - PUBLICA												
1. Bienes de Producción	46,566,000	44,539,000	40,509,000	45,534,000	30,147,000	44,019,000	40,443,000	33,046,000	90,787,000	61,054,000	50,000,000	50,000,000
2. Construcción o Instalación	6,067,000	0,403,000	0,339,000	4,610,000	2,417,000	2,519,000	4,346,000	19,101,000	19,916,700	11,357,000	15,116,000	15,116,000
a) Transporte y Comunicación	40,506,000	36,116,000	32,279,000	40,924,000	35,730,000	41,500,000	44,037,000	61,745,000	70,874,000	57,457,000	45,630,000	45,630,000
i) Transporte	20,446,201	20,410,034	15,105,556	25,025,753	12,393,924	12,092,344	11,036,646	25,362,000	32,595,000	17,007,000	20,335,000	20,335,000
ii) Comunicaciones	20,446,201	20,410,034	15,105,556	25,025,753	12,393,924	12,092,344	11,036,646	17,937,000	23,537,000	11,416,000	25,000,000	25,000,000
b) Electricidad, Agua y Servicios Sanitarios	2,000,650	3,933,505	4,249,503	4,673,225	9,024,407	13,513,000	16,407,000	7,405,000	9,050,000	6,391,000	360,000	360,000
i) Electricidad	624,000	3,462,000	3,462,000	3,536,000	5,307,000	5,137,000	6,425,000	7,010,000	6,131,000	12,045,000	9,050,000	9,050,000
ii) Agua y Servicios Sanitarios	1,376,650	471,505	717,503	1,142,225	3,717,407	7,926,000	6,032,000	4,199,000	5,663,000	2,342,000	2,600,000	2,600,000
c) Otras Construcciones	10,149,000	11,041,561	12,923,051	10,420,017	14,314,669	16,333,456	15,033,354	24,574,000	33,095,000	26,134,070	15,467,000	15,467,000
i) Educación	1,565,602	590,457	1,040,703	1,034,132	1,036,962	2,005,026	2,055,940	4,737,000	5,166,000	5,346,000	4,030,000	4,030,000
ii) Lugares de Recreo	1,100,000	992,000	221,000	221,000	22,000	92,000	17,000	17,000	320,000	20,000	20,000	20,000
iii) Asistencia Social	740,335	990,122	2,501,960	400,205	993,323	191,114	62,029	1,440,000	3,951,000	5,000,000	2,077,000	2,077,000
iv) Residencia	7,676,345	4,100,000	4,051,000	6,003,032	6,475,000	7,506,000	5,957,000	13,593,000	14,559,000	9,072,000	5,000,000	5,000,000
v) Varias	7,016,717	5,070,902	5,109,100	1,301,767	5,701,304	6,462,016	7,020,305	4,759,000	14,099,000	6,596,000	3,490,000	3,490,000
VARIACION DE INVENTARIOS												
A - PRIVADA	- 1,492,055	- 31,026,445	15,066,907	23,902,035	21,276,037	12,036,973	54,509,200	11,321,264	35,710,439	3,000,709	7,327,500	7,327,500
B - PUBLICA	- 1,492,055	- 31,026,445	15,066,907	23,902,035	21,276,037	12,036,973	54,509,200	11,321,264	30,963,340	3,760,709	7,430,500	7,430,500
									4,753,151	672,000	112,000	112,000

En Colóns/año.
1968/70.

FUENTE: Banco Central de Reserva de El Salvador.

T A B L A No.1

TARIFA PARA EL PAGO DE MATRICULA Y TRASPASOS DE VEHICULOS AUTOMORES PARA EL AÑO DE 1970

<u>CLASE DE VEHICULO</u>	Nuevos por 1a. vez o usados que no ma tricularon 68/69.	Refrenda para los usados que matri- cularon. 68/69
Buses accionados por diessel.....	\$ 114.00	\$ 103.00
Buses accionados por gasolina.....	" 49.00	" 38.00
Camionetas de Alquiler, Diessel.....	" 114.00	" 103.00
Automóviles Particulares y de Alquiler	" 54.00	" 43.00
Motos, Motocicletas y Triciclos.....	" 23.50	" 21.00
Triciclos con motor.....	" 9.00	" 6.50
Bicicletas.....	" 8.00	" 5.50
Vendedor.....	" 154.00	" 153.00
Reparador.....	" 114.00	" 103.00
Vendedor (Motos).....	" 78.50	" 76.00
Prueba (Motos).....	" 78.50	" 76.00

CABEZALES.

g) Los automotores cabezales de remolque pagarán los derechos de matrícula correspondiente a camiones accionados con gasolina o con diessel, según el caso, sobre la base de su capacidad máxima de tracción o arrastre, hasta 15 toneladas, de ahí en adelante, pagarán el derecho adicional de \$50.00 por cada 5 toneladas o fracción en exceso. Los remolques o trailers destinados a ser arrastrados por cabezales equipados con tornamesa o quinta rueda, no causarán los derechos a que se refiere el literal j) del presente artículo. (Según Decreto Legislativo No.532 de fecha 13 de Diciembre de 1967, publicado en el Diario Oficial No.233 Tomo No.217 con fecha 19 de Diciembre de 1967).-

CAMIONES ACCIONADOS POR GASOLINA

De 3/4 toneladas a menos de una.....	\$ 54.00	\$ 43.00
De 1 Tonelada a menos de dos.....	" 64.00	" 53.00
De 2 toneladas a menos de tres.....	" 89.00	" 78.00
De 3 toneladas a menos de cuatro.....	" 114.00	" 103.00
De 4 toneladas a menos de cinco.....	" 164.00	" 153.00
De 5 toneladas a menos de seis.....	" 214.00	" 203.00
De 6 toneladas a menos de siete.....	" 264.00	" 253.00
De 7 toneladas a menos de ocho.....	" 314.00	" 303.00
De 8 toneladas a menos de nueve.....	" 364.00	" 353.00
De 9 toneladas a menos de diez.....	" 414.00	" 403.00
De 10 toneladas a menos de once.....	" 464.00	" 453.00
De 11 toneladas a menos de doce.....	" 514.00	" 503.00
De 12 toneladas a menos de trece.....	" 564.00	" 553.00
De 13 toneladas a menos de catorce....	" 614.00	" 603.00
De 14 toneladas a menos de quince....	" 664.00	" 653.00
De 15 toneladas a menos de dieciseis..	" 714.00	" 703.00

NCPA: por cada tonelada o fracción de diferencia \$ 50.00

<u>CAMIONES ASOCIADOS POR DIESEL</u>	<u>NUEVOS POR 1a.VEZ O USADOS QUE NO MA TRICULARON EL 68/69</u>	<u>REFRENDA PARA LOS USADOS QUE MATRI- CULARON EL 68/69.</u>
Hasta de 3/4 toneladas.....	¢ 89.00	¢ 78.00
De más de 3/4 toneladas a una tonelada	¢ 114.00	¢ 103.00
De más de 1 tonelada a dos toneladas	¢ 139.00	¢ 128.00
De más de 2 toneladas a tres toneladas	¢ 189.00	¢ 178.00
De más de 3 toneladas a 4 toneladas	¢ 264.00	¢ 253.00
De más de 4 toneladas a 5 toneladas	¢ 314.00	¢ 303.00
De más de 5 toneladas a 6 toneladas	¢ 364.00	¢ 353.00
De más de 6 toneladas a 7 toneladas	¢ 414.00	¢ 403.00
De más de 7 toneladas a 8 toneladas	¢ 464.00	¢ 453.00
De más de 8 toneladas a 9 toneladas	¢ 514.00	¢ 503.00
De más de 9 toneladas a 10 toneladas	¢ 564.00	¢ 553.00
De más de 10 toneladas a 11 toneladas	¢ 614.00	¢ 603.00
De más de 11 toneladas a 12 toneladas	¢ 664.00	¢ 653.00
De más de 12 toneladas a 13 toneladas	¢ 714.00	¢ 703.00
De más de 13 toneladas a 14 toneladas	¢ 764.00	¢ 753.00
De más de 14 toneladas a 15 toneladas	¢ 814.00	¢ 803.00
De más de 15 toneladas a 16 toneladas	¢ 864.00	¢ 853.00

NOTA: Por cada tonelada o fracción de exceso..... ¢ 50.00

TRASPASOS, CANCELACIONES Y DEVOLUCIONES.

Particulares, Alquileres, Camionetas, Jeep y Trailers.....	¢ 10.00
Camiones, Pick-up y Paneles	¢ 15.00
Motos y Triciclos	¢ 5.00
Bicicletas	¢ 2.00
Cambios de color, motor, modificaciones de vehículos.....	¢ 5.00
Reposición de una placa	¢ 5.00

De conformidad con el Acuerdo No.1228 de fecha 21 de Diciembre de 1967, publicado en el Diario Oficial de la misma fecha, EL PODER EJECUTIVO acordó fijar los precios de las placas para vehículos automotores, bicicletas y motocicletas a partir de la matrícula correspondiente a 1968 en la siguiente forma:

ALQUILER-BUS-COMERCIAL-MISION INTERNACIONAL-PARTICULAR-TRAILER	¢ 10.00 c/par
VENDEDOR-REPARADOS Y PRUEBA.....	¢ 10.00 c/par
BICICLETA-MOTOCICLETAS, VENDEDOR-MOTOCICLETA Y PRUEBA MOTOCICLETA	¢ 2.00 c/par

TRAILERS A REMOLQUE SIN MOTOR	NUEVOS POR 1a.VEZ O USADOS QUE NO MA TRICULARON 68 y 69	REFRENDA PARA LOS USADOS QUE MATRI- CULARON EL 68/69
De 3/4 de tonelada a menos de una	₡ 28.50	₡ 18.00
De 1 tonelada a menos de dos	" 53.50	" 43.00
De 2 toneladas a menos de 3	" 88.50	" 78.00
De 3 toneladas a menos de 4	" 138.50	" 128.00
De 4 toneladas a menos de 5	" 188.50	" 178.00
De 5 toneladas a menos de 6	" 238.50	" 228.00
De 6 toneladas a menos de 7	" 288.50	" 278.00
De 7 toneladas a menos de 8	" 338.50	" 328.00
De 8 toneladas a menos de 9	" 388.50	" 378.00
De 9 toneladas a menos de 10	" 438.50	" 428.00
De 10 toneladas a menos de 11	" 488.50	" 478.00
De 11 toneladas a menos de 12	" 538.50	" 528.00
De 12 toneladas a menos de 13	" 588.50	" 578.00
De 13 toneladas a menos de 14	" 638.50	" 628.00
De 14 toneladas a menos de 15	" 688.50	" 678.00
De 15 toneladas a menos de 16	" 738.50	" 728.00
De 16 toneladas a menos de 17	" 788.50	" 778.00
De 17 toneladas a menos de 18	" 838.50	" 828.00
De 18 toneladas a menos de 19	" 888.50	" 878.00
De 19 toneladas a menos de 20	" 938.50	" 928.00
De 20 toneladas a menos de 21	" 988.50	" 978.00
De 21 toneladas a menos de 22	" 1,038.50	" 1,028.00
De 22 toneladas a menos de 23	" 1,088.50	" 1,078.00
De 23 toneladas a menos de 24	" 1,138.50	" 1,128.00
De 24 toneladas a menos de 25	" 1,188.50	" 1,178.00
De 25 toneladas a menos de 26	" 1,238.50	" 1,228.00

NOTA: Por cada tonelada o fracción de diferencia..... ₡ 50.00

VALOR DE LA CALCOMANIA PARA LA MATRICULA DE 1970

AUTOMOVILES, CAMIONETAS, BUSES Y TRAILERS.....	₡ 3.00
MOTOCICLETAS Y BICIMOTOS.....	₡ 1.00
BICICLETAS Y TRICICLOS SIN MOTOR.....	₡ 0.50

FUENTE: DEPARTAMENTO GENERAL DE TRANSITO.-

San Salvador, 9 de Septiembre de 1969.

EL PODER EJECUTIVO DE LA REPUBLICA DE EL SALVADOR,

C O N S I D E R A N D O:

I - que de conformidad al Art. 78, numeral 15 de la Constitución Política, corresponde al Poder Ejecutivo la facultad de decretar su Reglamento Interior y los que fueren necesarios para facilitar y asegurar la aplicación de las leyes cuya ejecución le corresponde;

II - que conforme al Art. 30, numeral 17, del Reglamento Interior del Poder Ejecutivo es atribución de la Secretaría de Economía regular y vigilar en los aspectos de orden económico los servicios de transporte terrestre, así como aprobar sus tarifas y procurar la coordinación de sus actividades, sin perjuicio de las atribuciones que corresponden a las autoridades de Hacienda y de Defensa; y

III- que es necesario regular adecuadamente y convenientemente el servicio público de transporte de carga debido a su incidencia en la economía nacional y dentro de éste por su naturaleza reglamentar de manera especial el transporte de productos derivados del petróleo;

P O R T A N T O:

De conformidad a las disposiciones legales y reglamentarias y razones expresadas,

A C U E R D A:

1o) El transporte terrestre de carga, dentro del territorio nacional, se hará por empresas salvadoreñas y con vehículos matriculados en el país; las empresas extranjeras únicamente podrán hacerlo con autorización del Ministerio de Economía;

La anterior disposición no se aplica al transporte internacional de carga en tránsito o con destino al país.

2o) Las personas naturales o jurídicas que se dediquen al transporte de productos derivados de petróleo, inclusive las compañías productoras o distribuidoras de los mismos, no podrán importar equipos especializados para el transporte de los referidos productos ni ampliar las capacidades de los que actualmente poseen, sin previa autorización del Ministerio de Economía;

3o) Las compañías productoras o distribuidoras de productos derivados del petróleo únicamente podrán tener los vehículos de transporte necesarios para casos de emergencia sin embargo, los vehículos de transporte de carga de dichos productos que actualmente tienen podrán seguir funcionando; y

4o) La Dirección General de Transportes y Comunicaciones queda facultada para vigilar el cumplimiento del presente acuerdo; e imponer a los infractores las sanciones correspondientes.- Comuníquese. (Rubricado por el Señor Presidente de la República). El Ministro de Economía, ROCHAC.-

FUENTE: Diario Oficial no. 191, Tomo 225 del 15 de Octubre.-