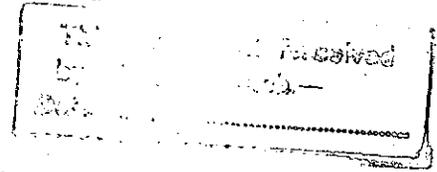


Reunión de autoridades centroamericanas
de tráfico por carretera



Tegucigalpa, Honduras, 11 de Febrero de 1957

PLANIFICACION DE CARRETERAS. PONENCIA DE LA DELEGACION
DE HONDURAS

Informe de Trabajo del Grupo II

1. Planificación de carreteras:

A. Especificaciones técnicas:

El Grupo continuó y concluyó la discusión del documento de trabajo preparado por el Ing. Benjamín Fraenkel, intitulado "Anteproyecto de especificaciones técnicas para las carreteras de Centroamérica" (Doc.AC.5/I/DT/3).

Se recomendó que los párrafos siguientes del citado documento, sean adoptados y agregados a las especificaciones ya aprobadas en la Recomendación III:

Recomendación VI

"En los trechos largos con pendientes superiores al 3%, siempre que sea posible, el ancho de la vía será aumentado para contener una faja más de tráfico para los camiones y demás vehículos lentos en la subida, la "truck-lane" de los norteamericanos.

Además de los derechos de vía debe haber una faja de 10 metros por lo menos a cada lado, en la cual no sea permitido hacer construcciones.

La protección de la carretera contra el exagerado desarrollo de sus orillas muy próximas es esencial a su

sobrevivencia sin un congestionamiento exagerado del tráfico. Las calles deben tomar el tráfico local y los estacionamientos de vehículos dejando a las carreteras solamente el tráfico más veloz que se dirige a lugares lejanos.

Esas medidas deben ser tomadas antes de la valorización que la carretera trae a sus orillas; de otro modo ella sería víctima de la propia valorización que ha traído al área.

Los anchos de calzada propuestos están un poco arriba de los usuales en Centroamérica. Los anchos actuales pueden ser considerados como de primera apertura.

Para la primera apertura de las carreteras hay tolerancias en las condiciones técnicas geométricas, que mientras no fueren objeto de un acuerdo, quedarán al criterio de las Direcciones Generales de Caminos de los diferentes países."

B. Pesos máximos y dimensiones de los vehículos:

El Grupo consideró el documento de trabajo preparado por la Secretaría, intitulado "Reglamentación de las dimensiones y pesos de los vehículos en circulación sobre carreteras en Centroamérica" (Doc. AC.5/I/DT/4), y acordó hacer la recomendación siguiente:

Recomendación VII

"Se recomienda la aprobación de los límites de pesos y dimensiones de vehículos sugeridos en el documento intitulado "Reglamentación de las dimensiones y pesos de los vehículos en circulación sobre carreteras en Centroamérica" (Doc. AC.5/I/DT/4), presentado por las Naciones Unidas, con

las modificaciones hechas por el Grupo de Trabajo. Esas especificaciones son las siguientes:

	<u>Metros</u>	<u>Pies</u>
a) Anchura total	2,50	8,20
b) Altura total	3,80	12,50
c) Longitud total		
i) Camiones de dos ejes	10,00	33,00
ii) Vehículos de pasajeros, de dos ejes	11,00	36,00
iii) Vehículos de tres o más ejes...	11,00	36,00
iv) Vehículos articulados (la expresión "vehículo articulado" significa todo vehículo automotor seguido de un remolque sin eje delantero y unido al vehículo tractor de tal manera que una parte del remolque descansa sobre el vehículo tractor, y éste soporta una parte considerable del peso del remolque), o vehículo con un remolque enganchado.	14,00	46,00
v) Otras combinaciones	18,30	60,00
vi) No se permitirá que las cargas sobresalgan más de un metro detrás o delante del vehículo		
	<u>Toneladas</u>	<u>Libras</u>
d) Peso máximo autorizado:		
i) Sobre el eje de mayor carga. (La carga por eje se definirá como la carga total transmitida a la carretera por todas las ruedas, cuyos centros pueden estar comprendidos entre dos planos transversales verticales paralelos distantes un metro (40 pulgadas) y extendidas a todo lo ancho del vehículo	8	17.600
ii) Sobre el doble eje de mayor carga (siendo la distancia entre ambos ejes del grupo igual o superior a 1,00 metro (40 pulgadas) e inferior a 2,10 metros (7 pies)	14,5	32.000

	<u>Toneladas</u> <u>métricas</u>	<u>Libras</u>
iii) En el entendimiento de que el peso máximo autorizado no exceda los siguientes límites:		
Vehículos de dos ejes	12	26.400
Vehículos de tres ejes	20	44.100
Vehículos articulados o vehículos con un remolque	25	57.700

NOTA A: 1/

Podrían excluirse ciertos tipos de vehículos o combinaciones de vehículos:

- i) prohibición de vehículos articulados para el transporte de pasajeros;
- ii) prohibición de vehículos articulados que arrastren un remolque;⁰
- iii) hasta tanto no se lleven a cabo los trabajos necesarios para mejorar la red internacional, los vehículos automotores podrían arrastrar solamente un remolque liviano por ejemplo, un remolque cuyo peso máximo autorizado no exceda de 750 kgs. (1.660 lbs.)^{1/}"

NOTA B:

Los límites de pesos de vehículos indicados en el párrafo d)iii) citado anteriormente podrían basarse en la fórmula:

$$P = 1.025 (L + 24) - 3L^2$$

Esta relación de P (peso total en libras) con L (distancia entre los dos ejes extremos de un vehículo en pies) da los resultados que expresa el cuadro siguiente:

1/ En el caso del transporte, en vehículos adecuados, de grandes piezas indivisibles, para ser utilizadas en obras públicas o industrias, y en el trayecto exista algún puente, podrá concederse un permiso especial, previo una estimación de la resistencia del puente con respecto al peso de la pieza. En ese caso podría también cerrarse al tráfico la carretera mientras dure el transporte mencionado.

Distancia en metros entre los dos ejes extremos de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera (en metros)

Peso máximo autorizado de un vehículo aislado, de un vehículo articulado o de otra combinación cualquiera (en toneladas métricas)

de 1 a menos de 2	14,5
de 2 a "	15,0
de 3 "	16,25
de 4 "	17,5
de 5 "	18,75
de 6 "	20,0
de 7 "	21,25
de 8 "	22,5
de 9 "	23,75
de 10 "	25,0
de 11 "	26,25
de 12 "	27,5

C. Otros asuntos de planificación de carreteras:

El Grupo también quiere proponer las siguientes recomendaciones relacionadas con la planificación de carreteras:

Recomendación VIII

"Se recomienda que se celebre un acuerdo relativo al establecimiento de la red regional en Centroamérica de las siguientes carreteras:

- CA-1, carretera Inter-Americana o Pan-Americana en Centroamérica
- CA-2, carretera del litoral del Pacífico en Guatemala y El Salvador
- CA-3, carretera del litoral del Pacífico en Honduras y Nicaragua
- CA-4, carretera inter-oceánica entre El Salvador y Honduras
- CA-5, carretera inter-oceánica de Honduras
- CA-6, carretera del Oriente de Honduras y del Norte de Nicaragua

- CA-7, carretera El Salvador-Honduras (San Francisco-Gotera-Comayagua)
- CA-8, carretera El Salvador-Guatemala (Acajutla-Molino)
- CA-9, carretera inter-océánica de Guatemala
- CA-10, carretera Guatemala-Honduras (hacia Ocotepeque)
- CA-11, carretera Guatemala-Honduras (pasando cerca de las Ruinas de Copán).

La construcción de esta red deberá obedecer a las especificaciones para carreteras troncales o principales (Véase Recomendación III).

Recomendación IX

"Se recomienda a los países centroamericanos estudien la la reforma de sus organismos viales y de tránsito para darles una organización más eficiente, inspirada en lo que se hace en algunos países, en los cuales gozan de autonomía administrativa y de fondos propios, siendo además supervisados por juntas de caminos y disponiendo de mecanismos adecuados para el control de sus cuentas."

Recomendación X

"Se recomienda que las Direcciones de Caminos de los países centroamericanos uniformen sus métodos de control de los precios de costo de sus obras y también los sistemas empleados para poner sus obras en licitación. Para eso se harán consultas mutuas, siempre que sea necesario, y se podrá consultar también la comisión encargada de confeccionar el anteproyecto para "Manual de especificaciones técnicas y procedimientos administrativos generales", cuya constitución fué ya sugerida en la Recomendación V (1)".

Recomendación XI

"Se recomienda que los países centroamericanos hagan un acuerdo de reciprocidad que permita a los contratistas de obras públicas, legalmente establecidos en cualquiera de ellos, concurrir a las obras en licitación de los otros países, en igualdad de condiciones con los contratistas del país en que la obra sea ejecutada."

2. Ponencia de la Delegación de Honduras:

El Grupo consideró una ponencia sometida por la Delegación de Honduras, intitulada "Tegucigalpa, Capital de la República de Honduras, punto obligado de la Carretera Pan-Americana" y acordó hacer la recomendación siguiente:

Recomendación XII

"Para satisfacer las aspiraciones del Gobierno y pueblo hondureño, se recomienda que el Comité de Cooperación Económica del Istmo Centroamericano haga las gestiones pertinentes para obtener el cambio del trazo de la Carretera Pan-Americana a efecto de que pase por Tegucigalpa, capital de la República de Honduras, sobre la ruta siguiente: San Miguel-Jocoaitique-Marcala-La Paz-Tegucigalpa-El Paraíso-Las Manos (frontera de Nicaragua)."

