

## PREFACIO

Por su geomorfología y posición geográfica, el Istmo Centroamericano es una región altamente vulnerable a desastres naturales<sup>1</sup>. Condiciones de orden geológico, hidrometeorológico, técnico, económico y social que afectan su paisaje físico, provocan que la infraestructura y la población regional se vean dañadas frecuentemente por eventos naturales peligrosos de diversa índole, sin que se hayan tomado con la oportunidad debida las medidas de prevención, mitigación, y asistencia mutua que estos casos demandan. Esta situación es, en parte, consecuencia de la carencia de programas preventivos de carácter estructural y no estructural para la reducción de desastres.

En particular, dado que la infraestructura del sector transporte es la que posibilita la movilidad de las personas y el manejo de la carga del comercio exterior e intraregional, es de gran interés para los gobiernos del istmo procurar la reducción de su vulnerabilidad. Las carreteras que forman parte de los corredores de comercio centroamericano son de gran importancia por ser impulsoras del crecimiento de grandes regiones productivas y han propiciado el fortalecimiento de importantes polos de desarrollo ya que son las principales arterias de comercio de la región, movilizandando la vasta mayoría de mercancías entre los países del istmo y a otras regiones. Del mismo modo, los puertos y los aeropuertos realizan el transbordo de pasajeros y carga a los medios marítimo y aéreo. Por eso resulta crucial desarrollar un proyecto que permita elaborar un diagnóstico de las zonas y sus componentes que presenten mayor vulnerabilidad a los peligros naturales y plantear sugerencias para la reducción de la vulnerabilidad y de los daños, así como también aumentar la capacidad de respuesta y rehabilitación inmediata.

La Declaración Ministerial adoptada por la Iniciativa de Transporte del Hemisferio Occidental (ITHO) de diciembre de 1998 y el impacto del Huracán Mitch ese mismo año constituyeron algunos de los catalizadores de la iniciativa para elaborar un estudio sobre mecanismos de asistencia mutua en caso de la ocurrencia de desastres naturales en América Central y su impacto en el sector transporte.

En diciembre de 1998, los Ministros de Transporte de las Américas se reunieron en Nueva Orleans, EE.UU de América, y acordaron continuar con un trabajo conjunto para enfrentar la problemática común en el transporte y buscar la concreción de un sistema de transporte del hemisferio occidental. Para ello elaboraron un Memorando de Consulta Estableciendo la Intención de Ayudar a Reconstruir la Infraestructura de Transporte en América Central y las Naciones del Caribe Dañadas por Huracanes. Asimismo emitieron una Declaración

---

<sup>1</sup> Por desastre natural se entiende el impacto de un evento natural sobre una sociedad y su infraestructura socioeconómicas que resulta en la necesidad de asistencia externa, en este caso de otro país de la región centroamericana y/o internacional, para superar la situación.

conteniendo ocho Areas de Acción Principal, entre las cuales, la tercera establece lo siguiente:

Reconociendo que la destrucción de la infraestructura esencial del transporte, sea por el clima o por otros factores obstaculizan los esfuerzos posteriores de alivio al desastre, y que la reconstrucción de dicha infraestructura es clave para la recuperación económica de los países de la región que experimentan dichos desastres, acordamos en desarrollar un Plan de Respuesta Frente a los Desastres en el Sector Transporte en el Hemisferio Occidental, para así responder más efectivamente a nivel sub-regional y regional frente a los desastres causados por fenómenos climáticos o de otro tipo.

Adicionalmente, uno de los tres objetivos principales identificados en la mencionada Declaración es incrementar los esfuerzos entre los países miembros de ITHO para prevenir desastres que involucren al sistema de transporte y al medio ambiente así como también mejorar los mecanismos de respuesta en dichos casos.

El impacto del Huracán Mitch puso en evidencia la necesidad de una respuesta amplia frente a las emergencias, y de una acción coordinada entre varias organizaciones, entre ellas, el Centro de Coordinación para la Prevención de los Desastres Naturales en América Central (CEPREDENAC), la Comisión Sectorial de Ministros de Transporte (COMITRAN), la Comisión Centroamericana de Transporte Marítimo (COCATRAM), la Comisión Interamericana de Puertos (CIP) y los mecanismos de transporte nacional y defensa civil, para la reducción de la vulnerabilidad en el sector transporte en América Central.

En los comienzos de 1998, la Unidad de Desarrollo Sostenible y Medio Ambiente (UDSMA) de la Organización de los Estados Americanos (OEA) propuso a la Secretaría de Integración Económica Centroamericana (SIECA) y a COMITRAN trabajar en una actividad de asistencia que tenía como meta analizar la vulnerabilidad de la Carretera Centroamericana (CC)<sup>2</sup> a las amenazas naturales.

En el último trimestre de 1998, la OEA/UDSMA con la colaboración del Decenio Internacional para la Reducción de Desastres Naturales de la Organización de las Naciones Unidas (ONU/DIRDN) y otras instituciones internacionales presentaron una serie de talleres regionales sobre Ciudades Sostenibles y Corredores de Comercio: Vulnerabilidad a las Amenazas Naturales, Mandatos, y Futuras Acciones. Uno de los talleres se llevó a cabo en América Central con la participación de SIECA y CEPREDENAC y tuvo lugar antes del Huracán Mitch, del 26 al 28 de octubre de 1998, en San José, Costa Rica.

---

<sup>2</sup> Segmento de la Carretera Panamericana (CP) en la región centroamericana.

Mediante la Resolución 01-99 adoptada en su XXI Reunión el 18 de noviembre de 1999, COMITRAN solicitó a SIECA realizar un taller regional con el objeto de formular un Proyecto de Plan de Acción para la prevención y mitigación de desastres naturales en el sector transporte de Centroamérica. Dicho taller se celebró en la ciudad de San José, Costa Rica, los días 2 y 3 de marzo de 2000, contando con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas y Transporte de Costa Rica, OEA, CEPREDENAC y COCATRAM.

La secuencia de las actividades mencionadas llevó a la identificación de una red de especialistas, instituciones y entidades que pueden asumir la evaluación de la vulnerabilidad y las actividades de capacitación, junto a un desarrollo regional de mecanismos de respuesta a emergencias en los sectores aéreo, marítimo y terrestre. Esta red incluye mecanismos para la coordinación técnica, institucional y administrativa; foros políticos apropiados para fomentar la participación formal de los países; apoyo técnico de consulta para dichos foros; procedimientos con el sector privado; y la capacidad técnica para llevar a cabo estudios relevantes.

Como resultado de lo anterior, y por su papel activo en apoyar las actividades relacionadas a la reducción de vulnerabilidad de los sectores productivos y sociales a los desastres naturales, la OEA/UDSMA propuso coordinar la elaboración del presente documento, que cuenta con la financiación del Departamento de Transporte de los Estados Unidos de América (USDOT) como parte de su Programa de Asistencia a los Países Mitch y al mismo tiempo, aporta al Punto Tres de Areas de Acción Principal de ITHO. El mismo aspira a facilitar la cooperación para la pronta rehabilitación y puesta en funcionamiento de la infraestructura de transporte afectada por catástrofes naturales, y tiene por objetivos:

- Elaborar un estudio conteniendo el listado de los componentes más vulnerables de la infraestructura de transporte que deje de manifiesto los casos en que la asistencia internacional es necesaria;
- Recopilar y describir los mecanismos de asistencia disponibles, las partes involucradas y los bienes y servicios que se ofrecen;
- Describir alternativas y opciones regionales, internacionales, multilaterales y bilaterales y entre gobiernos y empresas privadas sobre cooperación para evaluar daños, rehabilitar y/o reemplazar elementos esenciales de infraestructura de transporte (aeropuertos, carreteras, y puertos) en caso de daños a la infraestructura de transporte a raíz de la ocurrencia de desastres naturales en América Central; y
- Describir, para ser discutido entre las futuras partes de un acuerdo, las cláusulas básicas de un eventual Convenio de Asistencia Mutua (CAM) para Reducción de Vulnerabilidad y Daños en la Infraestructura del Sector Transporte en Centroamérica ante la Ocurrencia de Eventos Naturales Peligrosos.

