

CAPITULO 6

LA RED DE CARRETERAS Y CAMINOS

A principios del Siglo XX, el eje principal de la red vial de Costa Rica estaba constituido por la carretera nacional Cartago-San José-Alajuela-Atenas-San Mateo-Puntarenas, cuya superficie de ruedo se encontraba en tierra con algunas secciones empedradas. También existían otros caminos, en su mayor parte de tierra, tales como Barranca-Frontera con Nicaragua, San José-Tarrazú-Santa María, Alajuela-Grecia-Naranjo-Zarcelero, San Ramón-Esparta (hoy Esparza), San Ramón-Palmarens-Atenas-Río Grande, San José-Puriscal, San José-Santo Domingo-Heredia-Sarapiquí, San José-Coronado-Carrillo, y muchos otros caminos locales o trillos de tierra.

La introducción al país de los primeros vehículos automotores, durante la primera década del Siglo XX, comienza a revolucionar el concepto que se tenía del transporte terrestre y hace más evidente la necesidad de mejorar las vías.

Así, durante la Primera Administración de don Ricardo Jiménez (1910-1914), se importan dos quebradores de piedra y tres camiones, con el fin de "macadamizar" la carretera Cartago-San José-Alajuela, para convertirla en una "ruta de automóviles", lo que se logra en varios tramos.

En la siguiente Administración de don Alfredo González Flores (1914-1917), se concluye la primera sección de macadam apta para el tránsito de vehículos automotores entre San José y Heredia. A pesar de que esta obra fue en aquella época duramente criticada, mereciendo entonces el calificativo de "carretera de los ricos", bien pronto se llegó a comprender la necesidad de esa clase de trabajos, iniciándose poco después la macadamización de otras carreteras, como las que comunicaban San José con Aserrí, San Rafael de Escazú, Coronado, Zapote y San Sebastián, así como las que unían a Heredia con San Antonio de Belén, San Rafael, San Pablo, etc.

En el año 1916 se dicta una Ley sobre Contribución para Obras de Interés Público Especial (la N°74 del 18 de diciembre), la cual establece que los propietarios cuyos fundos sean favorecidos en su valor o rendimiento por una obra pública, pagarán una cantidad proporcional a la mejora recibida y, en caso de expropiación forzosa, cabrá la compensación entre el valor de lo expropiado y la contribución. A pesar de los buenos propósitos de esa ley, que todavía se encuentra vigente, en la práctica no ha podido ser aplicada.

La primera Ley General de Caminos promulgada en el año 1921 (la N°110 del 24 de agosto), dispone que la construcción, reparación, mantenimiento y apertura de los caminos públicos de cada cantón corresponde a su Municipalidad, a través de una Junta Principal de Caminos nombrada por ella, y de las Juntas Auxiliares que sean necesarias. Por mandato de esa misma ley, se crea una Dirección General de Caminos, como dependencia de la Secretaría de Fomento, a cargo de la dirección técnica y superior vigilancia de los caminos del país, y se establece que en cada provincia habrá un Jefe Técnico de Caminos nombrado por la municipalidad de su cabecera y, a su vez, que en cada cantón existirá un Caminero Cantonal.

Por Ley N°9 del 17 de octubre de 1924, se dispone que la Dirección General de Caminos será una oficina separada de todo otro servicio administrativo, dependiente de la Secretaría de Fomento, y que su jefe será ingeniero con práctica especial en materia de caminos, el cual podrá ser contratado por el Poder Ejecutivo si lo considera conveniente, además de un cuerpo de ingenieros hasta de siete, que deberán residir en la provincia donde les corresponda ejercer sus funciones. Esa misma ley crea los siguientes fondos: 1) una suma anual de la Ley de Presupuesto, 2) el producto neto de la tributación territorial de 1916, y 3) las contribuciones en forma de "detalles vecinales".

Estimaciones hechas alrededor de ese mismo año de 1924, revelan la existencia de un total de 700 km de caminos con superficie de tierra y alrededor de 150 km con firme de macadam construidos, casi

en su totalidad, mediante el uso de picos, palas, carretillos, carretas de bueyes y otros equipos rudimentarios. Por esta causa, la mayoría de tales vías eran de anchos muy reducidos y tenían curvas muy cerradas y pendientes muy fuertes. Su mantenimiento requería el empleo de mucha mano de obra y se hacía aún más difícil por la circunstancia de que el constante tránsito de carretas, predominante en esa época, originaba surcos profundos por donde corrían las aguas que destruían e inutilizaban constantemente la superficie de los caminos.

Por esa razón, la Dirección General de Caminos hace esfuerzos, en el año antes mencionado, para que el Gobierno adquiriera un "equipo moderno, económico y de fácil manejo con fuerza animal", sugiere, además, que se cobren altos impuestos a las carretas de llantas angostas y promete, en cambio, no sobrepasar la pendiente máxima del 7% ni el radio de curvatura mínimo de 20 metros en el diseño de los caminos nuevos. Aboga, asimismo, porque se construyan y mejoren primero las carreteras y caminos de interés nacional y luego, cuando la red esté construida, los caminos locales.

En la Segunda Administración de don Ricardo Jiménez (1924-1928), se trabaja en las trochas de las carreteras de Alajuela a Grecia y a San Pedro de Poás, y se construyen varios kilómetros de macadam en las carreteras Heredia-San Isidro, Cartago-Sanatorio, Escazú-Santa Ana, Tres Ríos-Dulce Nombre, etc.

La necesidad de construir y mejorar vías para el tránsito de los nuevos vehículos automotores, se hizo más imperiosa cuando sobrevino la bonanza económica que precedió a la gran depresión económica de principios de la década de 1930. Comprendiendo esta necesidad, al principio de su Segunda Administración (1928-1932), don Cleto González Víquez decide aprovechar la inusitada holgura del Tesoro Público en un vasto programa, sin precedentes, para la pavimentación y modernización de las principales carreteras del Valle Central.

Para ese propósito, durante el año 1928 se firman apresuradamente numerosos contratos con compañías constructoras extranjeras, tales como la Simmons Construction Co. (de Estados Unidos), la Cía. Constructora Latinoamericana S.A. (de México) y la Cía. Wayss & Freytag S.A. (de Alemania), todos con base en porcentajes de utilidad sobre el costo de las obras. Cabe observar, sin embargo, que casi todos esos contratos resultaron gravosísimos para el Estado, originándose muy poco tiempo después serias diferencias entre el Gobierno y los empresarios, tanto en lo que se refiere al costo de las obras como a la calidad de los trabajos.

A pesar de que fue necesario rescindir casi todos los contratos mencionados, y de que pronto los recursos del Erario se agotaron, por lo que se tuvo que recurrir a un préstamo externo de un millón de dólares al 8% de interés y al corto plazo de un año, se logró terminar la carretera Cartago-San José-Alajuela, con pavimento de cinco metros de ancho, de asfalto en 32 km y de hormigón en los 10 km restantes. También se construyó en esa época la carretera asfaltada Alajuela-Grecia y se inició la pavimentación de las siguientes: Grecia-Naranjo, San José-Santa Ana, Cartago-Cot, Río Grande-Atenas, etc.

Entre tanto, en ese mismo período se pavimentan las principales calles de la capital, así como las de la ciudad de Limón (mediante contratos con la citada compañía alemana Wayss & Freytag).

La crisis económica mundial comienza a sentirse en Costa Rica, con gran intensidad, a partir del año 1930 y obliga a disminuir el ritmo de construcción de carreteras.

En el año 1931 se crea una Junta Nacional de Carreteras, integrada por el Secretario de Fomento y los Presidentes de los Bancos Internacional y de Seguros, a cuyo cargo queda la construcción y conservación de las principales carreteras del país.

Por razones de economía, durante la Tercera Administración de don Ricardo Jiménez (1932-1936), se refunden nuevamente las Direcciones Generales de Obras Públicas y de Caminos y, en medio de grandes dificultades financieras, se lograron terminar, entre otras, las siguientes carreteras pavimentadas: San José-Coronado-La Holanda, San José-Santa Ana, Guadalupe-Moravia, y San Pedro-Sabanilla.

En el año 1936, se dicta la segunda Ley General de Caminos (la N°59 del 10 de agosto), mediante la cual se deja la apertura y mantenimiento de los caminos públicos a cargo de la Dirección General de Caminos de la Secretaría de Fomento. Se fijan, además, las fuentes de ingresos que se deben destinar a caminos y se crean Juntas Cantonales de Caminos, que posteriormente se hacen depender de la Dirección General de Caminos, integradas por el Gobernador o Jefe Político, un representante de la Municipalidad y un representante de la Secretaría de Fomento.

Durante la Administración de don León Cortés (1936-1940), al mejorar la situación económica del Gobierno, la construcción de carreteras vuelve a tomar un auge extraordinario y se construyen las siguientes carreteras pavimentadas: Vara Blanca-Volcán Poás, Cot-Volcán Irazú, Grecia-Palmares, Naranjo-Zarcelero, San Josecito-La Garita, Y Griega-San Francisco, Turrialba-Santa Cruz, Heredia-Vara Blanca, Santa Ana Villa Colón, San José-Tibás, Grecia-San Roque, y muchas otras más. También se dejan muy avanzadas las carreteras Puerto Jesús-Nicoya, Palmares-San Ramón, Villa Colón-Puriscal, Aserrí-Acosta, Barranca-Puntarenas, Cartago-Paraíso-Orosí, Pacayas-Capellades, San José-Alajuelita, San Antonio-Ciruelas y otras más que fueron terminadas en la Administración siguiente (1940-1944), en la cual, no obstante que la Segunda Guerra Mundial obliga a restringir la construcción de nuevas obras viales a partir de 1942, se concluyen las vías que comunican la Ciudad de San José, con los distritos de Zapote, San Sebastián, Paso Ancho y Pavas, así como los tramos Tibás-Santo Domingo, Colima-Llorente, Guadalupe-Mata de Plátano, San Antonio-Patarrá, etc.

Al término del decenio de 1930 el país contaba con 653 km de carreteras permanentemente transitables, de los cuales 84 eran de concreto, 229 de asfalto y 340 de macadam o lastre. En esa misma época, como se indicó antes en el Capítulo 5, circulaban en el país 7056 vehículos automotores.

En el año 1944 se dicta la tercera Ley General de Carreteras y Caminos Vecinales (la N°20 del 6 de noviembre), en la que se dispone que la construcción y conservación de carreteras corresponde a los Departamentos de Carreteras y Conservación de Carreteras de la Dirección General de Obras Públicas, Caminos y Puentes. En lo que se refiere a la construcción y conservación de caminos vecinales, esas labores quedan a cargo de las Juntas Cantonales de Caminos, integradas por dos miembros propietarios y un suplente de nombramiento del Poder Ejecutivo, y un propietario y un suplente nombrados por la Municipalidad respectiva, auxiliadas tales Juntas por un Caminero Cantonal, delegado de la Secretaría de Fomento con el carácter de Agente Principal de Policía.

Cinco años después, se promulga la cuarta Ley General de Caminos Públicos (la N°757 del 5 de noviembre de 1949), en la que se deja la construcción y conservación de caminos públicos a cargo del Departamento de Caminos Públicos, y la de caminos vecinales al cuidado de la Sección de Caminos Vecinales del mismo Departamento que, a su vez, depende del Ministerio de Obras Públicas, como desde el año 1948 se designó a la anterior Secretaría de Fomento. Este Decreto Ley, dictado al final del período de la Junta Fundadora de la Segunda República, suprimió las Juntas Cantonales de caminos y, en su lugar, estableció Encargados Cantonales de Caminos Vecinales. Sin embargo, sólo estuvo vigente esa ley durante un corto período que no llegó a los 22 meses.

En efecto, en el año 1951 se emitió la quinta Ley General de Caminos Públicos (la N°1338 del 29 de agosto), la que reestablece las

Juntas Cantonales de Caminos y crea los Camineros Cantonales, estos últimos bajo la dependencia del Departamento de Caminos Vecinales, con la función de fiscalizar la construcción y mantenimiento de los caminos vecinales. Las labores de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos, quedan a cargo, respectivamente, de los Departamentos de Caminos Públicos y de Caminos Vecinales del Ministerio de Obras Públicas. Sin embargo dos años más tarde, en 1953, se reforma esta ley y se deroga el impuesto de Detalles de Caminos (Ley N°1561 del 6 de mayo).

En el año 1955, se dicta la sexta Ley General de Caminos Públicos (la N°1851 del 28 de febrero de 1955), la que resucita a los Detalles de Caminos, suprime los Camineros Cantonales y deja la construcción y mantenimiento de carreteras a cargo del Ministerio de Obras Públicas por medio de su Departamento de Vialidad, así como la construcción de caminos vecinales. La conservación de estos últimos queda a cargo de las Juntas Cantonales de Caminos, integradas por tres miembros propietarios y dos suplentes, nombrados por la Municipalidad, y dos propietarios y un suplente, nombrados por el Poder Ejecutivo.

La extensa red de carreteras construida entre finales de la década de 1920 y principios de la de 1940, obliga en los años siguientes a destinar gran cantidad de recursos al mantenimiento, ampliación y mejoramiento de esas vías. Además, se aumenta la misma red con otras vías tales como las siguientes: San Marcos-El Empalme, Cañas-Tilarán, Vara Blanca-Puerto Viejo, La Irma-Las Juntas, Quesada-Pital, Quesada-La Fortuna, Liberia-Nicoya, Turrialba-Siquirres y muchas más. También, en esos años, comienza a extenderse considerablemente la red de caminos vecinales en todo el país, especialmente la de caminos con superficie mejorada.

Mientras tanto, a partir del año 1942, con motivo de la Segunda Guerra Mundial, comienzan a intensificarse los trabajos de la ruta que habría de convertirse en la columna vertebral de la red vial de Costa Rica: la Carretera Interamericana.

La idea de construir una vía de transporte terrestre, que uniera a todos los países del Continente, se encuentra expresada en casi todas las conferencias de los Estados Americanos celebradas desde el año de 1889. Al principio se pensó en un ferrocarril, pero después, principalmente a partir de la Quinta Conferencia Panamericana, celebrada en 1923 en Santiago de Chile, toma cuerpo la idea de una carretera, y es así como, siguiendo las recomendaciones de esa misma conferencia y de otras celebradas entre 1925 y 1929, Estados Unidos destina fondos en el último año citado y más tarde en 1936, para los primeros reconocimientos y estudios de una vía entre Nuevo Laredo en México y la Ciudad de Panamá, la cual recibió el nombre de Carretera Interamericana, ruta que a su vez sería una sección de la Carretera Panamericana. Sin embargo, no fue sino hasta en los años 1941 y 1942 que esa vía comienza a convertirse en una realidad en el Istmo Centroamericano, al destinar el Congreso Norteamericano un aporte de 20 millones de dólares, contribuyendo esos países para el mismo fin con 10 millones de dólares.

En general, la construcción de la Carretera Interamericana fue financiada en forma cooperativa por los Gobiernos de Costa Rica y de Estados Unidos, en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente, exceptuando el costo del derecho de vía que fue aportado por Costa Rica, así como el costo del antiguo tramo San Ramón-Cartago (Taras), y el costo del mejoramiento final de la sección Río Seco-Peñas Blancas que fue financiado con un crédito del Banco Centroamericano de Integración Económica.

Desde el año 1930 hasta 1959, el diseño y construcción de esta carretera estuvieron a cargo de agencias norteamericanas: Army Engineers, Public Roads Administration y Bureau of Public Roads (hoy Federal Highway Administration), pero a partir de ese último año, el Gobierno de Costa Rica asumió esas funciones por medio de una dirección específica creada en el Ministerio de Obras Públicas (Decreto N°13 del 19 de diciembre), la que fue sustituida en el año 1964 por un Departamento de la Dirección General de Vialidad (Decreto N°6 del 6 de febrero) y, finalmente, por una dirección creada en el Ministerio de Transportes, a partir del 1° de enero de 1967 (Decreto N°32 del 17 de diciembre de

1966). El Bureau of Public Roads continuó operando solamente como agencia consultora y supervisora del Gobierno de los Estados Unidos y del Export-Import Bank, prestatario este último del aporte local. Al quedar concluidos esos trabajos, el 30 de abril de 1974, fue suprimida la Dirección de la Carretera Interamericana, pasando desde entonces a la Dirección General de Vialidad las responsabilidades del mantenimiento y mejoramiento.

La primera ruta seleccionada en el año 1942 para su construcción (Memorándum de Entendimiento del 10 de febrero), fue el tramo Frontera con Panamá-Cañas Gordas-Buenos Aires-San Isidro del General-Empalme-Cartago-San José-Naranjo-Quesada-Tilarán-Bagaces-Liberia-Frontera con Nicaragua. En el año 1943, se substituyó el trazado Naranjo-Quesada-Tilarán-Bagaces por Naranjo-San Ramón-Esparta-Bagaces y, pocos meses después, se modificó el difícil trazado Cartago-San Isidro, haciéndolo pasar por el Cerro de la Muerte. Finalmente, a partir del año 1949, se desechó la ruta Buenos Aires-Cañas Gordas, substituyéndose por la de Buenos Aires-Palmar Sur-Paso Canoas.

Los trabajos de construcción de la Carretera Interamericana se iniciaron en 1942 con gran intensidad al sur de Cartago, y ya en el año 1946 se encontraba transitable en el tramo Cartago-San Isidro, aparte del camino San Isidro-Dominical que fue hecho como vía de acceso para facilitar la construcción de este tramo.

En el año 1948 se iniciaron los trabajos, en pequeña escala, en la sección San Ramón-Río Abangares. A partir de 1956 se intensificaron nuevamente los trabajos de construcción, tanto en la sección norte que quedó totalmente pavimentada en el año 1959, como en el tramo San Isidro-Paso Canoas, que al quedar transitable en el año 1963, dejó abierta al tránsito de vehículos automotores la totalidad de esta importante carretera de 660 km. Al terminar los trabajos de pavimentación, en el año 1974, se estimó que el costo total de la sección de la Carretera Interamericana en Costa Rica sobrepasó los 105 millones de dólares (sin tomar en cuenta los costos de la sección San Ramón-

Taras, la adquisición del derecho de vía, ni otros gastos como los realizados por el U.S. Army Engineers durante la Segunda Guerra Mundial). También se estimó en aquel entonces que, a precios del año 1972, esa cifra equivaldría a unos 280 millones de dólares.

Mientras se iban intensificando los trabajos de construcción de la principal arteria del sistema vial de Costa Rica, el rápido crecimiento del tránsito automotor obliga al Ministerio de Obras Públicas, desde el año 1954, a tecnificar las labores de planificación y diseño de obras viales, así como a adquirir maquinaria moderna y a emplear adecuados sistemas de mantenimiento, mejoramiento y construcción de carreteras y caminos vecinales. Para tales propósitos se crearon, en ese mismo año, el Departamento de Planeamiento (hoy Dirección General de Planificación), y el Departamento de Vialidad (hoy Dirección General de Vialidad).

El tránsito de la vieja carretera San Ramón-Cartago comienza a crecer en forma apreciable, por lo que se hace necesaria la reconstrucción y ampliación del pavimento entre San José y San Ramón en el año 1956, y la reconstrucción total de la sección Tres Ríos-Taras en el año 1957. Poco tiempo después el tramo de carretera entre este último lugar y Cartago fue sepultado, en el año 1963, por las avalanchas del Río Reventado, lo que obligó en el año siguiente a construir una vía de acceso a Cartago pasando por la Turbina.

En el año 1958 fue terminada la construcción de la primera carretera dividida de cuatro carriles, entre La Sabana y La Uruca, obra que más tarde es continuada hacia el Aeropuerto El Coco (hoy Juan Santamaría) hasta que, el 7 de junio de 1965, el Presidente Orlich inauguró esta primera vía de peaje del país (hoy Autopista General Cañas), que fue financiada principalmente por medio de un crédito del Export-Import Bank de Estados Unidos. Mientras tanto se prosiguieron los estudios para extender esa nueva carretera hasta San Ramón, lográndose, a partir de 1966 el financiamiento, por medio de préstamos del Banco Centroamericano de Integración Económica, tanto para esa vía

(hoy Autopista Bernardo Soto) como para sus radiales a Alajuela (hoy Francisco J. Orlich), Grecia (hoy Arnoldo Kopper Vega), Naranjo y San Ramón. Esta, que fue la segunda carretera de peaje del país, fue puesta en servicio, al inaugurarse el 8 de diciembre de 1972, por el Presidente Figueres.

La necesidad de llevar la red de carreteras a condiciones tales que pudiera hacerle frente a la creciente demanda de transporte que el desarrollo económico del país requería, obliga al Ministerio de Obras Públicas a la formulación de un "Plan Vial", en el período 1958-1960, aprobado por Ley N°2719 del 10 de febrero de 1961, cuya primera etapa consistió fundamentalmente en un amplio programa para el mejoramiento de las más importantes carreteras, así como el mantenimiento de la red vial.

La realización en forma intensa del Plan Vial comienza en el año 1963, financiado parcialmente por el Banco Mundial, la Asociación Internacional de Desarrollo y la Agencia Internacional para el Desarrollo, en lo que se refiere al programa de carreteras, y por el Banco Interamericano de Desarrollo en relación con los caminos vecinales.

Además de la ejecución de las numerosas obras del Plan Vial, se inicia en el año 1963, el llamado "Plan Cooperativo", mediante el cual se logra el mejoramiento y mantenimiento de una extensa red de caminos locales, con base en entendimientos y aportes del Ministerio de Obras Públicas y de las comunidades interesadas.

Al emprenderse la modernización de la red vial, así como la elaboración de los programas nacionales de desarrollo económico y social (de acuerdo con la Ley de Planificación N°3087 del 31 de enero de 1963), se llega a la conclusión de que es necesario coordinar la planificación de todos los medios de transporte y establecer una organización única, capaz de administrar eficientemente la política de

transporte del país. Para cumplir tan importantes fines se llega, en el año 1963, a la creación del Ministerio de Transportes (Ley N°3155 del 5 de agosto) en sustitución del Ministerio de Obras Públicas, se encarga al Departamento de Planificación (antes Departamento de Planeamiento) la planificación del sector transporte, y se eleva el Departamento de Vialidad al rango de Dirección General, para atender las labores de construcción, mejoramiento y mantenimiento de la red vial.

Durante un poco más de dos décadas, la ejecución del Plan Vial se mantuvo casi sin interrupción. Así, en lo que a carreteras se refiere, después de concluidas en 1972 las obras de la primera etapa (que incluyó mejoras a Liberia-Nicoya, Atenas-San Mateo, Zapote-Curridabat, Cañas-Tilarán, Interamericana-Miramar, y otras carreteras), siguieron otros dos programas de mejoramiento, financiados ambos parcialmente por el Banco Interamericano de Desarrollo, el primero cumplido entre 1974 y 1980 (para la mejora de Cartago-Volcán Irazú, Interamericana-Golfito, Nicoya-Carmona, Pavones-Siquirres, Santa María San Marcos-San Pablo, y otras carreteras), y el segundo iniciado en 1982 (que se propone mejorar Interamericana-Santa Cecilia, Lepanto-Playa Naranjo, Muelle-Terrón Colorado, San Ramón-Piedades Sur, Tilarán-Nuevo Arenal, y otras carreteras).

En lo que concierne a caminos vecinales, también financiados parcialmente por el Banco Interamericano de Desarrollo, además de la primera etapa, cumplida entre 1963 y 1971 (en la que se incluyeron Guacimal-Santa Elena, San Isidro-Sabanilla, Canjel-Playa Naranjo, Grifo Alto-San Pablo de Turrubares, Guácimo-Río Jiménez, y otros caminos), se llevó a cabo la segunda etapa, entre 1969 y 1978 (en la cual se ejecutaron Cañas-Upala, San Miguel-Aguas Zarcas, San Ramón-Zarcero Interamericana-San Vito, Westfalia-Penshurst, y otros caminos), y se emprendió en 1978 la tercera etapa (que comprende HomeCreek-Bribri, El Tanque-San Rafael de Guatuso, Interamericana-Rincón, Mansión-Puerto Moreno, San Vito-Gutiérrez Braun, y otros caminos).

Con ayuda financiera del Banco Centroamericano de Integración Económica, en la década de 1970 y parte de la siguiente, se llevan a cabo obras viales de importancia tanto para el país como para la Región

Centroamericana. Entre ellas hay que mencionar la carretera de peaje (de cuatro carriles), entre Curridabat y Tres Ríos (1973-1977), así como la continuación de esta vía hasta Taras de Cartago iniciada en 1979 (hoy conocidas ambas como Autopista Florencio del Castillo). Hacia el oeste de San José, y como parte inicial de la futura autopista al puerto de Caldera (Carretera Próspero Fernández), se construyó otra vía de peaje, también de cuatro carriles, entre La Sabana y Escazú (1974-1977), la que luego fue extendida hasta Santa Ana y Ciudad Colón (1976-1980), incluyendo sus radiales a Escazú, Santa Ana, San Antonio de Belén y Ciudad Colón.

Hacia el norte, y como parte de una vía alterna hacia Nicaragua, se construyó, también con ayuda del mismo Banco, el primer tramo de la carretera a Los Chiles, conocido como Terrón Colorado-Km 47 (1976-1980), y de inmediato se iniciaron las obras correspondientes al tramo restante.

En el Pacífico Sur, a partir de 1975, con asistencia financiera del último Banco mencionado, se inicia la construcción de otro gran proyecto vial: la llamada Carretera Costanera Sur (hoy bautizada con el nombre de Ruta de los Conquistadores). Esta obra se inicia con el tramo Tárcoles-Loma (1975-1980), incluyendo el puente sobre el Río Tárcoles (341 metros). Poco tiempo después, en 1981, se inicia la pavimentación de ese tramo y, dos años más tarde, se comenzó la construcción del tramo Barú-Palmar Norte. Asimismo, en esta misma zona, entre 1976-1981, se construyó la carretera Interamericana-El Roble-Caldera, incluyendo la radial que proporcionó acceso al nuevo puerto de Caldera. El extremo de la carretera entre San José y este último puerto, o sea el tramo Coyolar-Caldera, comenzó a construirse en 1983.

Hacia el Atlántico, continuaron los esfuerzos para comunicar por tierra el Valle Central con el puerto de Limón, lográndose primero terminar una carretera mejorada entre Turrialba y Siquirres en el año 1964, durante la Administración Orlich, y luego abrir un camino rústico, o provisional, entre Siquirres y Limón, al final de la Administración Trejos. Sin embargo, como en ese corredor se requería una carretera con características adecuadas para el transporte en furgones y

contenedores de los crecientes volúmenes de carga generados por el puerto del Atlántico, se prosiguieron las gestiones para lograr su financiamiento. Al culminar con éxito esas negociaciones ante el Banco Mundial, fue posible construir primero, entre 1971 y 1976, el tramo Siquirres-Limón, e iniciar luego, en 1977, previos los estudios del caso, la sección San José-Guápiles Siquirres (incluyendo el ramal Chirripó-Puerto Viejo). Lamentablemente, la ejecución de esta sección sufrió un considerable retraso, por deficiencias de la empresa constructora que obligaron al Gobierno, en 1981, a rescindir el contrato por incumplimiento. Por esta circunstancia, no fue sino hasta en el año 1983 que se logró reiniciar los trabajos, con los nuevos contratistas que se comprometieron a completar esa importante obra tres años después.

Además de los programas viales financiados parcialmente con recursos externos, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes continuó realizando numerosas obras viales, aunque de menor magnitud, con fondos locales. Entre ellas cabe mencionar, a manera de ejemplo, las que se llevaron a cabo con los denominados "Bonos Carreteras 1977" (Ley N°6176 del 2 de diciembre de 1977), los cuales permitieron mejorar varios caminos a un costo aproximado de 250 millones de colones, entre 1978 y 1984, incluyendo Pacayas-Santa Cruz-Turrialba, San Ramón-San Isidro de Peñas Blancas, Cañas-Upala, Turrialba-Alegría, Vara Blanca-San Miguel-Poasito, y otros más.

En la segunda mitad de la década de 1950, el entonces recientemente creado Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, con la participación del MOPT, propuso la construcción de la llamada Carretera de Circunvalación de San José. Poco después, por Ley N°2535 del 17 de febrero de 1960, se declaró de interés público ese proyecto y se reservaron los correspondientes derechos de vía. Sin embargo, cuando habían transcurrido veinte años sin que esa obra se pudiera realizar, el MOPT consideró oportuno revisar su concepción tomando en cuenta el notable crecimiento urbano ocurrido durante ese período. Los estudios, realizados entre 1976 y 1977 por la firma consultora norteamer-

ricana Louis Berger International, encontraron que ya no resultaba ni técnica ni económicamente factible construir una autopista en la ubicación originalmente propuesta, a menos que ese anillo se localizara en un corredor más alejado del centro de San José, en zonas menos pobladas. Además se demostró la conveniencia de construir una avenida amplia, aprovechando los derechos de vía ya reservados principalmente en el sector sur, con el propósito de producir una vía continua de acceso este-oeste, a través de la zona sur de San José. Este bulevar de cuatro carriles fue el que, en definitiva, se empezó a construir con recursos internos, en el año 1979.

También en esta misma zona, como resultado del Estudio de Transportes del Area Metropolitana de San José, a que se hizo referencia antes en el Capítulo 5, entre los años 1979 y 1984, con apoyo financiero del Banco Mundial, se llevó a cabo un programa de mejoramiento del transporte, que incluyó la ampliación de las radiales a La Uruca, Alajuelita, San Sebastián, Desamparados, San Pedro, Guadalupe y Tibás, así como la construcción de la nueva radial (de cuatro carriles) que conecta San José (Tournón) con la carretera Tibás-Guápiles-Siquirres. Todos estos proyectos, con excepción de los dos últimos, fueron inaugurados el 28 de agosto de 1983, por el Presidente don Luis Alberto Monge.

Al dictarse en el año 1972 la séptima Ley General de Caminos Públicos (la N°5060 del 22 de agosto), se suprimen las Juntas Cantonales de Caminos, dejándose la conservación y vigilancia de los caminos vecinales a cargo de las municipalidades. Además, la construcción, conservación y vigilancia de las carreteras, así como también la construcción de los caminos vecinales quedan a cargo del MOPT.

Cabe mencionar que antes de 1964 las leyes clasificaban los caminos públicos en carreteras (los de tránsito permanente), caminos vecinales (los de tierra) y calles (los del cuadrante urbano). En ese mismo año, por Ley N°3343 del 7 de agosto, se introdujo un nuevo sistema de clasificación que incluía carreteras nacionales, carreteras regionales, caminos vecinales y calles, especificándose entonces los requisitos

mínimos que debía reunir cada una de esas vías. Sin embargo, en los años siguientes, al expandirse la red vial en forma acelerada, fue necesario establecer un nuevo sistema de clasificación funcional de caminos, mediante una modificación de la Ley General de Caminos Públicos. Así, en el año 1981, por Ley N°6676 del 18 de setiembre, reglamentada luego por Decreto N°13041-T del 20 de octubre de ese mismo año, se definieron la Red Vial Nacional (constituida por las carreteras primarias, secundarias y terciarias) y la Red Vial Cantonal (formada por los caminos vecinales, las calles locales y los caminos no clasificados), quedando la primera bajo la administración del MOPT y la segunda bajo la administración de las municipalidades.

La magnitud del esfuerzo realizado por el país desde el inicio del Plan Vial, en 1963, puede verse al través de la ampliación de la red de vías permanentemente transitables: en 1962 esa red tenía unos cuatro mil kilómetros, veinte años después esta última longitud se había triplicado al sobrepasar los doce mil kilómetros, llegando entonces el transporte por carretera a abarcar en el país aproximadamente el 90% del total de toneladas kilómetro y el 98% del total de pasajeros kilómetro. Como resultado de ese esfuerzo, la red de carreteras existente y en construcción prácticamente llegó a proporcionar, a principios de la década de 1980, acceso a casi todas las principales áreas de producción del país, aunque en algunas de ellas todavía existían deficiencias en sus caminos vecinales.

Sin embargo varios estudios realizados por el MOPT con ayuda de consultores (SYSTAN International, Inc., BEL Ingeniería S.A., Roy Jorgensen Associates Inc., etc), a finales de la década de 1970 y principios de la siguiente, confirmaron que muchas de las carreteras existentes sufrían de un mantenimiento inadecuado o se encontraban bastante deterioradas. También se concluyó entonces que el mejoramiento, la rehabilitación y el mantenimiento de la red vial debieran tener, durante los restantes años del Siglo XX, una prioridad más alta que la construcción de nuevas carreteras.

Con el propósito de emprender esas labores, aunque después de

algunos retrasos originados en la grave crisis económica que comenzó a sufrir el país al comienzo de la década de 1980, el MOPT asistido financieramente por el Banco Mundial logró iniciar, en el año 1983, un amplio programa dirigido fundamentalmente a rehabilitar y mejorar algunos tramos de las carreteras primarias y secundarias, que se encontraban seriamente deterioradas, así como a crear los medios y procedimientos requeridos para lograr mantener en el futuro la red vial en buenas condiciones.

Cabe mencionar que este programa constituyó, en realidad, un nuevo esfuerzo para establecer en el país procedimientos mejorados en la administración del mantenimiento de las redes de carreteras. En efecto, casi desde que se inició el Plan Vial se hicieron varios intentos con ese propósito, siendo el más importante el que se realizó en el período 1969-1974 con ayuda financiera de la Agencia para el Desarrollo Internacional (AID). Sin embargo, es de esperar que, con el programa emprendido en 1983, el MOPT tendrá una magnífica oportunidad para analizar las razones por las cuales no tuvieron el éxito deseado los anteriores intentos, y para asegurar así una adecuada administración del mantenimiento vial en el futuro.

Con respecto a los caminos vecinales, el mencionado "detalle" que las municipalidades debían cobrar a los propietarios de las fincas directamente beneficiadas por ellos, para sufragar los gastos de mantenimiento de esas vías, la complejidad del cálculo de tal tributo con base en ciertos factores (extensión, frente, uso y uno por mil sobre el valor del inmueble), establecidos en el artículo 8 de la Ley General de Caminos Públicos, obliga en 1983 a derogar esa vieja contribución. Para sustituirla se crea entonces, mediante Ley N°6890 del 14 de setiembre de 1983 (Reforma al Código Municipal), un nuevo "detalle" de un diez por ciento del monto que por concepto del impuesto territorial deban pagar los propietarios, pero "exclusivamente para el mantenimiento de caminos vecinales o calles urbanas, o de ambos".