A collage of images representing infrastructure and development. The background features various scenes: construction workers on a site, a bus, a motorcycle, and a large crane. The text 'Un año de cambio' is overlaid in a large, bold, black font. The acronym 'OPT' is prominently displayed in the center, rendered in a large, stylized, black font with a white outline, set against a dark, octagonal background. The overall color palette is muted, with earthy tones and greys.

Un año de cambio

OPT

Memoria Anual 1998-1999



Rodolfo Méndez Mata

Ministro de Obras Públicas y Transportes

Mario Fernández Ortíz

Viceministro de Obras Públicas

Juan Mena Murillo

Viceministro de Transportes

Luis Gerardo Elías

Oficial Mayor

*Editado por
Dirección de Prensa del Ministerio de
Obras Públicas y Transportes*

-MOPT-

1999

Un año de cambio

Visión de futuro

El país ha padecido de una falta de visión de futuro en lo tocante a servicios del transporte. Se ha desconocido su trascendencia como motor para el desarrollo. Ahora, que estamos inmersos en un mundo de globalización y de competitividad, estamos pagando caro el error.

Lo peor es que, a pesar de que la unanimidad de los costarricenses nos quejamos del mal servicio, y se nota que la falta de infraestructura es una de las principales causas, la inmensa mayoría no se percató de la gravedad del daño para la economía nacional y para el bienestar de nuestra población.

Esta falta de visión de futuro nos ha dirigido por una ruta sin planificación, sin orientación para alcanzar objetivos específicos, si se quiere básicos y fundamentales, para ayudar a promover las inversiones y el crecimiento económico.

Desde hace casi veinte años se abandonó el protectionismo como medio para alcanzar el desarrollo, pero se dejó de lado la modificación simultánea que debió realizarse para proyectar la infraestructura y modelar los servicios del transporte para que sirvieran de estímulo y no de freno a las actividades de la nueva política para convertirnos en país exportador.

Así, nuestra Red Vial Nacional es un desastre. La carretera Interamericana da vergüenza. La Costanera tiene como quince años de estar en constante ejecución y todavía esta lejos de merecer el nombre de "carretera". La Braulio Carrillo está próxima a agotar su capacidad y estudios preliminares realizados por la empresa BEL Ingeniería pronostican que requiere una inversión de \$200 millones para adaptarla a los requerimientos del tráfico creciente y que aún así, esa ampliación se agotará en 20 años por lo que resulta fundamental empezar a proyectar un nuevo canal de acceso al Atlántico, por carretera o ferrocarril. El Pacífico sigue en espera de la construcción de la vía Ciudad Colón - Orotina y del Puente sobre la desembocadura del Río Tempisque, lo mismo que la Zona Norte espera la nueva carretera entre Naranjo y Florencia y el Atlántico la vía Limón - Sixaola. La General Cañas y la Bernardo Soto están agotadas. Canales importantes para el desarrollo, como el de Cartago - Turrialba, San Carlos - Los Chiles, Limón - Talamanca, San Carlos - Sarapiquí, poseen vías que fueron buenas hace treinta años. La industria turística que se ha instalado en diversas partes del país, espera que la vialidad le llegue algún día.

La red de caminos vecinales, la más extensa, con

cerca de 28.000 kilómetros, esta aún en peores condiciones y las Municipalidades, bajo cuya responsabilidad se encuentran, no tiene la menor capacidad ni financiera ni técnica para hacerle frente a la simple tarea de conservarla, mucho menos de mejorarla. Nuestros campesinos de antes, se convirtieron en productores, pero les sometemos a unas facilidades viales propias de campesinos.

Aunque un poco tarde, afortunadamente se está invirtiendo en la modernización del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y hay un proceso en marcha para contratar un "Privado" para que administre esas instalaciones y proporcione los recursos financieros de los que no dispone el Gobierno para complementar la millonaria inversión que garantice la buena funcionalidad y servicio de nuestra principal terminal aérea. Más debemos invertir agresivamente en el Aeropuerto Internacional de Liberia y de Limón y mejor aún, entender, con visión de futuro, que es apenas tiempo para iniciar los procedimientos que permitan poner en servicio un nuevo aeropuerto internacional antes de que el Santamaría pierda su capacidad, lo que sucederá posiblemente antes de los próximos veinte años.

En materia portuaria seguimos estancados. Nuestros muelles son ineficientes e insuficientes. Nos olvidamos de que diariamente le pasamos una factura elevadísima a los consumidores nacionales por los sobrecostos en la mercancía que se importa por causa de una operación portuaria deficiente y por el congestionamiento de barcos en nuestros muelles. Lo mismo sucede con nuestros productos de exportación que deben competir por precio en los países de destino. Parece que nos damos por satisfechos con tener puertos y poder solamente realizar el intercambio comercial en la forma y el costo que sea. No nos detenemos a pensar en las limitaciones que por esta falta de decisión le imponemos a la inversión y menos estamos considerando, con visión de futuro, hacia dónde queremos llevar la actividad portuaria.

La parálisis de los ferrocarriles continúa. Más allá de la reactivación de los sistemas presentes, debemos proyectar los servicios de esta modalidad del transporte para los próximos cincuenta años como lo ha sugerido el visionario costarricense, Don Jorge Manuel Dengo.

El transporte colectivo del área Metropolitana se maneja bajo los mismos sistemas y principios de hace treinta años. Algo tan cajonero como la propuesta de hace veinte años para sectorizar los servicios de autobús, sigue aún pendiente y enfrenta al interés de los empresarios, mejor dicho concesionarios, que lamentablemente todavía no ven la necesidad de constituirse en grupos para llenar esa demanda. Pero otros sistemas, más modernos y de mejor calidad, esperan de



una decisión que al menos los pongan en los planes de ejecución para el futuro.

Es bajo estas condiciones que se recibe el Gobierno el 8 de Mayo de 1998, cuando asume la Presidencia el Dr. Miguel Angel Rodríguez. Buscar variar ese rumbo, sumando el esfuerzo al que realizaron quienes me precedieron en el cargo, es la tarea para el Sector que me ha correspondido dirigir durante el primer año de esta Administración. Resulta lógico entender que variar la mentalidad y la organización del Sector para que responda a nuevos propósitos, no es tarea fácil.

Además, hay que transformar el pensamiento de la sociedad como un todo y muchas de las decisiones que hay que adoptar, las más trascendentes, pasan por una voluntad política que trasciende la potestad del Gobierno. La concertación es entonces necesaria para que definamos un "Programa Nacional de Infraestructura" a ejecutar durante los próximos quince años. Solo así vamos a ayudar a construir la Patria del futuro.

Nada fácil

Corregir el rumbo de un sector como este, de los Transportes, plagado de ineficiencias y problemas, es entonces una tarea...nada fácil.

Pero hay que llevarla a cabo y en ese intento está comprometida la Administración del Dr. Miguel Angel Rodríguez y particularmente quienes estamos conduciendo ese sector.

Públicamente he dicho que si colocáramos espejos frente a las instituciones públicas que manejan el sector, lo que reflejarían son los mismos huecos que vemos en las calles y carreteras. Simplemente las organizaciones del sector no han estado a la altura para generar y conducir con iniciativa y moderada excelencia los programas que atiendan la infraestructura básica para el desarrollo de nuestra población.

Lógicamente, esta situación también alcanza al sector privado que participa de las distintas actividades de los transportes. Especial y específicamente a la industria de la construcción. La falta de inversión sostenida, los retrasos en los pagos, dificultades administrativas y legales en la conducción de las obras, entre muchas otras razones, contribuyeron a que, aunadas a las propias circunstancias y limitaciones de las empresas, el sector privado de construcción vial llegara a una situación de debilidad financiera y técnica.

La Ley de Contratación Administrativa que se promulgó hace un par de años en la Asamblea Legislativa, no tuvo los efectos de modernización que fueron propuestos en el seno del trabajo legislativo. Más bien, se



retrocedió evidentemente sin querer. Peor aún para el sector transportes, porque al tiempo que el MOPT se debilitaba, la Contraloría General de la República se fortalecía, al punto que hoy los departamentos de ingeniería del ente contralor comparten muchas de las decisiones administrativas propias de gobierno.

Actualmente se busca revertir el orden, pues está claro que el MOPT no puede volver a ser como se caracterizó años atrás, cuando realizaba la mayor parte de los trabajos de conservación por administración y hasta buena parte de la construcción. Hoy se sabe que la única manera de lograr el éxito es adaptando la institucionalidad para que realice funciones de planificación, coordinación y control, y dejando la ejecución de las obras al sector privado.

Hay entonces dos grandes actores en el proceso: las instituciones públicas que tienen la responsabilidad de funcionar como entes rectores, y las empresas privadas dedicadas al sector de la construcción vial.

En el MOPT hemos asumido el reto de llevar adelante un cambio organizacional, puesto que cuando los andamios están tan debilitados es difícil construir el resto de la obra sin apuntalar correctamente la estructura de soporte. Se requiere un grupo de trabajo con liderazgo, claridad en los planes y programas, constancia, ejecutividad, responsabilidad, honestidad y sobre todo que entienda que no se puede desanimar. Es lo que estamos tratando de conformar para bien de nuestro país.

Por su lado, el sector de empresas privadas que hoy, puede observar un futuro más atractivo, tiene la posibilidad de fortalecer su situación financiera, ha de asumir el reto de superarse técnica y gerencialmente. Es tarea de este Ministerio, convencerlos de que es fundamental un cambio de actitud y la renuncia a seguir haciendo lo mismo, con los mismos errores.

La reorganización del MOPT

Para enfrentar las necesidades de una mejor calidad de servicios del transporte en el país resultaba indispensable devolverle a la organización la fuerza necesaria para que pueda manejar el tamaño de las inversiones en obra de infraestructura. También era urgente desarrollar una mejor calidad de atención a las políticas de transporte. Es reconocido que tradicionalmente esta última gestión ha sido muy sacrificada porque la preocupación en el Gobierno generalmente se dio a la obra pública.

Durante el último año se terminó de completar los estudios para la reestructuración del MOPT y del Sector, para convertirlo en un ente planificador, programador, coordinador y supervisor, dejando la ejecución en manos de organizaciones desconcentradas. Las funciones se agruparían por modos de transporte.

Afortunadamente, los planes del grupo asesor contratado por la Administración anterior para el diseño de la nueva estructura, coincidieron con los postulados que para estos efectos contenía el Programa de Gobierno de la nueva Administración.

El proceso de reorganización ha ido caminando paralelamente a la puesta en marcha del resto de las acciones para ejecutar una obra material que señale un cambio de rumbo en materia de infraestructura y servicios del transporte.

La Red Vial

La gestión de la actual Administración para dar inicio a la recuperación de la red vial nacional se fundamenta en dos nuevos instrumentos legales: El Consejo de Concesión de Obra Pública y El Consejo Nacional de Vialidad, este último que incluye la constitución de un Fondo Vial para lo cual el Presidente de la República afrontó el costo político de pasar un impuesto del 15% al precio de venta de los combustibles, sin el que no hubiese sido posible generar los recursos necesarios para emprender la rehabilitación vial que el país demanda con urgencia.

CONSERVACIÓN VIAL

El país ha realizado una inversión importante en su vialidad. Es imprescindible conservar ese patrimonio. De ahí que un programa fundamental para este Gobierno es sustentarse en la creación del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI), para estructurar una red de atención que cubra la totalidad de los 7400 Km. de rutas nacionales. De momento, durante el primer año de esta Administración se logró contratar el mantenimiento de cerca de 3200 Kms. de las más transitadas carreteras asfaltadas. Queda para el segundo año ampliar la cobertura al resto de la red vial nacional. Igualmente en los planes del futuro mediano está proceder con contrataciones de más largo plazo, 5 años, pero eso requiere primero consolidar los conceptos de la administración en la conservación vial para que ese nuevo proceso ponga en manos de empresas responsables una tarea de largo plazo, que no esté sujeta a constantes disputas e interrupciones, que sea eficiente.

SALVANDO LA RED VIAL NACIONAL

Como se ha dicho, el deterioro de las carreteras nacionales es pavoroso. Se están perdiendo los pavimentos. La decisión del CONAVI ha sido el ejecutar un plan agresivo para salvar, mediante la colocación de carpetas, sellos y otras obras de emergencia, las principales carreteras nacionales. El trabajo se inició por el Área Metropolitana de San José por ser la de mayor tránsito. Más de 1.000.000 de metros cuadrados de vías será sujeto de una intervención en su superficie de



ruedo. Para evitar el congestionamiento de tránsito se realizan de noche algunos de los trabajos, al menos en las rutas de mayor tránsito. Pero le sigue una licitación que ya se publicó para intervenir otros 160 Kms de vías en la zona norte, en San Carlos y otras que se van a publicar con la misma finalidad para el Valle Central, el Pacífico Sur, el Atlántico, el Pacífico Central y Guanacaste.

OBRAS NUEVAS

Existen carreteras que necesitan ser construidas o reconstruidas. Un instrumento fundamental para este propósito es la concesión de obra pública. Es un hecho incuestionable que el Estado no está en posibilidad de atender estas necesidades con recursos públicos. Se requiere que la inversión privada brinde su aporte.

a) Concesión de Obra Pública *(pensando en grande)*

Esta Administración definió su programa de trabajo para aprovechar la constitución que le correspondió efectuar del Consejo de Concesión de Obra Pública. Incluye, por supuesto, concluir el proceso iniciado en la Administración anterior, con base a la vieja ley de concesiones, para mejorar la Bernardo Soto.

Se fijó como prioridad la ruta San José - Caldera, cuyo proceso de contratación se inició con la precalificación de empresas, que ya fue definida. La licitación de la obra se hará el mes de julio próximo. Se seguirá con la General Cañas y después están en programa dos Viaductos para cruzar al Área Central de San José, de Este a Oeste y de Norte a Sur; la carretera a Limón, una nueva autopista a la Ciudad de Heredia y la Florencio del Castillo.

b) La ayuda de Taiwan

Gracias a una intervención personal del Presidente de la República, Dr. Miguel Ángel Rodríguez, se obtuvo la donación por parte del Gobierno de Taiwan de la construcción del puente sobre la desembocadura del Río Tempisque. Los trabajos se iniciarán posiblemente antes del fin del presente año y se estima que la construcción de tan importante obra tomará dos años.

También se logró conseguir, de igual manera, el compromiso del Gobierno de Taiwan para revisar con sus propios recursos, los diseños de la carretera entre Naranjo y Ciudad Quesada para posteriormente construirla con los recursos del crédito que nos brindó durante la Administración anterior por \$35 millones, regalando el resto del costo de la obra, que es estimado en este momento en otros \$40 millones.

c) Con recursos propios

Aprovechando la formación del Fondo Vial incorporado a la creación del CONAVI, se ha iniciado igualmente un programa para reconstruir o construir algunas obras importantes con recursos propios del Gobierno. Así, por ejemplo se puede mencionar la contratación de proyectos como Limonal - Tempisque, Quepos - Manuel Antonio, Guadalupe - Coronado (Ia. Etapa), radial Alajuela, Radial Santa Ana, etc.



d) Atendiendo el Area Metropolitana

El congestionamiento del tránsito en el Area Metropolitana ha llegado a niveles de saturación. Por eso esta Administración ha desarrollado un plan integral para tratar de enfrentar esta situación, el cual incluye, como uno de sus componentes, la intervención para eliminar las rotondas que se construyeron hace 20 años y cumplieron el ciclo de vida útil. Se contrató la de Guadalupe y se alistaron los diseños para el resto, particularmente el de la rotonda de San Pedro y el de la Y Griega, que tendrán una solución de mayor costo.



e) El Canal Económico

De particular importancia para el país está elevar las características de las rutas consideradas como parte de un canal económico que le enlacen al comercio internacional. Sin duda, forma parte esencial de él, la Carretera Interamericana y la Carretera Costanera Sur. Por eso esta Administración ha tomado la decisión de prestar particular atención a la inversión en estas carreteras. Se ha hecho esfuerzos por concluir obras previamente contratadas, como los tramos Tárcoles - Loma y Barú - Palmar en la Costanera y Río Convento - Paso Real y San Ramón - Barranca en la Interamericana. El plan es continuar licitando agresivamente obras de mejoramiento y construcción para llevar a buen estado de funcionamiento estas vías principales del país.



f) Atendiendo la Vulnerabilidad

El huracán Mitch no solo causó daños muy lamentables en vidas y haciendas, sino que otros sumamente costosos en nuestra red vial, lo que vino a recordarnos la enorme vulnerabilidad de nuestras carreteras a los efectos de la naturaleza. Si queremos preservar una red vial en buenas condiciones debemos entender que como parte medular de los trabajos para lograrlo está la atención de áreas vulnerables y los daños que ahí se produzcan. El MOPT destinó más de ₡1000 millones a la Comisión Nacional de Emergencia para que esos recursos sirvieran para atender necesidades en nuestra red vial. Aún así la obra pendiente de reparación es cuantiosa.



Pero además, es tarea de este Ministerio realizar obras de prevención por lo que se asignó equipo propio y alquilado a la canalización de diversos ríos para proteger a poblaciones vulnerables a la acción de la lluvia en distintas partes del país.

CAMINOS VECINALES

Hay que reconocer que la red de caminos vecinales, la más amplia, con más de 28.000 Km. de longitud no solo está en pésimo estado sino que las Municipalidades no tienen el potencial financiero ni técnico para atenderlos adecuadamente. El Ministerio ha continuado ayudándoles para ir resolviendo con cada cantón las urgencias, pues tampoco el MOPT está capacitado ni organizado para hacerle frente a la responsabilidad. Lo importante aquí es reconocer el interés de la actual Administración para identificar una solución que permita llegar a constituir un Fondo Vial Cantonal que garantice la sana administración de los caminos vecinales.

Más bien resulta sorprendente que los costarricenses hayan sido tan tolerantes a la falta de mejoría de esta red. Lo cierto es que nuestros campesinos de antes son ahora productores que requieren competir con sus productos en los mercados locales e internacionales y están sometidos, en la generalidad de los casos, a condiciones lamentables en las vías de acceso a sus lugares de trabajo. Esto les impone costos de operación muy elevados lo que atenta contra la superación a una mejor calidad de vida.

Infraestructura aeroportuaria

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

La Administración Rodríguez Echeverría le ha dado impulso a la modernización del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría así como a las obras complementarias que se necesitan para la habilitación del Aeropuerto Internacional de Liberia. Se trata de resolver así el cuello de botella en que se había convertido para el turismo y para el movimiento de carga aérea.

Se ha ido cumpliendo el programa trazado para la construcción de la nueva terminal que en su primer etapa está bajo contrato con la empresa Edica Ltda. La contratación original se ha ampliado para adicionar los trabajos necesarios para suministrar un sistema de tratamiento de aguas negras y la edificación de un parqueo en dos plantas con capacidad bajo techo para 800 vehículos.

Adicionalmente se ha trabajado en la construcción de una plataforma para el aparcamiento de aereo-

naves y que sirva para habilitar el nuevo edificio para la terminal de carga que finalmente ha iniciado operaciones.

Otras obras complementarias incluyen la instalación de un nuevo radar y la puesta en servicio de un valioso sistema de aire acondicionado para el antiguo edificio de la terminal.

Pero además, paralelamente se dio particular atención y seguimiento al proceso de contratación de "un gestor interesado" que asuma la administración del aeropuerto internacional y se comprometa a realizar las inversiones necesarias para mantenerlo, durante los siguientes 20 años, operando en forma eficiente. Se recibieron las ofertas y se nombró una comisión de evaluación que garantice una absoluta transparencia en su trámite.

AEROPUERTO INTERNACIONAL DANIEL ODUBER

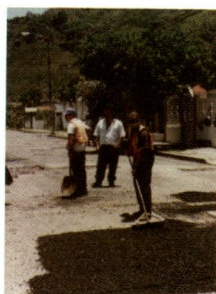
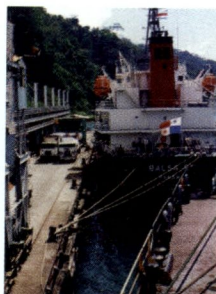
Para brindar calidad de servicio a la importante inversión en turismo que se ha venido realizando en la costa de Guanacaste es urgente completar las obras para el buen funcionamiento de este aeropuerto en Liberia. Paso fundamental ha sido que la Administración adopte la decisión de proceder con entusiasmo a hacer la asignación de recursos para ponerlo en debido funcionamiento. De hecho, durante el año se logró licitar la colocación de una malla perimetral de protección a los terrenos y se preparó el resto de estudios para licitar la construcción de una nueva terminal y obras conexas por un monto estimado en €2.000 millones, que es la etapa a ejecutar en el actual gobierno.

Pero también se ha adoptado la decisión de alistar los procedimientos para llevar a concesión esta facilidad aeroportuaria lo que se propone hacer al finalizar el año 2000.

Nuestros puertos

Tal y como se ha referido, nuestros puertos son no sólo insuficientes sino que igualmente ineficientes. Los consumidores costarricenses pagan una carga innecesaria por los sobrecostos de esa operación. Lo mismo les sucede a los exportadores. No existen los recursos para hacerle frente a las inversiones adicionales para aumentar la capacidad portuaria. En reconocimiento de ello, la Administración realiza estudios para llegar a considerar la concesión de algunas obras que al menos aumenten su capacidad. Esto es lo único que permite en este momento la legislación actual.

Dentro de la limitación fiscal del momento, sin embargo, se pudo concretar una serie de obras tanto en el Pacífico como en el Atlántico.



DEL PACÍFICO

Sin mencionar algunas obras en Quepos y Golfito, y concretándonos en Puntarenas y Caldera podemos señalar como tareas importantes el dragado de la dársena del muelle de Caldera, obra que estuvo pendiente durante muchísimos años y que llegó a amenazar la funcionalidad del puerto pues la acumulación de material casi lo hizo inoperable. Afortunadamente se pudo hacer una contratación con el permiso de la Contraloría General de la República y se terminó a tiempo la limpieza. Como hecho sobresaliente está la licitación para el reforzamiento y extensión del rompeolas, lo que dará una mayor protección a las facilidades actuales pero adicionalmente evitará que el sedimento se acumule al ritmo con que lo hizo en el pasado.

Con recursos donados por el Gobierno de Taiwan se terminó y puso en funcionamiento el muelle de Puntarenas, habilitado especialmente para la atención de cruceros.

DEL ATLÁNTICO

En el puerto de Limón se concluyó una obra en trámite para habilitar el viejo muelle de metal en uno "roll on roll off". Originalmente se pensó utilizarlo para la atención de cruceros, pero ahora se ha determinado necesario realizar una segunda inversión a esos efectos; los trámites para ello quedaron listos.

En Moín se licitó la construcción de una extensión adicional al muelle actual para habilitar un nuevo puesto tipo "roll on roll off" y se adjudicó e inició el trabajo para construir por adelantado los patios que le darán servicio.

Con la ayuda de Recope se terminó el diseño de lo que será una nueva terminal para la atención de tanqueros de derivados del petróleo. La ejecución de la construcción forma parte de los planes de concesión de obra de la Administración.

Ferrocarriles

Es conveniente hacer todo el esfuerzo para poner de nuevo a operar los ferrocarriles en el país. De la Administración anterior se recibió un proceso de licitación en marcha para buscar ponerlo en manos de un privado por medio de una concesión. Lamentablemente carecía de fundamentación técnica y legal. Razón por la cual se determinó prudente cancelar el proceso. Las acciones de Gobierno se dirigieron a la búsqueda de recursos financieros para completar adecuadamente los estudios lo que se obtuvo de una colaboración comprometida tanto del Gobierno de España como de una Agencia de colaboración de los Estados Unidos de América.

Pero una negociación con la Standard Fruit Co. permitió alquilarles parte del ferrocarril para el trasiego de banano en el denominado Ramal del Valle de la Estrella lo que ha permitido trasegar por esa vía más de 10 millones de cajas de banano.

Políticas de transporte

Reconstituir la organización de este sector ha sido tarea prioritaria para la actual administración. Los problemas por ausencia de políticas y estructura administrativa surgían por todas partes al inicio de nuestra gestión. Es imprescindible que el país cobre conciencia de la importancia que tiene la calidad de los servicios del transporte en la vida social y económica para que se consolide la atención de este tema como parte fundamental de la acción del Estado. En eso hemos venido trabajando.

Ante el vencimiento, a corto plazo (años 2000 y 2001) de las concesiones para la operación de unidades de transporte público del MOPT promueve, su sectorización en el del Area Metropolitana, proceso mediante el cual se transforma el actual sistema de transporte radial concéntrico en uno sectorizado, capaz de satisfacer las necesidades del usuario.

También, en procura de soluciones integrales y consensuales a los problemas del sector transporte se conformaron cinco comisiones mixtas (Transporte Público GAM, Transporte Público Interprovincial, Transporte Público Taxi, Transporte Público Carga Internacional y Transporte Aéreo) donde participan funcionarios del MOPT, transportistas y usuarios.

TRANSPORTE AÉREO

Recordemos que durante la Administración anterior se produjo un gran desfaldo en la Dirección de Aviación Civil. Esto dejó a la organización desmejorada y por encima de la incapacidad técnica de épocas anteriores. Ha sido indispensable una atención muy particular para restablecerle el orden y el músculo de acción.

Como hecho trascendental, consecuencia de la falta de atención al cumplimiento en años anteriores, de las normas de seguridad comprometidas con el Convenio de Chicago y después de que se pusiera en evidencia por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil por medio de auditorías, lo mismo que por parte de la Federal Aviation Administration, de los Estados Unidos, esta última oficializó una sanción a nuestro país, bajando la clasificación que antes gozábamos de Categoría Uno a Categoría Dos. Por tratarse de una situación incómoda e inconveniente a los intereses nacionales pues perjudica directamente a LACSA e indirectamente a la atracción del turismo y las inversiones, tomamos la determinación de actuar



con gran diligencia en procura de llegar a salir de esa sanción lo antes posible. Buena parte del trabajo se ha dedicado a ese esfuerzo.

También digno de resaltar es el establecimiento de una política de cielos abiertos negociados que permitió la suscripción de un acuerdo de esa naturaleza con el Gobierno de Chile.

Igual lo es la facilitación que se le ha venido brindando a LACSA y al Grupo TACA a fin de que operen un HUV, o centro de distribución de pasajeros en el Juan Santamaría lo que es de gran beneficio para el país.

TRANSPORTE POR AGUA

Lo de mayor significado para reportar en este campo es la forma integrada en que ha venido operando este sector, con la participación de las instituciones involucradas en el Consejo Portuario Nacional, ente que fue creado por decreto ejecutivo. Esta determinación que con el respaldo del Presidente de la República se ha venido consolidando hará más fácil y trabajable el proceso cuando se logre aprobar por ley de la República la creación de esta instancia coordinadora. Esta organización procura la racionalización de los esfuerzos, que incluye la asignación del Director General de Obras Portuarias para que actúe como Director Ejecutivo del Consejo. Esta decisión ha permitido cristalizar muchos de los logros que se reportan en este informe y más que se logrará en el futuro.

Conclusión

Un agradecimiento muy especial y particular a todos los funcionarios del Ministerio y en general del Sector por la colaboración que han venido brindando para devolverle el orgullo de pertenecer a una organización que había desmejorado y que hoy en día, gracias a ese esfuerzo, empieza a gozar de una buena opinión de los costarricenses.

Prioritarias sectorización y modernización del transporte público

Ante el vencimiento, a corto plazo (años 2000 y 2001) de las concesiones para la operación de unidades de transporte público el MOPT promueve, la sectorización del transporte público del Area Metropolitana, proceso mediante el cual se transforma el actual sistema de transporte radial concéntrico en uno sectorizado, capaz de satisfacer las necesidades del usuario.

Este esquema de modernización del transporte público supone tanto la sustitución gradual de flotas como la evaluación técnica, operativa y administrativa, por parte del MOPT, a los prestarios del servicio para que puedan

optar por una prórroga de la concesión o participar en la licitación pública.

Se tiene previsto, para una segunda etapa de la modernización del transporte público, un plan con políticas y estrategias para los servicios interurbanos que ingresan a San José (Heredia, Alajuela, Cartago) así como para los servicios interprovinciales o interregionales cuyas disposiciones serán requisito para optar por la concesión.

También, en procura de soluciones integrales y consensuales a los problemas del sector transporte se

conformaron cinco comisiones mixtas (Transporte Público GAM; Transporte Público Interprovincial; Transporte Público Taxi; Transporte Público Carga Internacional y Transporte Aéreo) donde participan funcionarios del MOPT, transportistas y usuarios.

Asimismo, la reforma legal y administrativa de las actuales Direcciones de Transporte Público, Ferrocarriles y la Unidad Asesora de Planeamiento de Transporte en un Consejo de Transporte Público y Ferrocarriles permitirá imprimir mayor agilidad a la prestación de los servicios de transporte público en beneficio de los usuarios.

Dirección General de Transporte Público

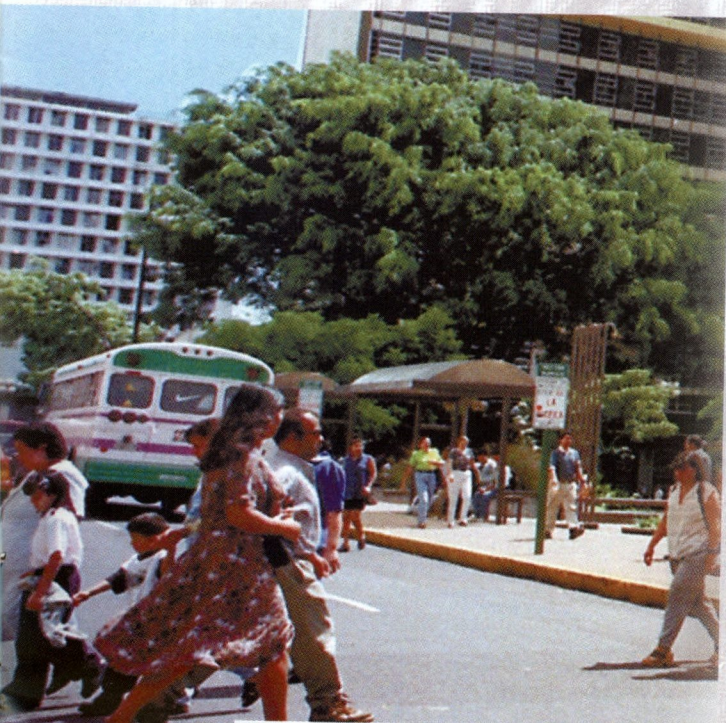
Reordenamiento vial en San José

Para "humanizar" y mejorar la calidad de vida en el Centro de la Ciudad Capital la Dirección General de Transporte Público en coordinación con las Direcciones Generales de Tránsito e Ingeniería de Tránsito, prosiguieron con el ordenamiento del uso de la infraestructura vial en el sector sur de San José.

Se buscó facilitar las operaciones de entrada y salida de autobuses, hacia y desde el Casco Central de la capital, establecer nodos de paradas de transporte público definidos por corredor para las operaciones de abordaje y desabordaje de pasajeros en el centro de la ciudad e integrarlos a las vías peatonales.

Esta importante acción, implicó la reubicación de unas 75 paradas de autobuses, cambios en el sentido de vías así como la reorientación de sistemas de semáforos, nueva señalización vertical y horizontal.

Como un complemento a lo ya realizado por el MOPT en los sectores norte y sur se iniciaron estudios del sector oeste del casco central lo mismo que en las provincias de Cartago y Alajuela, ello con el propósito de extender los beneficios del proceso de reorganización del transporte público colectivo.





Mayor rigurosidad en la revisión técnica de automotores

Esfuerzos administrativos realizados por Transporte Público permitieron la apertura de cinco sedes regionales de revisión técnica (Pérez Zeledón, Limón, Puntarenas, Liberia y Ciudad Quesada) con las cuales se mejoró el servicio al cliente y se imprimió mayor confiabilidad a trámites y manejo de documentos.



Además, gracias a la colaboración de la Agencia de Cooperación Técnica de Alemania (GTZ) se trabaja para mejorar la calidad de la revisión técnica mecánica y el control de emisiones contaminantes en tanto ambas actividades se integran y trasladan al sector privado.



Nueva base de datos del transporte público

Mediante la contratación de una consultoría se actualizó la base de datos que posee Transporte Público del MOPT sobre los permisionarios y concesionarios del transporte remunerado de personas así como de las rutas en todo el país.

A la información general ya existente se adicionaron datos como el número de unidades autorizadas, horarios, frecuencias, recorridos, modelos refaccionados etc, lo que permitirá disponer de datos confiables y actualizados para la toma de decisiones.

Igualmente se trabaja en la elaboración de una base de datos para los permisos especiales estables en la modalidad de turismo, trabajadores y estudiantes.

Ventanilla única

Se integraron trámites y procedimientos de los distintos servicios que presta Transporte Público por medio de una ventanilla única, lo que ha permitido agilizar la resolución de las gestiones.



Se mantiene estricto control del Transporte Público

Para verificar el cumplimiento de requisitos en las unidades que prestan servicio de transporte público, fundamentalmente autobuses de la flota urbana y garantizar seguridad al usuario, efectivos de la Dirección General de Transporte Público y de la Policía de Tránsito realizan en forma rutinaria operativos en carretera.

Ese control permite el chequeo aleatorio de las 3.500 unidades autorizadas para operar en el área urbana de San José y complementa el proceso de revisión técnica al que por ley deben someterse las unidades dos veces al año.

Este programa de control y verificación iniciado en agosto del año pasado permitió sancionar mediante infracción y exigir a los prestatarios de ese servicio la reparación de unidades que no estaban a derecho o incumplían condiciones de seguridad requeridas por el Ministerio (dispositivos de seguridad, puertas y salidas de emergencia, extintor, frenos, taco de llantas, direccionales y timbres entre otros).

Se llamó a cuentas a los representantes de numerosas empresas de transporte público sancionadas para que justi-



ficaran las irregularidades operacionales detectadas, la mayor parte de ellas producto de la ausencia de mantenimiento preventivo de unidades.

Mecánicos, personal técnico de control de emisiones y funcionarios del Departamento de Placas del Registro Público de Bienes Inmuebles también participan en los operativos, estos últimos para detectar el gemeleo de placas.

Millonaria inversión para demarcación de vías

Las distintas acciones desplegadas durante el período por la Dirección General de Ingeniería de Tránsito procuraron garantizar mayores condiciones de seguridad a los usuarios de las vías y contribuir a reducir los accidentes de tránsito.

Destacan en ese sentido la inversión hecha en el mantenimiento preventivo y correctivo de los sistemas de semáforos del país (¢ 117,9 millones) además de la instalación de otros 29 sistemas (¢ 34,6 millones), incluidos los ubicados en las rotondas Guadalupe y La Bandera para mejorar sus condiciones de funcionamiento.

Se aseguró la demarcación horizontal y vertical de las principales carreteras nacionales tanto por administración como por contrato (un monto cercano a ¢ 1, 200 millones en pintura de pavimento, captaluces e instalación de señales verticales), la construcción de puentes peatonales (uno en la Autopista Florencio del Castillo y dos sobre la Carretera Braulio Carrillo) así como otras obras destinadas a mejorar la fluidez en zonas de alto tránsito como es el caso de la intersección canalizada que sustituirá a la Rotonda de Guadalupe.

Se completó la instalación de señales elevadas tipo autopista en la Carretera de Circunvalación, en la vía Pozón-Caldera así como en la ruta

36 (Limón-Sixola). Otras importantes rutas que cuentan con nueva demarcación son Pavas-Guachipelín-Circunvalación-Escazú y Santa Ana; La Lima-La Georgina; Pozón-Caldera-Orotina; Parísa-Siquirres y Desamparados-Tarbacá.

Ingeniería de Tránsito ya tiene adjudicados trabajos de señalización tanto vertical como horizontal en la Carretera de Circunvalación; Brasil-Ciudad Colón-Puriscal; Liberia-Santa Cruz-Nicoya-Puerto Morenos; Esparza-Peñas Blancas; Zapote-Higuerón; Avenida 10 y Paseo Colón; Barva-San Miguel-Puerto Viejo-Sarapiquí; Curridabat-La Lima; San Ramón-Chachagua-La Fortuna; Orotina-San Mateo-Caldera; Río Frío - Limón y Bernardo Soto-Naranjo-San Carlos.

Se fortaleció además la actividad de inspección vial y demoliciones en procura del rescate de los derechos de vía de las carreteras nacionales, terrenos que el estado tiene previstos para obras de carácter público.

En ese sentido se trabaja en la redacción de una ley específica así como en modificaciones a la ya existente a efecto de tornar expeditos los procedimientos de recuperación de los derechos de vía estableciendo sanciones administrativas o penales más rigurosas.



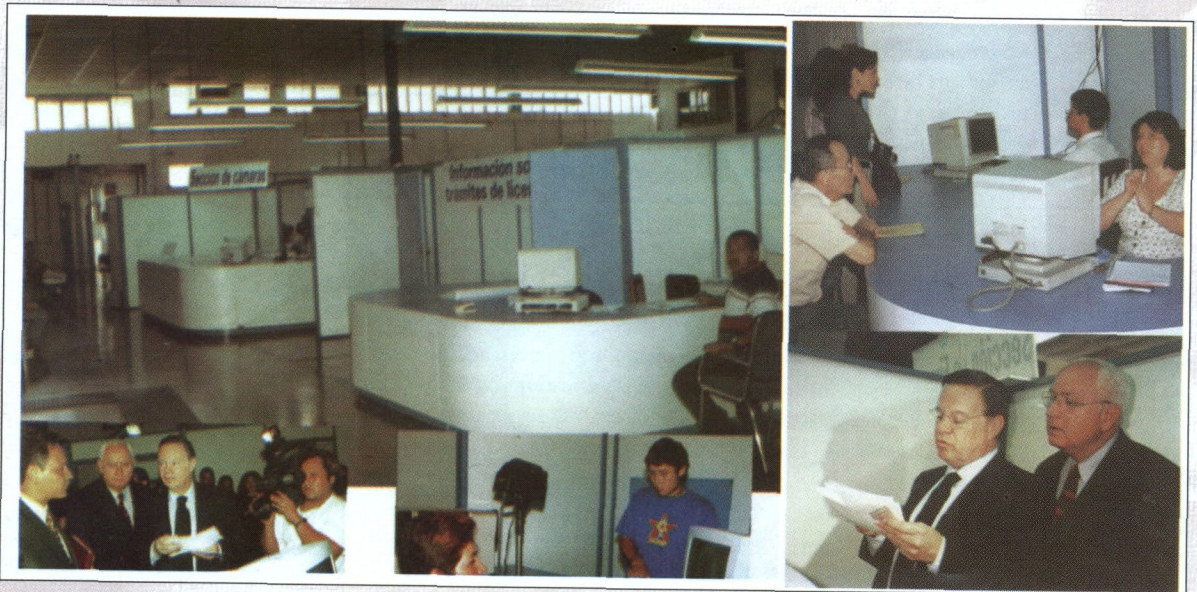
Listo Reglamento a Ley Reguladora de Parques Públicos

El MOPT trabajó en la elaboración del Reglamento a la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos, gracias al cual se definen criterios a considerar para el cálculo de tarifas así como la aplicación de sanciones a los propietarios de estacionamientos públicos por el incumplimiento de requisitos.



El mismo es un complemento indispensable a la Ley Reguladora de Estacionamientos Públicos N° 7717 del 20

de noviembre de 1997, con la que se dió un importante avance al responsabilizar a los propietarios de parques públicos por la guarda y custodia de los vehículos, sus accesorios y los objetos que contienen mientras se encuentran en los estacionamientos.



En uso moderna tecnología para confección de licencias

Seguridad y rapidez son las principales características asociadas al nuevo equipo digital para la confección de licencias de conducir, que puso en operación el MOPT y cuyo costo ascendió a ¢ 300 millones, aportados por el Consejo de Seguridad Vial.

Los equipos permiten emitir hasta 1.500 licencias por día, lo que representa un gran avance, pues con el anterior sistema se confeccionaban como máximo 800 licencias. Sólo en el 98 se elaboraron 251,448 licencias de conducir.

Además de incorporar la tecnología digital, el proceso de confección de la nueva licencia contempla 18 dispositivos de seguridad entre ellos, cinco logotipos

en tinta especial.

La actualización de contenidos del Manual de Educación Vial, un mayor control y rigurosidad en la prueba práctica de manejo así como la automatización del proceso de matrícula fueron otros logros alcanzados por la Dirección General de Educación Vial.

Por medio de sus seis regionales (Límon, Puntarenas, Liberia, Pérez Zeledón, San Ramón y Ciudad Quesada), Educación Vial del MOPT logró descentralizar los trámites relacionados con licencias y redujo así la saturación que se experimentaba en las oficinas centrales por la demanda de la prueba teórica y práctica. Además, previendo el incremento en la

demanda del curso teórico, esa dependencia definió la construcción de dos aulas en la Sede Central (San José).

Bajo ese mismo principio (desconcentración de servicios) se asesoró y capacitó, mediante la realización de talleres impartidos por educadores, estudiantes, Policía de Tránsito, Guardia Civil y personal del Ministerio de Salud a 869 personas durante el 98.

Ello permitirá desarrollar programas de educación vial en preescolar, primaria y secundaria, garantizando con ello una mayor cobertura de la población, concretamente de aquellos cantones catalogados como de alto riesgo en razón de los índices de accidentes de tránsito que presentan.



Mayor exigencia y seguridad para la navegación

La coordinación, control y regulación del transporte por agua así como la protección del medio marino y la salvaguarda de la vida humana fueron los principales objetivos perseguidos por la Dirección General de Transporte Marítimo del MOPT.

Se cumplió en ese sentido con la revisión de 8,000 buques (pesca, recreo, cabotaje y turismo) ubicados en ambos litorales en tanto se exigió, en el caso de las embarcaciones dedicadas al transporte de personas (cabotaje y turismo), presentar planes de emergencia a bordo como requisito para extender certificados de navegabilidad. Igualmente se les exigió a las tripulaciones aprobar el curso teórico y someterse a pruebas prácticas sobre manejo de emergencias.

Siempre en materia de seguridad marítima portuaria y bajo el marco de cooperación internacional de la Organización Marítima Internacional, se trabajó en la elaboración de una estrategia sobre esta materia para la región Centroamericana y bajo la coordinación de COCATRAM se definió otra para la Protección del Medio Marino.

Durante el período se ratificó además el Convenio Internacional para Prevenir la



Contaminación provocada por los buques (MARPOL 73/78) y se procedió a darle trámite para que la Asamblea Legislativa lo incorpore al Régimen Jurídico Costarricense.

En materia de regulación del transporte acuático, la Dirección General de Transporte Marítimo elaboró los reglamentos para la emisión de Zarpes, de Zafarrancho (respuesta ante emergencias) de Arqueo (determina la capacidad del buque, aspecto que incide en el cobro de tributos) así como el relativo a la Ley de Marinas y Atracaderos Turísticos.

Para acortar el tiempo de atención a los usuarios y evitar contratiempos en los

sistemas computarizados por el cambio de siglo, se iniciaron las modificaciones al SISTEMA SIRENEM, que contiene la base general de datos de Transporte Marítimo, proceso que se aprovechó para actualizar la información disponible y garantizar un mejor servicio al usuario.

Finalmente, en atención a las necesidades y demanda generada por el desarrollo del sector de Barra del Colorado, se dispuso la apertura de una Delegación Marítima en la zona, responsable del control de la navegación, salvaguarda de la vida humana en el mar y de la seguridad en la navegación.



Nuevas obras y equipos permiten modernizar Aeropuerto Internacional Juan Santamaría

Obras en ejecución que en conjunto representan una inversión superior a los ¢ 5.500 millones se llevan a cabo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría con miras a garantizar un adecuado servicio de transporte tanto de carga como de pasajeros. Las obras, contemplan la ampliación del edificio terminal y la plataforma de carga.

El objetivo del proyecto es mejorar el nivel de servicios de la terminal de pasajeros del aeropuerto, incrementando el espacio físico de manera que satisfaga la demanda actual y futura.

Prosiguen además los trabajos de instalación del nuevo radar ALENIA, de fabricación Italiana, valorado en \$45 millones, para lo cual se construyó un edificio de 1.100 metros cuadrados que alberga oficinas administrativas, las salas de control de tráfico aéreo y que posee una torre de concreto de 30 metros de alto donde se instaló la antena

del nuevo radar.

Este complejo estará enlazado con la torre de control del edificio terminal de pasajeros mediante un sistema de fibra óptica. Además, como parte de las mejoras se completó la instalación del nuevo sistema de aire acondicionado.

También, el grupo multidisciplinario designado por el Consejo Técnico de Aviación Civil continúa el análisis de las propuestas presentadas a la Dirección General de Aviación Civil, que permitirán contratar, bajo la figura de Gestión Interesada la administración, operación y desarrollo de la principal terminal aérea del país, incluida la financiación y construcción de las obras necesarias, además de los servicios requeridos para su óptimo funcionamiento.

Otros logros importantes fueron la reestructuración total de la Dirección a efecto de dotarla de una estructura or-

gánica acorde a sus funciones, la definición de un plan de capacitación en las áreas técnica, administrativa y los ajustes hechos al plan de informática.

Destacan además la adquisición de equipo y consolas para el Aeropuerto Internacional Daniel Oduber, otro de Servicios de Información de Vuelo y Frecuencia Desplazada, complementario al nuevo radar del Juan Santamaría, así como la compra, mediante convenio con COCESNA del nuevo Sistema de Aproximación por Instrumentos.

En el campo de la seguridad operacional, como producto de los acuerdos suscritos entre los países miembros de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) se estableció un programa de auditoría de la vigilancia de la seguridad operacional y un plan global para la seguridad aeronáutica con el objeto de ofrecer garantía en la reducción del número de accidentes.



Mayor control y vigilancia en carretera

La definición de un nuevo esquema operativo permitió a la Dirección General de Tránsito retomar el control del área central comercial de San José y de las principales radiales de acceso a la ciudad, acción que procura una efectiva vigilancia, rápida atención de accidentes y una mejor canalización de los flujos vehiculares.

Las principales disposiciones han contemplado la ampliación de horarios de los operativos para asegurar mayor presencia de los efectivos del tránsito en el casco urbano central y en las principales carreteras del país.

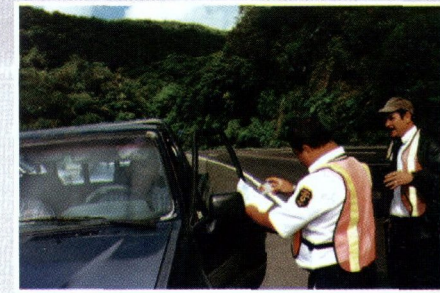
La ingesta de alcohol así como la excesiva velocidad son los aspectos en los cuales se ha hecho mayor énfasis y para lo cual se destinaron recursos a la adquisición de alcohosensores y puesta en servicio de sistemas automáticos de control de velocidad así como de detectores del irrespeto a la luz roja del semáforo.

Como parte de las iniciativas tendientes a reducir el número de muertos y heridos por accidentes de tránsito se dispuso la apertura de un puesto de control policial y atención de emergencias en la ruta San José-Guápiles, catalogada como de alta peligrosidad en razón de su topografía y la alta precipitación que provocan frecuentes deslizamientos sobre la vía.

Paralelo a los esfuerzos por ejercer un mayor y mejor control en carretera, se promovió, conjuntamente con el Consejo de Seguridad Vial y mediante la colaboración de la Universidad Nacional, un programa orientado a profesionalizar a los efectivos de la Dirección General de Tránsito.

Ya se graduaron los primeros 215 diplomados en Administración Vial, otros 7 oficiales obtuvieron el bachillerato universitario y también se han graduado los primeros licenciados en esa misma disciplina.

Igualmente se procuran recursos que permitan la oportuna reposición de equipos además de la adquisición de nuevas tecnologías para la continua vigilancia de las carreteras.



AREA DE OBRAS PUBLICAS

La prioridad institucional de rescatar la Red Vial Nacional, principal responsabilidad del MOPT se reflejó en la puesta en marcha de los Programas de Conservación de Carreteras, tanto por administra-

ción como por contrato así como en el apoyo dado a las municipalidades del país en la conservación de la Red Cantonal. En total se atendieron 6,400 km de carreteras nacionales con una inversión estimada en ₡ 15.000 millones.



Programa de rehabilitación de carreteras nacionales

Con financiamiento del Banco Mundial y recursos locales por un total de ₡6.370 millones se iniciaron los trabajos de rehabilitación de importantes proyectos viales como: Sección Río Convento-Buenos Aires-Paso Real, de la Interamericana Sur, con una inversión de ₡ 517 millones de un total de ₡2.200 millones; Tárcoles-Jacó-Loma, de la carretera Costanera Sur, por un valor de ₡2.500 millones y de la carretera Penschurt-Pandora, en la región Atlántica por un monto de ₡ 380 millones.

Recursos aportados por el Banco Centroamericano de Integración Económica permitieron iniciar el asfaltado del proyecto Barú-Piñuela-Palmar Norte, que está para finalizarse en el año 2000, con una inversión total estimada en ₡4.300 millones. Asimismo, para la reconstrucción del tramo San Ramón-Barranca, se destinaron ₡310 millones, obra prevista para concluirse en mayo del 99 a un costo total de ₡ 1.632 millones.

Se completó el diseño del puente sobre el Río Tempisque, con un costo de \$500.000, obra que fue donada por el Gobierno de la República de China en Taiwan con un costo cercano a los \$ 22 millones.

Numerosos proyectos de rehabilitación en todo el país se completaron o presentan diferentes grados de avance, entre ellos: La Garita-Turrúcares, Nicoya-Santa Cruz, Nicoya-Nandayure y

Ciudad Quesada-Florencia, mismos que en conjunto representan una inversión de ₡ 340 millones.

Se completó además la primera sección de la vía Orotina-Turrubares y se inició la construcción de la segunda sección con un costo de ₡ 250 millones. También se completaron obras en el tramo Horquetas-Río Frío (₡ 95 millones) y avanzaron los trabajos de la vía Sangregado-Nuevo Arenal a un costo de ₡265 millones y en Campo Cinco-Palmitas (inversión de ₡ 20 millones de un total de ₡ 170 millones).

Se licitaron o adjudicaron: Coopetillas-Tierras Morenas; Interamericana-San Pedro de Pérez Zeledón; Interamericana-Pedregoso-Santa Rosa; Palmar-Sierpe; Río Cuarto-San Miguel; La Pastora-Volcán Turrialba y Limonal (Abangares)-Tempisque, al tiempo que se trabajó en los diseños finales de la nueva carretera a San Carlos y en el tramo Quepos-Dominical, con el que se completaría la Costanera Sur.

El MOPT adjudicó también la construcción de dos de las cinco estaciones de pesaje con un costo estimado en ₡ 300 millones, obras financiadas por el Banco Mundial. Igualmente recibió el equipo de control de pesos valorado en \$ 800.000 que permitirá instalar un sistema integrado de pesaje en todo el país.



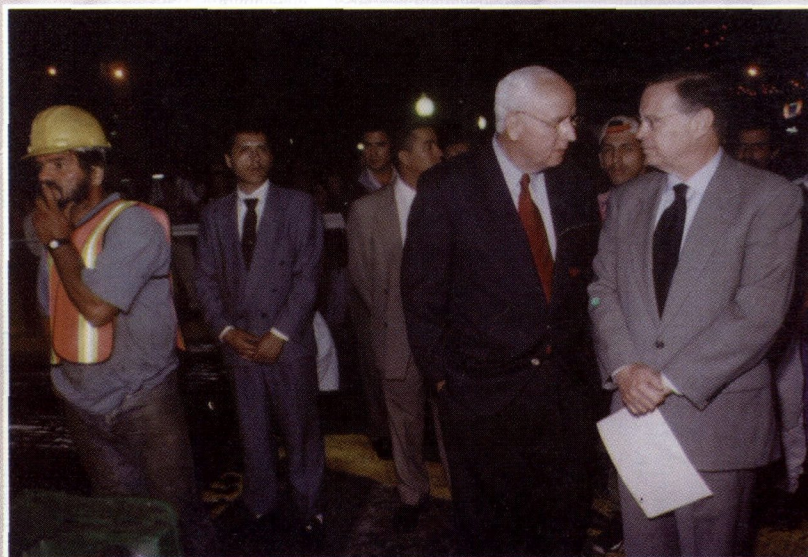
Programa de mantenimiento rutinario

Tras asumir el cargo como titular del MOPT, el Ing. Rodolfo Méndez impulsó la ampliación de un plan para atender, por contrato, las rutas nacionales, mejorando así la superficie de ruedo de las carreteras nacionales a fin de garantizar mayor seguridad y brindar un mejor servicio a los usuarios.

Fue así como se inició el Programa de Mantenimiento Rutinario por contrato, que incluyó un total de 2.600 km de vías con tránsito promedio diario (TPD) superior a los 500 vehículos. Las vías con TPD menor a esa cifra así como las de lastre fueron atendidas por el MOPT con sus propios equipos y cuadrillas.

Más que el simple bacheo, este plan definió, mediante la adjudicación de 23 licitaciones a distintas empresas privadas, las bases de un nuevo concepto de mantenimiento, con estricto control de calidad tanto en lo relativo a producción como a colocación de la mezcla asfáltica.

Para la nueva contratación, cada una de las 23 licitaciones contempló dos etapas: la primera de 4 meses para corregir huecos, ahuellamientos y corrugaciones peligrosas





que representan amenaza para los conductores, realizar chapia, conformar espaldones, limpiar cunetas y alcantarillas así como canales de entrada y salida para evitar que las aguas provoquen deterioro prematuro al discurrir libremente por la calzada.

Los ocho meses restantes se emplearán en corregir daños provocados por las lluvias, a repetir las operaciones de chapia, conformación y limpieza así como a garantizar el estado alcanzado en la primera fase.

Como beneficios adicionales a los sistemas de control de calidad y autocontrol, al ampliar el MOPT su convenio con LANAMME se logrará organizar el mantenimiento rutinario por períodos mayores de un año, al tiempo que se apoyará el diseño y puesta en marcha del Programa de Rehabilitación de la Red Vial Nacional, como un plan a ejecutar en un plazo de 7 a 10 años.





Obras portuarias

Se concluyó la terminal para buques Roll on, Roll off, con una inversión en el período de €450 millones de un total de €1,400 millones, lo mismo que la terminal de cruceros de Puntarenas, obra donada por la República de China en Taiwan y que tuvo un costo de \$15 millones (aproximadamente €4.000 millones).



Se completó el dragado del Puerto de Caldera con un costo cercano a los €600 millones, con lo cual se logró habilitar los tres puestos de atraque existentes.

En materia de obras fluviales, se trabajó en la canalización y protección de riberas en los ríos General, Naranjo, Río Claro y Corredores entre los más importantes, para lo que se invirtieron recursos por €350 millones.



Rehabilitación de carreteras nacionales y construcción de rutas urbanas

Se rehabilitaron vías urbanas con altos volúmenes de tránsito como fue el caso del proyecto Higueirón-Zapote, con un costo de €145 millones y de la ruta La Valencia-Santa Rosa-Santo Domingo. Asimismo se recarpetó y amplió la ruta entre Guadalupe e Ipís.

También, se construyó el primer tramo de la Circunvalación Sur de Cartago, con una inversión de €166 millones de un total de €217 millones disponibles. De igual forma se completó un ambicioso programa para reconstruir unos 30 puentes en la Zona Sur, destruidos por el Huracán César.



Edificaciones nacionales

La acción del MOPT en pro de la educación costarricense se reflejó en la conclusión de infraestructura escolar en todo el país. Se construyeron por contrato y por administración unas 140 aulas, se aseguró mantenimiento a 20 instituciones educativas y la construcción de baterías de servicios sanitarios en las escuelas por un monto de €480 millones de colones.

Por medio de la Unidad Ejecutora MOPT-DESAF, se construyeron en el período, un total de 48 comedores escolares, un centro de educación y nutrición así como 4 puestos de salud rural, todo por un monto superior a los €148 millones.

Para apoyar el trabajo del Ministro, Viceministros y las restantes direcciones, Planificación realizó estudios, planes y diversos análisis especializados al tiempo que sirvió de enlace en relaciones de tipo interinstitucional e internacional.

Destacan los vínculos establecidos con el Sistema Nacional de Evaluación (SINE), Sistema de Servicios Integrados (SISI), entidades financieras internacionales, Instituto Panamericano de Carreteras, Consejo de Ministros de Transportes de Centroamérica, Reunión de Ministros del Hemisferio, SIECA y COMITRAN, para la actualización del Plan de Transportes de Centroamérica.

Planificación del MOPT coordinó además con MIDEPLAN el Plan Nacional de Desarrollo 1998-2002 y las acciones estratégicas a nivel de sector en tanto prosiguió con la recolección de información básica de trámite e inventario de carreteras y puentes, además de la realización de estudios de origen y destino solicitados por otras direcciones del Ministerio.

Continúa brindando amplio apoyo al proceso de licitación de la Gestión Interesada, tanto en recurso humano como material. Implementó y mantuvo el Centro de Información para los inversionistas además de coordinar todas las aclaraciones al Plan Maestro y al desarrollo de la infraestructura del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

En materia de Gestión Tecnológica, mantuvo el servicio del Centro de Información y Biblioteca, la relación de enlace con el Instituto Panamericano de Carreteras, la coordinación de los programas de transferencia de tecnología a 14 municipalidades del país y organizó el PRIMER SEMINARIO PROVIAL MUNICIPAL CENTROAMERICANO que permitió reforzar los propósitos de trabajar



integralmente con los municipios en todas las áreas críticas.

Trabajó además en importantes proyectos de financiamiento externo para obras como Barú - Piñuela-Palmar Norte, San Ramón-Barranca, Puentes Mayores de Ciudad Colón-Orotina, Naranjo-Florencia y mantiene negociaciones con el BCIE para la actualización de \$ 5.0 millones del saldo de la Ley de Préstamo 7123 en el proyecto de rehabilitación de Pérez Zeledón-Río Convento. Asimismo promueve ante el KFW, de Alemania la reorientación de 53.5 millones de marcos alemanes para la atención de caminos en lastre de la red cantonal.

Efectuó asimismo una evaluación económica en la red en lastre de aproximadamente 2.000 km, confeccionó un programa de cómputo para el mantenimiento de puentes nacionales de cara al año 2.000, inició la revisión cartográfica de la Red Vial Cantonal de 36 cantones distribuidos en todo el país y actualizó los costos de operación económicos y financieros para la evaluación de proyectos, tarifas y costos de transporte.

Respecto a la administración de pavimentos continuó la labor de levantamiento de daños viales y medidas de rugosidad, ampliando la cobertura de la red en unos 500 km con respecto al año anterior. Se redefinieron los casos viales, se produjo una nueva corrida del modelo HDM-III y sucesivas corridas del módulo EBM para establecer las inversiones requeridas en materia de mantenimiento periódico y rehabilitación de la Red Vial Nacional Pavimentada, lo que servirá de base al Plan Multianual del Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

Otros esfuerzos importantes que en materia de cooperación internacional se coordinaron fueron el Taller Internacional Avanzado sobre Medio Ambiente y Administración del Transporte Público y Seguridad Vial, el Proyecto de Evaluación Integral del Transporte Vehicular, por iniciarse, la elaboración del perfil del proyecto para negociar con el Gobierno Francés un "Sistema de Administración de Puentes" y la elaboración de los Planes Regionales de Limón y del Corredor Ciudad Colón-Caldera con asistencia de la Agencia Sueca para el Desarrollo.

AREA ADMINISTRATIVA

Desde esta Area se trabajó con el propósito de proporcionar a los jercas un servicio más allá del mero soporte administrativo, impulsando una mejor preparación del "staff" político en técnicas y prácticas gerenciales, una administración participativa y un estilo de trabajo en equipo, un estímulo a la motivación del empleado del Ministerio y la restitución del programa de inducción al nuevo empleado del MOPT.

Bajo estos propósitos se realizaron funciones inherentes a la programación, coordinación, control y evaluación de las subáreas de Capacitación, Aprovechamiento y Servicios, Financiero Contable, Recursos Humanos, Sistemas Administrativos y Sistemas Informáticos. Se coordinaron además aspectos propios de la transición entre la administración saliente y entrante.

Se impulsó la conclusión de la nueva Bodega de Combustibles, que sustituye a la existente en Paso Ancho, afectada por el proyecto Radial Desamparados, lo mismo que los trabajos a nivel de tendido eléctrico y cableado principal del plantel central, los cuales están por completarse a un costo de ¢ 64 millones.

También, por decisión del Area Administrativa se pintó el edificio sede del Ministerio, se contribuyó con recursos del Area Administrativa a la remodelación del vestíbulo del edificio central y se ordenaron las áreas internas de estacionamiento del Plantel Central.

En materia de formulación presupuestaria, se ha venido prestando colaboración directa en el arranque del Consejo Nacional de viabilidad (CONAVI) así como también en la elaboración del presupuesto MOPT y sus modificaciones.

La desconcentración de la Proveeduría Nacional, a efectos de propiciar la adquisición más rápida de bienes y servicios, el refuerzo a los procedimientos interactivos con aquellas instituciones de las cuales depende el MOPT para trámites de ejecución presupuestaria, administración de recursos humanos y sistema de pagos por planilla eléctrica fueron también logros importantes.

Además se citan las gestiones ante la Dirección General del Servicio Civil para poner en práctica el pago de disponibilidad, los planes para establecer por medio de la Subárea de Informática, los sistemas de Correo Electrónico e Información Gerencial, que faciliten la correcta toma de decisiones, los esfuerzos por realizar ajustes en el "software" de las computadoras del MOPT para evitar el llamado error del milenio y el programa de renovación de la flota vehicular del Ministerio.



AUDITORIA

En cumplimiento a su responsabilidad de velar por el orden y correcto uso de los fondos que aporta a la sociedad y son empleados por el MOPT, esa dirección realizó auditorías y estudios especiales en las áreas de contratación administrativa, financiera, administrativa, control, especiales, sistemas, pronunciamientos así como atención de denuncias.

Producto de esta labor surgieron las recomendaciones y disposiciones tendientes a corregir las desviaciones de control y mejorar la respuesta del MOPT ante los retos y necesidades que la sociedad le plantea. Se brindó bajo este principio un servicio constructivo y de protección a la administración en procura de una labor eficaz, eficiente y económica.

AREA JURIDICA



Durante el período esa dependencia prestó asistencia legal a los despachos del nivel superior y trabajó en coordinación con las restantes direcciones de la institución en el trámite de contratos para la construcción de obras públicas, convenios, consultoría, licitaciones tanto públicas como privadas y reclamos administrativos.

Sólo durante el año 98, el Area Jurídica recibió para trámite cerca de 15.200 gestiones resueltas con eficiencia y prontitud.

Consejo Nacional de Concesiones

La aprobación de la Ley # 7762 del 14 de abril de 1998, estableció el Consejo Nacional de Concesiones como órgano desconcentrado del MOPT, a quien se otorga la competencia de desarrollar el Programa Nacional de Concesiones en sus diversas áreas y proyectos.

El Consejo quedó debidamente integrado el 11 de agosto de 1998 por los señores: Rodolfo Méndez Mata, como Presidente en su condición de Ministro del ramo; Roberto Tovar Faja como Secretario en su condición de Ministro de Planificación; Leonel Baruch Goldberg como Vicepresidente en su condición de Ministro de Hacienda; Eduarlio Lizano Fait en su condición de Presidente del Banco Central; Víctor Acón Jiménez como representante de la Unión Costarricense de Cámaras y Asociaciones de la Empresa Privada; Misael Monge Alvarado como representante del Movimiento Cooperativo y Saúl Ruíz Baltodano como representante de los Colegios Profesionales.

El Consejo realizó su primera sesión el día 19 de agosto de 1998. Como actividades más importantes se citan:

-Proyecto San José-Caldera: se iniciaron los procedimientos para precalificar empresas el día 11 de setiembre de 1998; la primera sesión de consultas con los interesados se realizó el 16 de octubre de ese mismo año, la recepción de los atestados de las empresas se efectuó el pasado 15 de febrero, se presentaron 8 consorcios y una empresa francesa.

Paralelamente se realizaron los diseños del proyecto y nuevos estudios para afinar la factibilidad de la concesión.

-Concesión Carretera Bernardo Soto: se colaboró con las autoridades del MOPT en la redacción y suscripción del contrato respectivo así como en las negociaciones necesarias para poner en operación el proyecto.

-Proyecto Carretera General Cañas: se han realizado revisiones de los diseños y estudios existentes, determinándose la necesidad de actualizar los datos contenidos en ellos a fin de preparar la factibilidad de la futura concesión. En igual sentido se prepara el cartel de precalificación de empresas interesadas en este proyecto, proceso que se preve iniciar en los meses de mayo o junio de este año.

-Formulación y trámite del presupuesto de gastos del Consejo: este presupuesto fue aprobado por la Contraloría General de la República el 18 de diciembre de 1998 y consta de una partida de \$500 millones. Durante los meses de enero y febrero de este año se han realizado los trámites administrativos de apertura de cuentas corrientes y traslado de dichos fondos.

-Suscripción del Convenio de Cooperación con CINDE: pretende contar con el apoyo de la Coalición Costarricense de Iniciativas para el Desarrollo en materia de la promoción nacional e internacional del Programa Nacional de Concesiones, garantizando así la atracción de la inversión necesaria para realizarlo.

-Relaciones de Cooperación Intergubernamental: se establecieron relaciones de cooperación con la Coordinadora Nacional de Concesiones de Chile, lo que se tradujo en visitas de apoyo a esa nación de los funcionarios costarricenses para evaluar proyectos y elaborar el Programa Nacional de Concesiones.

-Búsqueda de fondos para el financiamiento de estudios: se iniciaron conversaciones con personeros del Banco Interamericano de Desarrollo a efecto de utilizar los fondos del programa acción ATN/MT 5645, aprobados, para apoyar el proceso de inversión de infraestructura.

-Relaciones Interinstitucionales: se realizaron diversas reuniones con instituciones como la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos, el Museo Nacional, la Procuraduría General de la República, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, el Ministerio de Justicia, el Registro Nacional, la Defensoría de los Habitantes de la República, etc con el objeto de aunar esfuerzos y abrir canales de comunicación eficientes que faciliten la coordinación del trabajo interinstitucional necesario en el campo de las concesiones.

En síntesis, el trabajo del Consejo Nacional de Concesiones y su Secretaría Técnica se desarrolló en tres grandes áreas: la puesta en operación de una nueva institución; la realización de un programa de trabajo con visión de largo plazo y la ejecución de acciones concretas para impulsar diversos proyectos de concesión.

Consejo de Seguridad Vial

En el marco de la transición gubernamental, las nuevas autoridades promovieron un replanteamiento de la misión de ese ente a fin de redimensionar sus objetivos estratégicos de manera que sea factible una intervención integral y efectiva en un sistema vial nacional que presenta cambios vertiginosos en sus componentes (alto crecimiento del par-

que vehicular, mejora en la red vial y crecimiento poblacional).

Como una de las acciones iniciales se decidió replantear la arquitectura organizacional del Consejo de Seguridad Vial con el objeto de adecuarla a los nuevos escenarios y demandas.

Se suscribió además un Convenio de Cooperación Téc-

nica Internacional con el gobierno de Suecia por un monto de \$130 millones mediante el cual técnicos costarricenses serán asesorados en materia de seguridad vial por expertos de esa nación.

Mediante la puesta en marcha de una Estrategia de Comunicación Social y Mercadeo se promovieron, a nivel de peato-

nes, conductores y pasajeros, hábitos seguros de desempeño en el sistema vial. Se realizaron esfuerzos masivos focalizados por grupos poblacionales y áreas de alto riesgo para lograr conciencia sobre la importancia de prevenir accidentes.

La acción policial de la Dirección General de Tránsito fue

Consejo Nacional de Vialidad

Creado por decreto el 29 de mayo de 1998, como órgano adscrito al MOPT, el CONAVI es la entidad encargada de dar respuesta oportuna a las necesidades de mejoramiento y conservación de la red vial nacional, cuya reparación es impostergable dado su acentuado deterioro.

El CONAVI financia los programas de mejoramiento y conservación de la red vial nacional con recursos provenientes del 15% sobre la distribución nacional de combustibles y energéticos del petróleo; un 50% de los ingresos recaudados por el impuesto a la propiedad de los vehículos y las multas por infracción de las normas sobre pesos y dimensiones y el producto de los peajes sobre puentes y vías públicas no sujetas a concesión.

Este año se invertirán ₡24.000 millones en diversos proyectos mediante los cuales se atenderán las necesidades de mantenimiento y reparación de la Red Vial Nacional, principal responsabilidad del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Se adjudicaron y están en ejecución obras de mantenimiento rutinario correspondientes a un paquete de 23 licitaciones (inversión de ₡ 2.800 millones) mediante los cuales se aseguró la atención, durante un año de 2.600 km de carreteras nacionales con tránsito promedio diario superior a los 500 vehículos en todo el territorio nacional.

También se inició el programa de recarpeteo de vías en San José, trabajos contratados a la empresa privada para prolongar la vida útil de las rutas mejorando su nivel de servicio al usuario.



En total se invierten ₡2,533 millones para atender rutas radiales, carretera de Circunvalación, rutas de conexión entre radiales y calles de cruce del Area Metropolitana, mismas que para efectos de intervención se agruparon en cuatro grandes sectores o cuadrantes.

Se tiene prevista además la inversión de ₡267.5 millones para la ampliación, en un 50%, de los contratos originales por ₡ 535 millones gracias a los cuales se completaron obras de mantenimiento en las autopistas Braulio Carrillo, General Cañas, Próspero

Fernández y Florencio del Castillo.

Otras obras a financiar con recursos del CONAVI son la construcción de varias estaciones de pesaje en las ciudades de Cartago, Limón y Cañas; colocación de carpetas asfálticas en San Carlos (obras ya licitadas por ₡1.200 millones), construcción de pasos a desnivel en la Radial Desamparados y en la Y Griega a un costo estimado de ₡ 300 y ₡ 500 millones respectivamente así como la construcción de un túnel en San Pedro para canalizar el tránsito que circula en sentido este-oeste.

replantada para desarrollar nuevas metodologías de intervención con operativos especiales de control (alcohol, velocidad, piques) y regulación de segmentos de la flota vehicular que presentan alto riesgo (vehículos pesados, transporte público).

Asimismo se encuen-

tran adelantadas las negociaciones con la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria del Ministerio de Hacienda para dotar de 400 nuevas plazas a la Policía de Tránsito.

En materia de señalamiento vial se adjudicaron obras importantes en las dis-

tintas vías nacionales que presentan alto riesgo de accidentes, se trabajó para fortalecer el sistema automatizado de acreditación de conductores y se contribuye decididamente al proceso de modernización del transporte público mediante proyectos que tendrán alto impacto en la seguridad vial del país.



Su misión fundamental consiste en asesorar al MOPT y otras instituciones del Estado en materia de cartografía, geodesia, topografía, geografía, fotogrametría, geofísica, toponimia y delimitación territorial, generando de esta manera la base cartográfica oficial del territorio nacional.

Dentro de los planes de modernización institucional, se adquirió complejo equipo de Fotogrametría Digital así como los paquetes de computación necesarios para desarrollar los procesos cartográficos de la institución.

Este importante esfuerzo permitirá agilizar el programa de actualización de los mapas del país, ofrecer a los usuarios datos cartográficos precisos en formato digital y brindar servicios fotogramétricos a la empresa privada.

Se acordó además conjuntamente con el Instituto Panamericano de Geografía e Historia (IPGH) y otros países latinoamericanos, la cooperación para la participación de Costa Rica en la ejecución del Proyecto Piloto de Gran Aliento denominado: "Cartografía Digital y Sistemas de Información Geográfica".

Se asume así la vanguardia en cuanto a diseño, desarrollo, manejo y distribución de información sobre bases de datos geoespaciales por medio de la utilización de sistemas multimedia en tanto se da un paso a la incorporación, implementación y manejo de información cartográfica en formato digital.

En asocio con la Universidad de Costa Rica y Museos del Banco Central se preparó la exposición: "Costa Rica en el Mundo de los Mapas". También se completaron los mapas: "Capacidad de Uso de la Tierra, Clases Forestales", una de las obras cartográficas temáticas más importantes así como el denominado: "Humedales de Costa Rica".

Dentro del Proyecto RADAR Costa Rica-Canadá, se efectuó el III Taller: "Análisis Digital de Imágenes Satelitarias de RADARSAT" en el que se procesaron imágenes de Costa Rica.

En materia de Límites Internacionales se efectuaron trabajos geodésicos y topográficos en las fronteras nacionales con



Nicaragua y Panamá para la densificación de los mojones existentes con el propósito de definir con mayor precisión los límites territoriales y facilitar el desarrollo integrado de las zonas fronterizas.

Prosiguió además la preparación del mapa oficial preliminar relativo al Mar Territorial, la Zona Contigua y la Zona Económica Exclusiva (límites marítimos internacionales).

El Instituto Geográfico continuó además colaborando con INCOPECA y JAPDEVA para la demarcación, con boyas marinas y mojones costeros, del sector marítimo de restricción para la pesca artesanal en la desembocadura del río Colorado en Pococí de Limón, trabajo que se realizará en todos los ríos del país.

Además, durante el período, la Comisión Nacional de División Territorial Administrativa de la República y su Comité Técnico recibieron, estudiaron y definieron sobre proyectos para la creación de nuevas unidades administrativas y se pronunciaron además sobre diferendos limítrofes.

Destacan entre otros proyectos los del Cantón de Hatillo, creación de los distritos de Chira (Puntarenas), Brisas (Alfaro Ruiz), Huacas, Monto Romo y Puerto Carrillo (Hojancha) y estudios sobre la creación de los distritos de Salitrillos y Poás (Aserrí), Arancibia, Roble y Acapulco (Puntarenas), el distrito cuarto del Cantón de Dota, San Blas (Cartago), Tablón (El Guarco) y San Rafael (Santa Ana).

Por su parte, la Comisión Nacional de Nomenclatura conoció alrededor de 288 solicitudes de bautizos de urbanizaciones, calles, escuelas y colegios.

El Instituto Geográfico brindó además de manera regular el servicio de demarcación con mojones, así como la revisión y visado de 627 planos catastrales e inspección técnica de la zona marítima terrestre de ambos litorales del país. Se efectuaron trabajos topográficos de nivelación costera, cálculo de pleamar ordinaria y levantamiento de playas, riscos y acantilados para la colocación de 2, 678 mojones.

En lo relativo a producción Fotogramétrica y Cartográfica, se realizaron diversas actividades para la modernización y actualización de la cartografía nacional. Se encuentran en proceso de actualización las hojas topográficas Barva, Naranjo, San Jorge, Zapote y Poás, del Mapa Básico de Costa Rica, ello en coordinación con el NI-MA, Agencia Cartográfica Oficial de Estados Unidos.

También se prepararon la hoja Parrita 1:50000, y se avanza en la hoja topográfica "Agres" (sector oeste de Alajuelita) del Mapa del Gran Área Metropolitana y en la hoja de San Isidro de El General.

Se generó una destacada labor de revisión y restauración para la reimpresión de las hojas 1:200 000 Golfito, Liberia, Quepos y Talamanca así como de las hojas 1:50 000 Abra, Abangares, Ahogados, Agua Fría, Aguas Zarcas, Barva, Berrugate, Buenos Aires y Candelaria entre otras.

De igual forma se imprimieron 222, 022 ejemplares cartográficos, otros 91,615 ejemplares de diversos materiales y se realizaron 1,698 reproducciones aerofotográficas de diferente formato.

También, en asocio con el Instituto Costarricense de Electricidad continuaron los trabajos cartográficos para generar la Base Cartográfica Digital del país al tiempo que se realizaron importantes estudios geográficos aplicados como: "Caracterización ambiental del río Ocloro"; "Estudio Quebrada Pilas" y "Medición acústica en el área del Parque de la Paz".

Proyecto



Hacia la transferencia en Centroamérica

La labor realizada en años anteriores permitió al Proyecto MOPT/GTZ iniciar la consolidación de su modelo de trabajo, lo que se evidenció en el respaldo dado a los Programas de Cooperación Regional para la Conservación Vial Participativa y de Mejoramiento de la Gestión de la Conservación Vial Municipal.

Para el primero, los países del área Centroamericana, por medio de COMITRAN y FEMICA mostraron interés en aplicar conceptos desarrollados en Costa Rica y adecuar alternativas similares para la intervención de sus caminos.

En el segundo programa, 14 municipalidades iniciaron un plan piloto que asegura la atención de 350 km de caminos en la tierra y con una inversión de ¢ 875 millones, el cual se enmarca en el denominado: "Triángulo de Solidaridad" mediante el cual se integran esfuerzos y recursos del gobierno central, gobiernos locales y comunidades organizadas.

También como parte del apoyo brindado a los municipios, se instaló el Sistema de Programación y Ejecución del Mantenimiento Vial (SPEM) en las municipalidades de Grecia, Turrialba y Pérez Zeledón, donde además está en marcha la III fase del Convenio suscrito entre el MOPT, CRUSA (COSTA RICA-ESTADOS UNIDOS), municipalidad y comunidades para realizar obras de conservación vial en 400 km de caminos priorizados de ese cantón.

Los equipos adquiridos con el préstamo del KFW, la asesoría de GTZ y el trabajo conjunto del MOPT, gobiernos locales y comunidades organizadas permitieron durante el 98, rehabilitar 1541 km de caminos en la tierra y dar mantenimiento permanente a otros 1985 km.

Para promover la transmisión de conocimientos y experiencias, el Proyecto elaboró material didáctico escrito ("Conservación de Caminos: Un Modelo Participativo") donde se rescatan los principios técnicos de la rehabilitación y el mantenimiento, dos videos (rehabilitación de superficies de ruedo y el sistema de drenaje) y capacitó a un total de 5904 personas en materia de conservación vial participativa.

Destaca en ese sentido la participación que ha tenido la mujer en aspectos como divulgación, diagnóstico de necesidades y gestión de recursos para emprender las obras.

AREA DE PRENSA

Prensa

Recopilar, procesar y difundir información en formato de noticia, atender las necesidades que en ese sentido plantean diariamente los periodistas de los medios nacionales y regionales, abrir espacios y procurar ángulos noticiosos para los temas que los medios nacionales no consideran noticia engloban, pero, difícilmente resumen el trabajo desarrollado por las oficina de Prensa durante el período.

Como intermediarios que somos en el proceso de difusión de información, procuramos aprovechar, con sentido de oportunidad, las posibilidades que ofrecen los medios para llegar hasta el gran auditorio. Mantuvimos, con nuestro trabajo, un pulso diario en procura de conciliar, el interés fiscalizador de la prensa por el actuar institucional con el propósito de explicar la naturaleza de las obras, proyectos y servicios que brindamos desde una institución tan compleja como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Para cumplir nuestro objetivo nos nutrimos de toda la estructura, y por ello es im-



portante reconocer la valiosa colaboración, la pronta respuesta e inquietud de las distintas dependencias del MOPT por contribuir a moldear una imagen institucional que no es otra cosa más que el reflejo del trabajo del MOPT.

El cambio fue característico del período, la reorganización a lo interno, la definición de una política de rescate de la red vial nacional, el impulso al Programa de Mejoramiento de la Conservación Vial Municipal, la sectorización del transporte público y en general la nueva estructura planteada para el

sector transportes además del proceso para contratar al "gestor interesado" fueron acciones que perfilaron la estrategia de divulgación institucional.

A lo interno procuramos, mediante publicaciones como el Boletín Apoyo Institucional, la Revista Caminos, ASECAN HOY, murales internos y otros impresos llevar información a los funcionarios del MOPT, conscientes de que son el motor de esta institución y estar al tanto de los logros y limitaciones pueden apoyarnos en la labor de divulgarlos.

A S E C A N

La Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras Nacionales continuó su arduo esfuerzo para hacer de las carreteras nacionales, sitios limpios, seguros y preservar así la belleza natural del paisaje costarricense.

Destaca en ese sentido el impulso dado al programa para crear jardines urbanos en puntos estratégicos de las carreteras. El Monumento a La Bandera, remozado y con un nuevo sistema de iluminación donado por la Compañía Nacional de Fuerza y Luz; las islas de la Autopista General Cañas comprendidas entre los hoteles San José Palacio e Irazú; las áreas verdes de la Intersección a San Antonio de Belén y los accesos a Cartago y Alajuela son esfuerzos ya materializados.

También, mediante convenio suscritos con la Municipalidad de San José y la

Compañía Nacional de Fuerza y Luz se iluminó el tramo de la circunvalación comprendido desde el Monumento a La Bandera hasta la intersección Calle Blancos, incluídas 7 lámparas para el Parque Ecológico Recreativo,

Con recursos provenientes del Consejo de Seguridad Vial y bajo supervisión de ASECAN se concretó el programa de chapas en las autopistas Braulio Carrillo (Periódico La República-Zurquí); Florencio del Castillo (Curridabat-Cartago); Bernardo Soto (Alajuela-San Ramón) y Próspero Fernández (Sabana-Cruce Brasil de Santa Ana).

De igual forma, en asocio con el MOPT se dió mantenimiento a los 37 km de derechos de vía de la Carretera Orotina-Caldera; seguimiento a los proyectos de embellecimiento de áreas verdes



en los puestos de las fronteras Norte y Sur lo mismo que al boulevard del Aeropuerto Internacional Daniel Oduber Quirós de Liberia.

Otros importantes logros fueron el fortalecimiento del Programa: "Adopte una Carretera" para el embellecimiento de los derechos de vía que ya cuenta con el respaldo de 30 empresas privadas y cinco más en trámite de ingreso y la adquisición de equipo pesado para los proyectos de embellecimiento a cargo de ASECAN.

Imagen & Diseño Gráfico de Costa Rica S.A.

Tel: (506) 225 97 64 / (506) 381 74 00

e-mail: Imagen@imagen.co.cr

Impreso: Editorial Ludóvico S.A.



Rodolfo Méndez Mata

Ministro de Obras Públicas y Transportes

Mario Fernández Ortíz

Viceministro de Obras Públicas

Juan Mena Murillo

Viceministro de Transportes

Luis Gerardo Elías

Oficial Mayor