

388.112

D 598 *lv*

MOPT

MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD
DEPTO. DE PROGRAMACION e INVESTIGACION

EVALUACION DEL PLAN VIAL PROGRAMA DE CARRETERAS NACIONALES Y REGIONALES

Programa financiado parcialmente por el
Banco Internacional de Reconstrucción y
Fomento y la Asociación Internacional de
Desarrollo. Empréstito 299-C.R. y crédito 10-C.R.

NOVIEMBRE, 1967.



MINISTERIO DE TRANSPORTES
DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD
DEPARTAMENTO DE PROGRAMACION

EVALUACION DEL PLAN VIAL PROGRAMA DE CAMINOS VECINALES

Programa financiado parcialmente por el

Banco Interamericana de Desarrollo

Préstamo 80 TF-CR

NOVIEMBRE 1967

Ministerio de Transportes
Dirección General de Vialidad
Departamento de Programación

EVALUACION DEL PLAN VIAL
PROGRAMA DE CARRETERAS NACIONALES Y REGIONALES

PROGRAMA FINANCIADO PARCIALMENTE POR EL
BANCO INTERNACIONAL DE RECONSTRUCCION Y
FOMENTO Y LA ASOCIACION INTERNACIONAL DE
DESARROLLO. EMPRESTITO 299-CR Y CREDITO 10-CR.

Noviembre, 1967.

CONTENIDO

	Página
CAPITULO I ANTECEDENTES	
1.1 Generalidades	1
1.2 Orígenes del Plan Vial	1
1.3 Estudio de Priciridades	2
1.4 Otros Objetivos del Plan Vial	2
1.5 Los Préstamos	2
1.6 Gastos en Moneda Extranjera. Lista de Bienes y Servicios	3
CAPITULO II EJECUCION DEL PROYECTO	
2.1 Inicio de las obras	6
2.2 Problemas encontrados durante la construcción	6
2.3 Inversiones realizadas	7
2.4 Período Final para Desembolsos	7
CAPITULO III BALANCE DEL PROYECTO. PROGRAMA DE TERMINACION.	
3.1 Estado de Construcción al 30 de Setiembre de 1967	12
3.2 Balance Financiero	13
3.3 Programa de Realización. 1968 - 1970	13
3.4 Cambios realizados en el programa original	20
3.5 Balance General	21

LISTA DE CUADROS

CUADRO		Página
1.1	Desglose de los Componentes de Costo	4
1.2	Lista Original de Bienes y Servicios	5
2.1	Flujo de gastos del Plan Vial. Carreteras Nacionales y Regionales	8
2.2	Flujo de Desembolsos Empréstito BIR F/IDA	9
2.3	Cronograma de Financiamiento	10
2.4	Cronograma de Desembolsos	11
3.1	Estado Físico del Programa	12
3.2	Obras construídas o en proceso de construcción	14
3.3	Balance Financiero del Programa	17
3.4	Programa de Ejecución. 1968 - 1970	18
3.5	Resumen Programa 1968 - 1970	19

EVALUACION DEL PROGRAMA DE CARRETERAS NACIONALES Y REGIONALES

CAPITULO I ANTECEDENTES

1.1 Generalidades:

El 13 de octubre de 1961 se firmaron dos contratos de empréstito entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la Asociación Internacional de Desarrollo con el objeto de financiar parcialmente obras de construcción, mejoramiento y mantenimiento de carreteras de acuerdo a una Primera Etapa del Plan Vial, Carreteras Nacionales y Regionales, elaborado por el Ministerio de Obras Públicas, hoy Ministerio de Transportes.

1.2 Orígenes del Plan Vial.

La red principal de carreteras existente a principio de 1960 había sido construída durante la década de 1932-42. Posteriormente el país se había dedicado con gran empeño en construir un sistema vecinal pero prácticamente se hizo abandono de la red primaria. Las carreteras no estaban diseñadas para soportar el tránsito existente en 1960 y mucho menos para soportar el aumento previsible para los años venideros. Se producían congestiones en la mayoría de las carreteras y los pavimentos estaban en pésimo estado.

Por otra parte, se hacía necesario construir una red de nuevas carreteras que llegara a regiones del país en pleno desarrollo pero que no contaban con un medio de transporte terrestre en forma económica.

Considerando lo anterior, el Ministerio de Obras Públicas preparó un Plan Vial que fijaba, entre sus metas, la reconstrucción y mejoramiento de la red principal de carreteras y la construcción de nuevas vías de especial prioridad para el país.

Debido a la magnitud del problema, el Plan Vial se dividió en dos programas fundamentales: Carreteras Nacionales y Regionales y Caminos Vecinales. A su vez se

subdividió en etapas para poderlo financiar ya que las inversiones propuestas requieren un período de por lo menos diez años de construcción.

1.3 Estudio de Prioridades.

Para determinar las prioridades de la primer etapa del Plan Vial, programa de carreteras Nacionales y Regionales, se hizo un estudio cuidadoso de costos de transporte y de costos de construcción con el objeto de determinar cocientes de beneficio/costo.

Con base a estos estudios se fijaron las prioridades y se determinó luego la necesidad de:

- i) Reconstruir y mejorar unos 670 Km. de carreteras Nacionales y Regionales.
- ii) Iniciar un programa de mantenimiento de carreteras nacionales y regionales que incluyera la adquisición de equipo de mantenimiento y equipo para talleres regionales y para ampliar los talleres centrales.
- iii) Realizar estudios de proyectos futuros de carreteras y adquirir equipo para topografía y ensayo de materiales.

1.4 Otros Objetivos del Plan Vial.

Además de los objetivos de construcción, mejoramiento, y mantenimiento, la Primera Etapa del Plan Vial fijó, los siguientes objetivos:

- i) Establecer una organización de carreteras con capacidad para ejecutar el programa planteado.
- ii) Organizar una industria de construcción de carreteras ofreciéndole un mercado estable.

1.5 Los Préstamos.

Para ejecutar la primera etapa del Plan Vial, programa de Carreteras Nacionales y Regionales se efectuó un empréstito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento por la suma de US \$ 5.5 millones y un crédito con la

Asociación Internacional de Desarrollo por la suma de US\$ 5.5 millones.

Las principales características del empréstito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (Empréstito 299-CR) son:

- a) El Banco abrió una cuenta empréstito por valor de US\$ 5.5 millones.
- b) El prestatario debe pagar el interés de $5\frac{3}{4}$ % anual sobre el monto principal del empréstito. La obligación de compromiso es de $\frac{3}{4}$ de 1% sobre los montos no retirados.
- c) Las amortizaciones se deben efectuar en forma semestral. La primera cuota se venció en noviembre de 1965 y la última se vence en noviembre de 1976.

Las principales características del crédito 10-CR con la Asociación Internacional de Desarrollo son:

- a) La Asociación accedió a proporcionar al Gobierno de Costa Rica un crédito por valor de US\$ 5.5 millones.
- b) El prestatario debe pagar una obligación de servicio de $\frac{3}{4}$ de 1% anual sobre el monto principal del crédito retirado y pendiente.
- c) El prestatario amortizará el principal del crédito retirado de la cuenta en abonos bienales pagaderos cada 1° de mayo y 1° de noviembre a partir del 1° de noviembre de 1971 y terminando el 1° de mayo de 2011, siendo cada abono hasta el 1° de mayo de 1981 inclusive, el medio de uno por ciento de dicho monto principal. A partir de esa fecha, cada abono será el uno y medio por ciento de dicho monto principal.

1.6 Gastos en Moneda Extranjera y Lista de Bienes y Servicios.

De acuerdo con el convenio con el Banco y la Asociación, los empréstitos financiarían el 60% de los gastos en obras por contrato, el 38% de los gastos de obras por administración y el 100% de gastos en compra de equipo y pago a consultores. El cuadro 1.1 muestra el desglose de los porcentajes del componente en moneda extranjera para obras por contrato y por administración. El cuadro 1.2 muestra el financiamiento original del programa.

CUADRO 1.1

PLAN VIAL: Programa de Carreteras Nacionales y Regionales
 DESGLOSE DE LOS PORCENTAJES DE LOS COMPONENTES
 DE COSTO DE MONEDA LOCAL Y MONEDA EXTRANJERA

Según tipo de obra: Contrato y Administración

<u>RUBRO</u>	<u>OBRAS POR CONTRATO</u>		<u>OBRAS POR ADMINISTRACION</u>	
	Local	Extranjero	Local	Extranjero
Depreciación	--	12.9	12.9 *	--
Repuestos	--	13.0	--	13.0
Combustibles y Lubricantes	--	9.1	--	9.1
Materiales	8.7	15.9	8.7	15.9
Mano de Obra	19.0	--	36.3 **	--
Administración	2.7	3.0	--	--
Ganancia	6.0	6.6	--	--
Otros	4.0	--	--	--
<u>TOTAL</u>	<u>40.0</u>	<u>60.0</u>	<u>62.0</u>	<u>38.0</u>

*) En la lista de Bienes y Servicios el Banco financió la compra de equipo de construcción, por lo tanto el porcentaje de depreciación se considera como aporte local.

***) Incluye Mano de Obra y Gastos Administrativos.

CUADRO 1.2

PLAN VIAL: Programa de Carreteras Nacionales y Regionales

PROGRAMA ORIGINAL DE BIENES Y SERVICIOS (*)

(Valores en millares de US\$)

LISTA DE BIENES Y SERVICIOS	VALOR TOTAL	GOBIERNO COSTA RICA	BANCO/IEA
1a. Construcción obras contrato	11.055	4.422	6.633
1b. Construcción por administración	2.113	1.313	305
2. Compra de equipo, repuestos y materiales de construcción por administración	942	--	942
3. Equipo de taller, equipo de mantenimiento. Partes y repuestos	2.100	--	2.100
4. Estudios, equipo de laboratorio y topografía	30	--	30
5. Consultores	440	--	440
<u>TOTAL</u>	<u>16.735</u>	<u>5.735</u>	<u>11.000</u>
%	100	34.3	65.7

*) De acuerdo a informe No. 1,
Enero de 1964.

CAPITULO II

EJECUCION DEL PROYECTO

2.1 Inicio de las obras.

Las obras se iniciaron en forma intensiva a principios de 1963.

Las causas principales por las cuales las obras no se iniciaron antes de esa fecha, fueron:

i) Hubo atrasos en la llegada de los consultores. En realidad no se contó con ellos sino hasta mediados de 1962.

Quando los consultores revisaron los planos que estaban ya listos, introdujeron cambios apreciables en la modalidad de diseño y fue necesario revisar totalmente los trabajos preliminares para poder cumplir con los nuevos requisitos.

ii) La Dirección General de Vialidad no quedó totalmente organizada sino hasta principios de 1963.

iii) No fue posible organizar grupos de equipo para ejecutar obras por administración antes de 1963, año en que se recibió la mayor parte del equipo comprado con fondos del empréstito.

2.2 Problemas encontrados durante la construcción.

Las obras se iniciaron por contrato sin que existiera una industria establecida para la construcción de carreteras. Como consecuencia de las licitaciones comenzaron a formarse empresas que no tenían experiencia en el ramo de carreteras y con capacidad financieras muy débiles.

Por este motivo, la ejecución del programa de Carreteras Nacionales y Regionales tuvo muchos tropiezos al principio y llegó un momento en que se hizo necesario cancelar varios contratos. Lo anterior perjudicó notablemente el avance que se tenía programado en la ejecución de las obras.

Otro problema que limitó sensiblemente la ejecución de las obras fue la difícil situación financiera que comenzó a atravesar el Gobierno de Costa Rica a partir de 1965 y que se agravó en 1966 y 1967. Este problema fiscal limitó los aportes locales indispensables para la buena marcha del Plan Vial y por esta razón varios proyectos tuvieron que atrasarse en forma obligada.

2.3 Inversiones Realizadas.

En el Cuadro 2.1 se muestra el flujo de gastos del programa, en forma real de 1963 a 1966, estimado para 1967 y programado para el período 1968-1970.

El cuadro 2.2 muestra el uso de los empréstitos y el Cuadro 2.3 el cronograma de financiamiento que se resume en el Cuadro 2.4.

Como se puede ver en el Cuadro 2.4 el costo total del programa ascenderá a US\$ 20.8 millones en lugar de US\$ 16.7 millones originalmente programado.

Este aumento de costo, de un 25% se debe a un incremento en los costos de construcción sobre lo originalmente estimado.

2.4 Período final para los desembolsos.

De acuerdo con las ampliaciones otorgadas, el último desembolso se efectuará el 31 de diciembre de 1967. A partir de esta fecha, el Gobierno de Costa Rica procederá con sus propios recursos a terminar las obras en ejecución e iniciará otras obras incluidas en la lista original.

CUADRO 2.1
FLUJO DE GASTOS DEL PLAN VIAL 1° ETAPA
(Miles US\$)

CATEGORIAS	1961/1963	1964	1965	1966	1967 Estimado a Dic./67	SUB-TOTAL			Programado 1968	Programado 1969	Programado 1970	TOTAL
						1968	1969	1970				
1 Reconstrucción y construcción de carreteras	1.033	1.679	1.975	3.204	4.494	12.385	1.247	1.151	373	15.156		
1a. Obras por Contrato	271	932	1.391	2.525	3.794	8.913	347	352	162	9.774		
1b. Obras por Administración	762	672	452	593	650	3.119	193	297	82	3.691		
1c. Obras por Administración sin reembolso	--	75	132	96	50	353	707	502	129	1.691		
2 Equipo de construcción *	169	426	341	24	135	1.095	--	--	--	1.095		
3 Equipo de mantenimiento *	1.223	394	211	6.	--	1.834	--	--	--	1.834		
4 Estudios y equipo de laboratorio	--	62	--	--	--	62	--	--	--	62		
5 Pago de Consultores	88	210	194	89	90	671	--	--	--	671		
6 Ingeniería de Construcción	103	168	198	320	449	1.238	125	115	37	1.515		
TOTAL (1+2+3+4+5+6) :	2.616	2.939	2.919	3.643	5.168	17.285	1.372	1.266	410	20.333		

NOTAS:

*) Incluye repuestos y materiales

CUADRO 2.2

FLUJO DE DESEMBOLSOS. EMPRESTITO BIRF/IDA

(Valores en millares de US\$)

CATEGORIA	1961/1962	1963	1964	1965	1966	1967 Estimado	TOTAL Estimado
1a Obras por Contrato	--	136	507	933	1.315	2.302	5.193
1b Obras por Administración	--	274	60	338	246	267	1.185
2. Equipo de Construcción *	--	169	426	341	24	135	1.095
3. Equipo de Mantenimiento *	--	1.223	394	211	6.	--	1.834
4. Estudios y Equipo de laboratorio	--	--	62	---	--	--	62
5. Pago de Consultores	--	88	210	194	89	90	671
TOTAL	--	1.890	1.659	2.017	1.680	2.794	10.040

NOTAS:

*) Incluye repuestos y materiales.

CUADRO 2.3.

CRONOGRAMA DE FINANCIAMIENTO

(Miles de US\$)

-10-

CATEGORIAS	PROGRAMADO										TOTAL	
	1962/1963	1964	1965	1966	1967 ESTIMADO	SUB-TOTAL (Est.)	1968	1969	1970	TOTAL		
	BRF/IDA G.de CR	BRF/IDA G.de CR	BRF/IDA G.de CR	BRF/IDA G.de CR	BRF/IDA G.de CR	BRF/IDA G.de CR	G.de CR	G.de CR	G.de CR	BRF/IDA G.de CR		
1) Reconstrucción y construcción de carreteras												
1a) Obras por Contrato	136	507	933	1,315	2,302	5,193	3,720	347*	352*	162	5,193	4,591
1b) Obras por Administración	274	60	338	246	297	1,185	1,034	193	297	82	1,185	2,506
1c) Obras por Administración sin reembolso	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-
2) Equipo de Construcción	169	426	341	24	135	1,095	-	-	-	-	1,095	-
3) Equipo de Mantenimiento	1,223	394	211	6	-	1,834	-	-	-	-	1,834	-
4) Estudios y Equipo de laboratorio	-	62	-	-	-	62	-	-	-	-	62	-
5) Pago de Consultores	88	210	194	89	90	671	-	-	-	-	671	-
6) Ingeniería de Construcción	-	103	-	-	-	-	1,238	125	115	37	-	1,515
7) Mantenimiento	-	5,408	-	2,770	2,707	-	17,175	2,750	2,800	2,900	-	25,625
TOTAL	1,890	6,134	2,017	1,680	2,794	10,040	24,420	4,122	4,066	3,310	10,040	35,918

*) Incluye \$ 174 para 1968 y \$352 para 1969 financiados por el IDB, Proyecto La Marina - P'hal.

CUADRO 2.4

PLAN VIAL: Programa de Carreteras Nacionales y Regionales

CRONOGRAMA DE DESEMBOLSOS, REAL, ESTIMADO Y PROGRAMADO

(Valores en millares de US\$)

	R E A L			Estimado	SUB-TOTAL	PROGRAMADO		TOTAL	%		
	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969	1970			
Banco/IDA	1.890	1.659	2.017	1.690	2.794	10.040	---	---	10.040	49.4	
G.Costa Rica	725	1.280	902	1.963	2.374	7.245	1.372	1.266	410	10.293	50.6
TOTAL	2.615	2.939	2.919	3.643	5.168	17.285	1.372	1.266	410	20.333	
%	12.9	14.5	14.4	17.9	25.4	85.1	6.7	6.2	2.0	100	

CAPITULO III

BALANCE DEL PROGRAMA Y PROGRAMA DE TERMINACION

3.1 Estado de construcción, al 30 de Setiembre de 1997.

Al 30 de setiembre de 1997, el balance físico del programa se muestra en el siguiente cuadro:

CUADRO 3.1

PLAN VIAL: Primer Etapa de Carreteras Nacionales y Regionales

ESTADO FISICO DEL PROGRAMA

Categoría	N° de Proyectos	Long. Km	Costo revisado (Millones US\$)	%
1a) Obras por Contrato				
Construidas o en construcción	21	252.9	9.1	93
En diseño (96.%)	1	2.5	0.2	2
<u>TOTAL</u>	22	255.4	9.3	100
1b) Obras por administración				
Construidas o en construcción	21	60.4	2.9	93
Diseño (100% terminado)	4	25.7	0.3	17
<u>TOTAL</u>	25	86.1	3.5	100
1c) Obras sin Reembolso				
Construidas o en construcción	7	50.1	0.5	29
Diseño 90% terminado	9	135.6	1.1	71
<u>TOTAL</u>	16	185.7	1.6	100

La lista de obras construídas o en proceso de construcción se muestran en el cuadro 3.2.

3.2 Balance Financiero.

El balance financiero del programa, al 30 de setiembre de 1967 se muestra en el cuadro 3.3.

3.2 Programa de Realización Período 1968 - 1970

Se estima que las siguientes obras por contrato se continuarán y terminarán durante el primer trimestre de 1968.

PV50-7R	Villa Colón - Puriscal
PV35-141R	Florencia - Muelle
PV29-21-R2	Belén - Nicoya
PV31-144R	Interamericana - Miramar
PV53-21PC	Puente Río Enmedio

El programa de realización de obras se muestra en el cuadro 3.4 y un resumen de los gastos se muestra en el cuadro 3.5.

Como se puede ver, el proyecto **Marina** -Pital se hará financiado parcialmente con fondos del BID en la Segunda Etapa Caminos Vecinales.

También debe aclararse que en lugar de Heredia-Los Angeles (carretera a Sarapiquí) se construirá la sección San Isidro - Vara Blanca, sin embargo se ha considerado dentro del plan un programa intensivo de mantenimiento de la sección Heredia-Los Angeles.

CUADRO 2.2

PLAN VIAL: Primer Etapa de Carreteras Nacionales y Regionales

OBRAS CONSTRUIDAS O EN PROCESO DE
CONSTRUCCION AL 30 DE SETIEMBRE DE 1967

(Valores en millares de colones)

1a) OBRAS POR CONTRATO.

	<u>NOMBRE</u>	<u>Long. Km</u>	<u>Costo Revisado</u>	<u>% Construccion</u>
PV4-104R	Sabana - Pavas	3.04	719	100.0
PV7-210R	Curridabat-San Antonio	0.33	161	100.0
PV55-10-3C2	Pavones - Siquirres	18.40	2.653	100.0
PV12-21R	Liberia - Guardia	18.13	3.159	100.0
PV8-4-2R	Desamparados-Acosta	22.53	5.000	91.8
PV53-R2C	Radial Zapote	2.33	2.620	95.0
PV25-125R	Alajuela-Carrizal	9.19	1.103	100.0
PV20-11R	San Josecito - Atenas	19.94	3.065	100.0
PV6-211R	Y Griega-San Antonio	3.10	1.322	100.0
PV32-131R	Grecia - La Argentina	7.80	1.043	100.0
PV44-204R	Zapote - San Francisco	1.02	858	100.0
PV50-7R	Villa Colón - Puriscal	13.00	4.430	83.3
PV29-21R	Guardia - Belén	17.99	5.163	100.0
PV40-123R	Alajuela-Santa Bárbara	3.66	1.450	100.0
- - -	Tres Puentes en San Carlos	--	1.780	100.0
PV19-145R	Interamericana-Las Juntas	8.40	1.440	100.0
PV35-141R	Florencia-Muelle	14.90	3.770	73.9
PV29-21R2	Belén - Nicoya	55.11	13.930	81.4
PV52-19R	Cañas - Tilarán	22.80	4.910	87.3
PV53-21PC	Puente Río Enmedio	--	980	74.3
PV31-144R	Interamericana- Miramar	7.20	490	63.1
	<u>SUB-TOTAL</u>	252.90	60.131	90.5

Continuación CUADRO 3.2

1b) OBRAS POR ADMINISTRACION

	<u>NOMBRE</u>	<u>Long. Km</u>	<u>Costo Revisado</u>	<u>% Construido</u>
PV4-104R	Sabana - Pavas	1.09	262	100.0
PV7-210R	Curridabat-San Antonio	0.70	110	100.0
PV55-10-3C2	Pavones - Siquirres	20.09	4.351	100.0
PV11-215R	Zapote - Curridabat	2.00	383	100.0
PV29-21RP	Guardia - Santa Cruz-			
	Puentes	--	930	100.0
PV39-10RP	Turrialba-Tres Equis-			
	Puente	--	428	100.0
PV1 -5-3R	Santo Domingo-Pirro	2.60	1.196	100.0
PV2-130R	Alajuela-San Isidr	8.12	2.159	100.0
PV2-130PC	Puente Itiquis y accesos	--	314	100.0
PV10-2-2C	Desvío Curridabat	1.50	1.040	100.0
PV5-123R	San Joaquín - Santa Bárbara	3.79	897	100.0
PV5-123PZ	Puente Río Segundo y accesos	--	226	100.0
PV5-123P1	Puente Río Porrosatí y			
	accesos	--	403	100.0
PV3-6R	San José - Rancho Redondo	9.36	2.361	100.0
PV8-4R-PC	Puente sobre Río Jorco	--	250	100.0
PV8-4R-PC1	Alcantarilla Cucubres	--	87	100.0
PV27-2R2	San José - Curridabat	1.30	651	100.0
PV30-201R	Betania - Guadalupe	1.70	602	100.0
PV23-216R	Ipís - Coronado	2.17	1.228	100.0
PV15B-7R	San José-Santa Ana,			
	Sección B	3.12	920	84.5
PV15C-7R	San José-Santa Ana,			
	Sección C	2.90	610	83.1
	SUB-TOTAL	60.44	19.449	98.7

Continuación CUADRO 3.2

1c) OBRAS POR ADMINISTRACIONSIN REEMBOLSO.

	<u>NOMBRE</u>	<u>Long</u> <u>Km</u>	<u>Costo</u> <u>Revisado</u>	<u>%</u> <u>Construido</u>
PV3-6M	San José - Guadalupe	2.30	127	100.0
PV27-2R1	San José - Curridabat (Sección San Pedro)	1.00	269	100.0
PV1-5R2	San José - Tibás - Santo Domingo	3.50	408	100.0
PV-26-4R	San José - Desamparados	2.40	438	100.0
PV9-213R	San José - Paso Ancho	1.85	156	100.0
PV22-10R	Cartago - Cervantes	19.00	1.070	23.6
PV48-19R	Tilarán - Arenal	15.00	500	100.0
	<u>SUB-TOTAL</u>	50.05	2,968	72.4
	<u>GRAN TOTAL</u>	363.39	82.548	91.8

CUADRO 3.3PLAN VIAL: Primer Etapa de Carreteras Nacionales y RegionalesBALANCE FINANCIERO AL 30 SETIEMBRE 1967

(Valores en millares de US\$)

CATEGORIA	Costo revisado (Millares US\$)	Gastado al 30 de Set., 1967 (Millares US\$)	% Gastado
1a Obras por Contrato			
Construidas o en construcción	9.09	8.18	90
En diseño	0.16	--	--
<u>SUB-TOTAL</u>	9.25	8.18	90
1b Obras por Administración			
Construidas o en construcción	2.92	2.89	99
En diseño	0.62	--	--
<u>SUB-TOTAL</u>	3.54	2.89	99
1c) Obras sin reembolso			
Construidas o en construcción	1.11	0.32	29
En diseño	0.44	--	--
<u>SUB-TOTAL</u>	1.55	0.32	29
CATEGORIAS 2-3-4-5:	3.45	3.36	97
<u>TOTAL</u>	17.79	14.75	82

CUADRO 3.1.

PROGRAMA DE EJECUCION DEL RESTO DE
OBRAS DE LA PRIMERA ETAPA DEL PLAN VIAL

PERIODO: 1968-1970
REVENIDO AL 31 DE OCTUBRE 1967
(Costo Milés de US)

-18-

CATEGORIAS	1 9 6 8				1 9 6 9				1 9 7 0		
	1°	2°	3°	4°	1°	2°	3°	4°	1°	2°	
1a) OBRAS POR CONTRATO											
Villa Colón - Puriscal	48	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Florencia - Muelle	31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Beñón - Nicoya	77	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Intramericana - Miramar	2	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Puente Rfo Enmedio	15	--	--	--	--	--	--	--	75	87	87
Circunvalación - San Pedro	162	--	87	87	88	88	88	88	--	--	--
La Marina - Pital **	526	--	--	87	88	88	88	88	75	87	87
SUB-TOTAL	861	--	87	87	88	88	88	88	75	87	87
1b) OBRAS POR ADMINISTRACION											
Fuentes - Lourdes	42	40	40	40	--	30	30	30	--	--	--
Ciudad Quesada - Florencia	135	--	--	--	45	41	40	40	41	41	41
Ciudad Quesada - La Marina	244	--	--	--	41	41	--	--	--	--	--
San José - Santa Ana (Sección A)	31	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
SUB-TOTAL	572	40	40	40	86	71	70	70	41	41	41
1c) OBRAS POR ADMINISTRACION SIN MEMORISO											
Laguna - Ciudad Quesada	236	--	--	--	40	40	39	39	39	39	39
Tilms - San Isidro	105	38	15	14	--	--	--	--	--	--	--
Decamparados - Patarrá	150	30	30	45	45	52	--	--	--	--	--
Naranjo - Laguna *	211	--	50	50	59	--	--	--	--	--	--
Tilms - Lorente	29	--	--	--	--	--	--	--	--	--	--
Heredia - Vara Blanca	207	--	26	26	26	26	26	26	26	25	25
Heredia - Los Angeles) (Gallito) **	88	--	43	43	--	--	--	--	--	--	--
Cartago - Cervantes	117	30	23	26	12	--	--	--	--	--	--
Cervantes - Turrialba *	195	33	30	30	42	30	--	--	--	--	--
SUB-TOTAL	1.338	130	121	222	224	148	65	65	65	65	64
TOTAL	2.771	376	161	349	393	307	223	223	181	181	102

*) Estas obras se construirán por contrato
**) Véase texto artículo 3.3

CUADRO 3.5

PLAN VIAL: Programa de Carreteras Nacionales y Regionales

PROGRAMA DE EJECUCION DE OBRAS - RESUMEN

(Costo en millares de US\$)

<u>CATEGORIA</u>	1968		1969		1970		<u>TOTAL</u>
	1er Sem	2° Sem	1°	2°	1°	2°	
1a) Obras por Contrato	173	174	176	176	162	-	861
1b) y 1c) Obras por Ad- ministración	364	536	529	270	211	-	1.910
<u>TOTAL</u>	537	710	705	446	373	-	2.771

3.4 Cambios realizados en el programa original.

Se excluyeron del programa original las siguientes obras:

Categoría 1A) Obras por Contrato.

Sub-Proyecto PV17-140R - La Marina - Pital.

Esta obra se sacó a licitación tres veces sin éxito positivo. Su costo revisado es de \$ 523.000.00.

Sub-Proyecto PV24-110C - San José-Alajuelita.

Costo estimado \$ 677.000.00

PV51-11R - Atenas - San Mateo

Costo estimado \$ 1.444.000.00

Estas obras por su magnitud no se pueden realizar con fondos propios del Gobierno de Costa Rica.

Obras originalmente incluidas en el Grupo 1A y que fueron pasadas al Grupo 1B.

Obras por Administración.

PV33-15R - Naranjo - Laguna

PV34-114R - Ciudad Quesada - Florencia

PV38-140R - Ciudad Quesada - La Marina

Las obras de ejecución pendientes, del Grupo 1C:

PV-36-10R - Cervantes - Turrialba, con un costo revisado de \$ 195.500.00

PV-33-15R - Naranjo - Laguna, con un costo revisado de \$ 210.500.00, posiblemente se construyan por contrato con recursos propios del Gobierno de Costa Rica durante 1963.

3.5 Balance General del Plan Vial.
Programa de Carreteras Nacionales y Regionales.

Cierto es que la ejecución del Plan Vial, programa de carreteras Nacionales y Regionales ha tenido muchos tropiezos durante su realización. Fue prácticamente imposible ajustarse al primer programa que establecía un período de construcción de tres años.

Sin embargo el balance general se puede considerar muy satisfactorio. Algunos de los siguientes puntos son sobresalientes en este sentido:

- i) Se logró organizar una Dirección General de Vialidad, con un personal técnico y administrativo con capacidad para ejecutar no sólo programas como el presente, sino programas aún más ambiciosos.
- ii) Se logró establecer métodos y procedimientos de mantenimiento de carreteras y caminos que pueden dar la seguridad de que no se van a perder las inversiones realizadas.
- iii) Las obras realizadas han tenido un impacto inmediato en el desarrollo de las regiones que atraviesan o la disminución de costos de transporte han sido sensibles en la economía general del país. El tránsito generado en la mayoría de los casos, ha sido muy superior al esperado.
- iv) Se ha formado un grupo de unos 14 contratistas locales que tienen buenas bases financieras, buena organización y equipo, con capacidad para ejecutar obras por más de \$ 36 millones anuales.
- v) Se ha formado conciencia en el país de la necesidad de más y mejores carreteras. Ya existe en el público y en los usuarios en general, la idea de que una carretera modesta, ajustada a la capacidad económica del país pero diseñada con miras al tránsito futuro, no son inversiones de lujo. El país ha comprendido la importancia que tiene la disminución de los costos de transportes para el buen desarrollo de la economía general del país.