



Un Año de Realizaciones



1990-1991

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

PRENSA Y RELACIONES PUBLICAS:

Una ventana para
el costarricense.



Nada de lo que se ha hecho, de lo que ha sido necesario rectificar o de los éxitos que tenemos que compartir, llegarían a quienes tienen que llegar - a todos los costarricenses - sin el importante apoyo que las autoridades han dado a la Oficina de Relaciones Públicas de este Ministerio.

Aquí, hemos aprendido a valorar en todo lo que vale la comunicación colectiva, el adecuado uso de sus instrumentos, la eterna vigencia de la crítica y la autocrítica. Aquí se ha fortalecido el criterio de oportunidad en la atención que se le brinda a los miembros de la prensa nacional, quienes en su diario y abnegado ejercicio profesional se interesaron en saber qué hacemos, cómo lo hacemos y cuáles beneficios aportamos. Los medios de comunicación colectiva, por otra parte, y quienes profesionalmente los representan, fueron para nosotros el primer acicate en un trabajo que apenas comienza y que, sin embargo, nos llena de orgullo.

Ana Madrigal Castro
Directora de Prensa y Relaciones
Públicas



Este informe fue editado en 1991.

Producción Periodística:

Departamento de Prensa y Relaciones Públicas.

Directora de Prensa y Relaciones Públicas:

Ana Madrigal Castro

Producción Gráfica:

GAUdiseños Ltda. Tel. 23-1206

Diseño Gráfico y Dirección Fotográfica:

Raúl Becerra Santoro

Fotógrafo Principal:

José Antonio Vives Calderón

Impresores:

Impresora Tica, S.A.

Con profesionalismo, los medios masivos de información hicieron posible que el costarricense se enterara de la obra emprendida por el MOPT en todo el país.

Fotos de Portada:

La nueva ley de tránsito disminuirá los riesgos de accidente del tránsito.

El arquitecto Guillermo Madriz inspecciona en forma periódica la ejecución de las distintas obras que son responsabilidad del MOPT.

380
C 837-u
1990-1991
MOPT

Presentación

Durante el primer año de esta administración, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), fue actor y testigo de importantes avances en la construcción de obras de bien público y en la mejora sustantiva del transporte nacional. Atrás quedaron las excusas presupuestarias y técnicas con las que en el pasado se pretendió legitimar el aletargamiento sufrido por la institución en los últimos diez años.

A partir de mayo de 1990, las metas de progreso con justicia social que inspiran al Gobierno de la República, tuvieron expresión en obras concretas que en beneficio de todos los costarricenses florecieron a lo largo y ancho del país.

A la vuelta de pocos meses, el presente y el porvenir del costarricense se asienta, más que en palabras o en promesas que nunca se cumplieron, en una obra de gobierno que está a la vista. En lo que al MOPT respecta, esto es evidente en la existencia de mejores caminos, en puentes que habilitaron vías indispensables para la producción y el desarrollo, en el rescate de proyectos que nunca antes pasaron del plano burocrático al que los condenaron desde su nacimiento pero, sobre todo, en una nueva manera de entender y de ejecutar la función pública. Esto último ha sido, quizá, la clave de buena parte del éxito que hoy queremos compartir con todos los costarricenses.

Tenemos que admitir que la tarea no ha sido fácil. Que han sido necesarias energías y sen-



El Presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón F. y el ministro Guillermo Madriz durante el acto de inauguración de una obra de beneficio suburbano.

tido de la oportunidad extraordinarios. Pero los resultados recompensan.

Tal es el caso de la decisión de disminuir, en todo lo posible, el innecesario gasto administrativo para revertirlo, como inversión, en obras de desarrollo. Gracias a medidas como estas, el Ministerio ha recuperado un liderazgo que nunca debió perder y gracias al cual, las obras públicas han vuelto a ejecutarse con prontitud, con calidad y de acuerdo con prioridades técnicamente establecidas.

El efecto, al interior de la institución, tampoco se ha dejado esperar: ha renacido la mística y el entusiasmo en niveles que contagian y que transforman lo que fueron acciones aisladas, en una dinámica ministerial renovadora.

Desde el 8 de mayo de 1990 nos propusimos, como tarea inmediata, la consecución de recursos necesarios y suficientes que le garantizaran al país un desarrollo pujante y soste-

nible. La consecución de créditos sanos para nuestra economía con los distintos organismos financieros y el empeño que pusimos para incrementar el presupuesto de la institución y por lo tanto, la construcción de obras, hicieron posible la realización de programas de gran relevancia nacional y aseguraron la existencia de otros recursos que auguran un prometedor futuro.

Con la urgencia que ameritaba, nos ocupamos del deplorable estado de la Interamericana, especialmente en el sector sur del país; del congestionamiento vehicular de San José, y del abandono en que se

había dejado el tramo Costanera-Barú-Piñuela-Palmar Norte. Entre otros, se impulsó el corredor norte que comunica a Guanacaste con Limón, en el que se ejecutaron proyectos como el de Chirripó-Puerto Viejo y el de Santa Cecilia-Guatuso.

Sin dilación se atendió, de manera esmerada, a sectores marginales que habían ido perdiendo su fe en el Estado que nunca, o pocas veces, le tendió su mano cuando se la pidieron.

En todo nuestro territorio se sintió la presencia del MOPT con acciones nuevas que aliviaron o erradicaron los viejos males.

Con decisión, se desenmarañaron viejos problemas que se habían institucionalizado con el tiempo; se continuó con la regulación y control de los servicios en taxis y autobuses, se mejoró el sistema de licencias de conductor, principalmente con la ampliación de cursos de Educación Vial en diferentes niveles, y se otorgó por otro lado, una real importancia al control de pesos y dimensiones en los vehículos de carga.

En el campo del transporte,

ha sido muy valiosa la labor realizada en este período por algunos órganos adscritos al despacho ministerial, los cuales, en su ámbito de competencia, han coadyuvado a la regulación y control del transporte en el país y a mejorar, a la vez, la seguridad ciudadana y la de los equipos que prestan servicio.

Reconocemos especialmente el trabajo realizado por la Comisión Técnica de Transportes, el Consejo de Seguridad Vial y el Consejo Técnico de Aviación Civil.

Pese a la situación precaria de la maquinaria del MOPT se hicieron esfuerzos para comprar llantas, lubricantes y repuestos. Sin embargo, el equipo seguía siendo insuficiente.

Esto se resolvió con el alquiler de equipo privado, que permitió la celeridad mientras se agiliza la adquisición de nueva maquinaria para cumplir con eficiencia los objetivos para los que fue creada la institución.

En lo que respecta al desarrollo de puertos aéreos y marítimos, el trabajo del MOPT ha sido igualmente dinámico. Si bien la magnitud de las inversiones y el tamaño tanto como la complejidad de las obras nos impiden metas integralmente cumplidas, durante el primer año de esta administración, los avances logrados son apreciables y altamente satisfactorios.

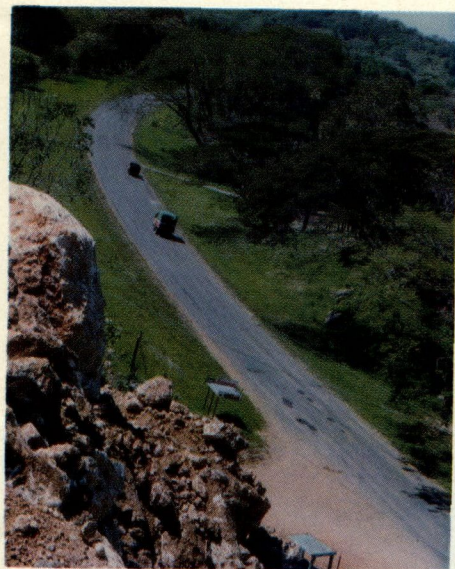
Debo reconocer, sin embargo, que todo esto no hubiera sido posible sin la ayuda responsable y esmerada de los legisladores quienes contribuyeron a la rápida aprobación de créditos; de los dirigentes comunales que nos señalaron los males y contribuyeron a definir las soluciones y de todos los costarricenses, que de uno u otro modo, han coordinado con nosotros esos trabajos que le están deparando a Costa Rica un nuevo rostro y un nuevo entorno para disfrutarlo todos con mayor dignidad.

A todos, muchas gracias.

Guillermo Madriz de Mezerville.
Ministro de Obras Públicas y Transportes.



El trabajo de equipo y el estrecho contacto con las comunidades son claves para la toma de decisiones en materia de obras públicas y transportes.



Inversión Red Vial Nacional (Mayo 1990 - abril 1991)

	Longitud en kilómetros	Costo en miles de colones
Región I	1.364.9	65.393.1
Región II	1.041.1	52.251.8
Región III	1.069.7	47.457.8
Región IV	130.1	22.105.3
Región V	1.300.7	46.398.4
Región VI	1.087.7	33.866.4
Totales	5.994.2	267.472.8

Inversión Red Vial Cantonal (Mayo 1990 - abril 1991)

Región	Longitud en kilómetros	Inversión en miles de colones
Central	592.3	73292.1
Norte	1845.1	165825.0
Pacífico Norte	385.5	41629.4
Atlántico	141.5	63629.9
Sur	296.7	44586.1
Pacífico Central	118.8	45080.7
Totales	3.379.9	434043.2

Fuente: Mantenimiento Vial M.O.P.T.

Las obras emprendidas garantizarán el traslado seguro y oportuno de los productos hacia los mercados locales y nacionales.

y las de las autoridades del MOPT. Sobre recomendaciones técnicas serias, se señalaron las prioridades en las distintas comunidades y se comenzó con aquellas obras que permitieran un incremento en la producción mediante el traslado seguro y oportuno de los productos hacia los mercados; que fomentaran las exportaciones o que incentivaran el turismo.

Simultáneamente se definieron objetivos claros y precisos en el Sector Transporte, con el fin de otorgar mayores recursos a los programas de rehabilitación y mantenimiento de obras así como para continuar los proyectos en marcha.

OBRAS PUBLICAS



**Un nuevo concepto
orienta la
administración:**

Nuevas pautas delinearon el quehacer de la División de Obras Públicas a partir del 8 de mayo de 1990.

Una novedosa iniciativa del titular de esta cartera, arquitecto Guillermo Madriz de

Mezzerville, redefinió esquemas tradicionales para terminar, al momento de ejecutar las obras públicas, con la improvisación, con el despilfarro de recursos y con el predominio, que se dió en otros tiempos, de la política sobre las recomendaciones técnicas.

Para ello se conjuntaron los recursos y las ideas de los legisladores, la de los representantes de los municipios y de las asociaciones de desarrollo

En este período se le prestó especial atención a la inversión pública en la reconstrucción y mantenimiento de la Red Nacional y Cantonal de Caminos, la cual presentaba, en mayo de 1990, un considerable deterioro en el 65% de los 35 mil kms. que la conforman.

En el campo de la infraestructura vial, el 90% de la inversión se orientó al mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red actual. Se logró una notable mejora en una extensión de 6.120 kms, que recibieron mantenimiento rutinario y en otros 100 kms., que recibieron mantenimiento periódico.

En cuanto a la Red Cantonal, se realizó mantenimiento rutinario y periódico en unos 2.230 kms. Ambos objetivos requirieron de una inversión estimada de 1.331 millones de colones. De esta forma fue posible mantener en condiciones aceptables toda la red vial por la que transita nuestra riqueza productiva.

Bajo la modalidad de Obras por Contrato, las empresas constructoras se abocaron a la construcción de nuevos proyectos como los de Atenas-San Mateo, Orotina-Río Grande de Tárcos, Alajuela Carrizal Cañas-Bebedero y Río Chirripó-Puerto Viejo, entre otros, con una inversión, en el período, de más de 700 millones de colones para una cobertura de más de 400 kms. de carreteras.

En forma complementaria se utilizaron recursos externos y la correspondiente

Carreteras, caminos y puentes.

El progreso llega a las áreas rurales y las vías se hacen más aptas para el tránsito del transporte que todavía tiene como medios la tracción animal.



contrapartida para continuar con la Segunda Etapa de Mejoramiento de Caminos, con el Proyecto de Desarrollo

Agrícola de la Zona Atlántica, PRODAZA y con algunos tramos de la Costanera Sur, como Barú-Piñuela-Palmar



Al garantizarle al país una mejora sustancial en materia vial se apoya el esfuerzo de muchos pequeños y medianos productores costarricenses; ayudando así al proceso nacional y anticipándose a las necesidades del futuro inmediato.

Norte, con una inversión total de 745.7 millones de colones. Por aparte se efectuó la rehabilitación de 72 kms. de la carretera Interamericana Sur y Paso Real-Piedras Blancas, a un costo de 650 millones de colones.

En resumen, el total de inversión en proyectos viales fue de 2.854.1 millones de colones.

La rehabilitación y el mantenimiento de carreteras han sido prioritarios para el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



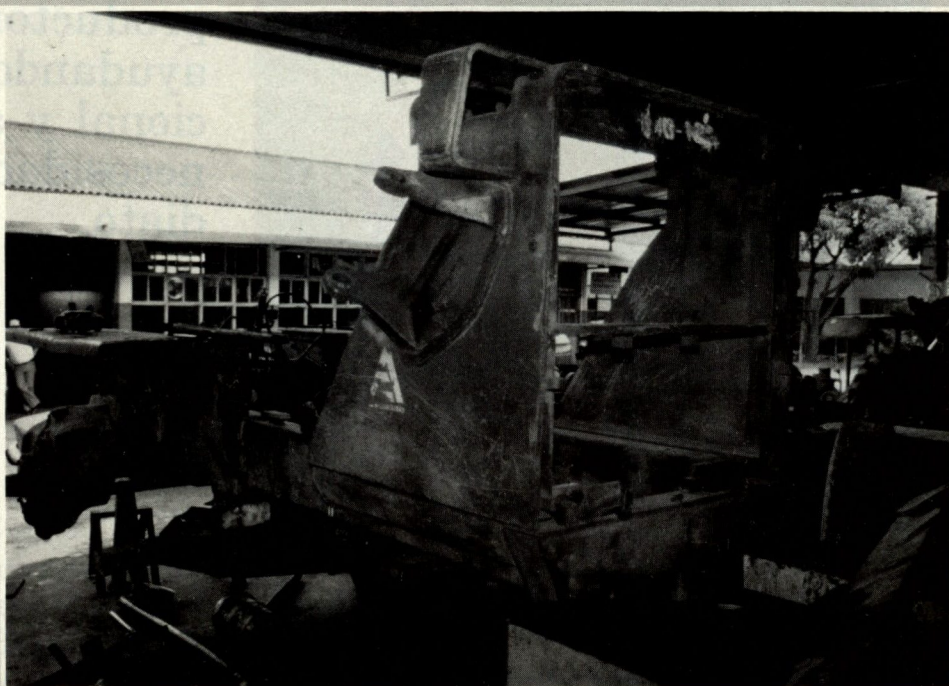
Poco o nada se hubiera ejecutado en obras públicas de no haber sido por los esfuerzos que se hicieron para poner en operación el equipo necesario.

El equipo y la maquinaria del MOPT se encontraba, para el 8 de mayo de 1990, en deplorable estado, con un promedio de vida útil no mayor de un 15%. En los últimos ocho años el MOPT no adquirió nuevas unidades. Sobre este hecho irreversible, se brindó mantenimiento correctivo y preventivo tanto al equipo pesado como al liviano, y se puso en operación el 67% de la flota al activar 119 unidades. En prevención de necesidades impostergables, sin embargo, se hacen gestiones para adquirir nueva maquinaria que permita, en muy corto plazo, mejorar todavía más la creciente atención que nuestras carreteras demandan.

Equipo y maquinaria

Como parte de las acciones inmediatas emprendidas por el MOPT destacan el mantenimiento correctivo y preventivo efectuado al equipo pesado y liviano.

Gracias a los esfuerzos hechos por el MOPT se logró poner en operación al 67% de la flota activando 119 unidades tanto de equipo pesado como liviano.



Con gran visión de desarrollo y como apoyo a los sectores de exportación y turismo, la actual administración destinó importantes recursos a varios aeropuertos del país.

En primer lugar se efectuaron mejoras y ampliaciones en la terminal de pasajeros del Aeropuerto Internacional "Juan Santamaría" y se programó la construcción de una moderna terminal de pasajeros en el aeropuerto "Tomás Guardia", de Liberia, considerado la segunda terminal aérea internacional del país. Una vez concluido el proyecto de ampliación de pista y construida la nueva terminal, será posible el aterrizaje de cualquier tipo de aviones a turbina, lo que promoverá el

Aeropuertos



turismo y la exportación de productos perecederos. Este aeropuerto funcionaría además como terminal alterna al Juan Santamaría.

En la nueva pista de aterrizaje y la plataforma de estacionamiento construidas en Barra del Colorado, el MOPT invirtió ₡28.5 millones.

La reconstrucción de la pista de aterrizaje del Aeropuerto de Barra del Colorado y la construcción de una plataforma de estacionamiento con

capacidad para cuatro aviones, promoverá la afluencia de turismo, en una de las zonas más visitadas por extranjeros. Actualmente se tramita la licitación para la contratación de las salas de Migración y Aduana del Aeropuerto Juan Santamaría.

El total de inversiones en este campo es cercano a los 800 millones de colones.



Una significativa inversión efectuó el MOPT en la terminal de pasajeros del aeropuerto Internacional Juan Santamaría para garantizarle al usuario una mayor funcionalidad y confort al usuario.

Puertos y transporte marítimo

Con el firme propósito de apoyar al sector exportador, el MOPT se vió obligado a atender con prontitud el serio problema ocasionado por la falta de capacidad de nuestra infraestructura portuaria.

En el Atlántico se iniciaron gestiones para lograr, en el corto plazo, la construcción de un nuevo puesto de atraque en Moín.

Para ello se trabajó en la limpieza y dragado del área dispuesta para la ampliación y se realizan los trámites para la contratación de compañías consultoras y constructoras especializadas. Asimismo, se tramitó la contratación de obras de protección del "Muelle 70", utilizado generalmente por grandes embarcaciones bananeras.



En el Puerto de Caldera por otra parte, se llevó a cabo un dragado que permitió un mejor manejo portuario y se trabajó aceleradamente en la ampliación del rompeolas, de gran importancia para el mantenimiento del puerto ya que impide la sedimentación

en la dársena.

Durante este año se avanzó 75 metros con un costo aproximado a los 95 millones de colones; se hacen esfuerzos para alcanzar los 350 metros de largo recomendados por una misión técnica japonesa que en su momento efectuó estudios con este fin.

En Puntarenas, el MOPT, continuó con la construcción de un edificio para el recibo y venta de pescado conforme a un diseño que albergará 19 cubículos con espacio suficiente para lavar, filetear o vender el producto más cómodamente y en condiciones más higiénicas. Esta obra forma parte del Proyecto Terminal Portuaria Multipropósito de barrio "El Carmen", y constituye un complemento del sistema de



La construcción de la terminal multipropósito de Barrio El Carmen permitirá al pescador comercializar su producto.



Relleno efectuado por el MOPT sobre el río Tárcoles



Los trabajos de dragado en la dársena de Puerto Caldera se efectuaron con prontitud a efecto de permitir un mejor manejo portuario.

distribución de combustible y agua potable que se construirá a un costo de 28 millones de colones.

Ambos programas le depararán al país no sólo beneficios económicos, como el caso de Caldera, donde se garantizará lugar para una descarga granelera más eficiente con ahorros en tiempos de espera de hasta 4

millones de dólares anuales, sino que, además, en el caso de la Terminal Multipropósito abrirá nuevas perspectivas de empleo para muchos puntarenenses que permanecen inactivos.

Por otro lado, siempre dentro de los esfuerzos por mejorar la infraestructura marítimo, se instalaron los faros de señalamiento a lo

largo de la costa pacífica; se hicieron reparaciones en el Muelle Nacional de Puntarenas para darle una mejor atención a los buques cruceros; se continuó con los trámites de créditos para instalar, en el corto plazo, una terminal granelera en Caldera que aliviaría el congestionamiento existente y se destinaron recursos para dragados, diques y protecciones en distintos ríos del país, con el fin de proteger a las poblaciones ribereñas, entre las cuales se citan las del Reventazón, Caño Seco, Abrojo y otros.

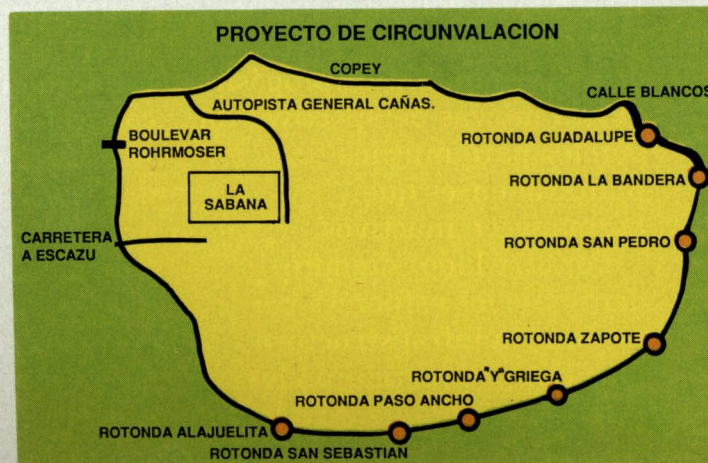
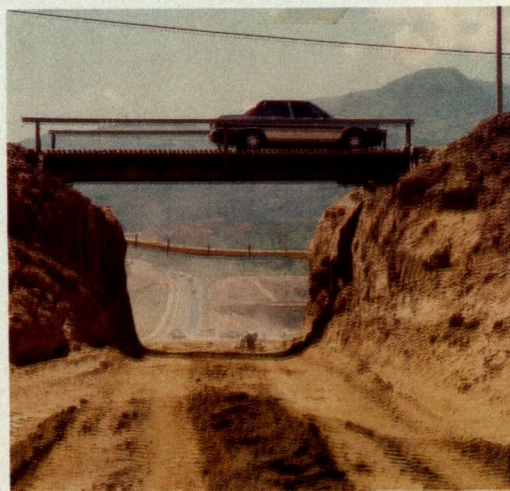
DESARROLLO URBANO

Circunvalación

La toma de decisiones en materia de obras públicas y transportes es el producto de la constante consulta a los sectores directivos de la institución.

Dentro de los muchos trabajos realizados, se le dió gran impulso al Proyecto de Circunvalación, obra de primera importancia en el descongestionamiento vial de la ciudad capital y en el impacto ecológico que produce la concentración de vehículos en las horas pico.

Este boulevard posee una longitud total de 20 kilómetros de los cuales sólo se tenían construidos 12 kms. hasta mayo de 1990. En lo que ha sido un impulso de primer orden, esta administración terminó el tramo Hatillo-Ladrillera, cuyo costo final asciende a los 135



Con una inversión aproximada a los \$437 millones el MOPT construyó un conjunto de obras urbanas entre ellas un nuevo tramo de la carretera de Circunvalación.

millones de colones y se iniciaron los trabajos en la primera sección del tramo Ladrillera-Rohrmoser, con una inversión de otros 180 millones de colones. Una suma igual a esta última será requerida por el MOPT para completar la segunda sección: Pavas - Rohrmoser.

Las secciones de circunvalación Bandera-Guadalupe y Guadalupe - Santo Tomás - Calle Blancos, experimentaron mejoras con la construcción en ambos trayectos de dos nuevos carriles, para lo que se destinaron 25 millones de colones para cada tramo.

Una vez que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes concluya las obras en el tramo Ladrillera-Rohrmoser, habrá completado el 75% de esta ruta.

Entretanto, se inició la ejecución del proyecto Calle Blancos-Matra, sustituto del arco norte de la carretera de circunvalación, a un costo de 63 millones de colones.

Intersecciones

Dentro de una dinámica que crece en acciones, el MOPT emprendió la ampliación de las intersecciones Pozuelo, Corobicí-Datsun; la construcción de una marginal en CAFESA y de un acceso frente a la fábrica ADOC, en la Uruca.

Este conjunto de obras urbanas, cuyo costo fue de 41 millones de colones,



Construir 2 nuevos carriles en el proyecto de circunvalación fue otro de los proyectos urbanos emprendidos por el MOPT.

garantizará mayor fluidez vehicular en el área metropolitana, permitirá reducir los tiempos de viaje y los costos de operación al usuario y, como ya se dijo, impactará positivamente en la ecología del Valle Central.

Zapote, Guadalupe y Monumento La Bandera, trabajos con los cuales se logró aligerar notoriamente el tránsito de vehículos automotores.

Transiciones en rotondas

También con el objeto de generar una mayor descongestión vehicular se ampliaron, a un costo aproximado de 24 millones de colones, las transiciones en las rotondas de la Y Griega,

Como parte de un programa emergente para el mejoramiento urbano, la División de Obras Públicas realizó trabajos de mantenimiento básico, perfilado y carpeteo en unos 20 kilómetros de calles del casco urbano central, con una inversión cercana a los 500 millones de colones.

Calles de San José

Esta segunda estrategia, contemplada en el Plan de Contingencia Vial, permitió una mayor fluidez del tránsito por el centro de la capital y por ende menos contaminación y un mayor ahorro en el consumo de combustibles.

Otras obras urbanas

En lo que son obras de impacto de las áreas urbanas, el MOPT construyó importantes ampliaciones en la Calle Sur de la Sabana, en Calle Fallas, (Unión Desamparados-San Rafael), en Betania-Barrio Escalante, Tournon-Centro Comercial de Guadalupe, Heredia-Barba, Pirro-Santo Domingo-Tibás y Guadalupe-El Alto-Ipís.

Con ello garantizó una mayor capacidad vial, con todos los beneficios que esto significa.

Trabajos similares se efectuaron en el puente sobre el Río María Aguilar, así como también en el que se ubica sobre el Río Torres. En ambos casos se habilitaron dos vías.

En materia de "tapones viales", se definió la construcción de un nuevo puente elevado en la Rotonda de la Y Griega para lo que se necesitarán 120 millones de colones. Para darle continuidad a los trabajos en la carretera de circunvalación, ya se propuso licitar los tramos Rohrmoser-General Cañas y Cañas-La Uruca, con lo que se aseguraría el paso a un promedio de más de 30 mil vehículos por día.

Sacudida devastadora



En forma expedita y con la ayuda de gobiernos amigos el MOPT atendió los daños provocados en la infraestructura vial y en numerosos puentes del atlántico.

La naturaleza provocó en 2 ocasiones la destrucción del puente sobre el río La Estrella obligando al MOPT a redoblar esfuerzos para ponerlo en operación.

La naturaleza puso a prueba la eficiencia del MOPT.

Las obras por 245 millones de colones que el Ministerio de Obras Públicas y Transportes realizó en la reconstrucción de la carretera Siquirres-Limón durante el primer año de gobierno, quedaron reducidas a la nada, tras el terremoto que en el mes de abril arrasó la Zona Atlántica.

Fue necesario comenzar de nuevo. Desafiando todos los pronósticos y ante el asombro de todos los costarricenses, que sintieron como propio el aislamiento total en el que

quedaron los pueblos del Atlántico, el MOPT logró superar las barreras consideradas para entonces como "insalvables". En un tiempo récord de tan sólo 6 días, el MOPT restableció la comunicación por tierra entre la ciudad capital y la provincia de Limón, tarea prioritaria que permitió el traslado de medicamentos, agua potable y comida y el lento pero creciente transporte de la producción.

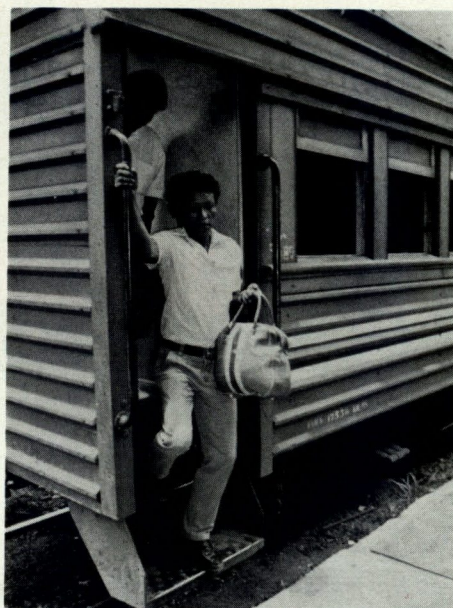
Simultáneamente, se valoraron los daños para distribuir los recursos disponibles y la ayuda que

brindaron los gobiernos amigos y los organismos internacionales.

Los trabajos complementarios no se hicieron esperar. Además de reconstruir las rutas 32 (Siquirres-Limón), y 36, (Aeropuerto-La Estrella), el MOPT adoptó las medidas necesarias para atender los daños ocasionados por el fenómeno natural en los muelles Alemán y Moín; en unos 150 kms. de caminos vecinales vitales para la zona; en el sistema de transporte por ferrocarril y en numerosos centros educativos de esa provincia.

Ferrocarriles

Mención especial merece el trabajo realizado por el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, INCOFER, que con la participación del MOPT como ente rector del sector, se ha esforzado por dar cumplimiento al Contrato-programa para la reorganización y recuperación de ese importante medio de transporte. Acciones de gran valor y responsabilidad han permitido racionalizar una



La reorganización emprendida en materia de transporte por ferrocarril permitirá recuperar una actividad vital para la economía.

operación que, poco a poco, ha venido mejorando en su difícil situación financiera. Entre esas medidas se disminuyeron algunos servicios deficitarios, se redujo el personal, se mejoraron los sistemas de mantenimiento y en este momento se inicia la reconstrucción de vías férreas en ramales bananeros. Estos trabajos representan una inversión aproximada de 200 millones de colones que permitirán la recuperación del transporte en una actividad de gran importancia para la economía nacional.

Edificaciones nacionales

Un número considerable de comunidades del país, fundamentalmente las ubicadas en las zonas marginales, disponen hoy de infraestructura para atender la educación formal de la niñez costarricense. Ello, gracias al programa de construcción de aulas escolares que lleva a cabo el MOPT, mediante su Dirección de Edificaciones Nacionales.

Por otro lado y ante las olas sísmicas que afectaron el país, se llevaron a cabo, de manera permanente, numerosas evaluaciones en las estructuras de los centros educativos de las zonas más afectadas, como Puriscal, Alajuela y Cóbano.

Sólo en Puriscal, para proceder a los trabajos de reconstrucción, se inspeccionaron las



Bajo la supervisión de Edificaciones Nacionales se logró atender las

estructuras de 13 instituciones de enseñanza entre las que figuran las escuelas de Piedras Negras, Picagres, Junquillo Abajo, Carit, San Juan y Desamparaditos.

En Puntarenas se construyeron 16 aulas, en las que además de la mano de obra el MOPT aportó las

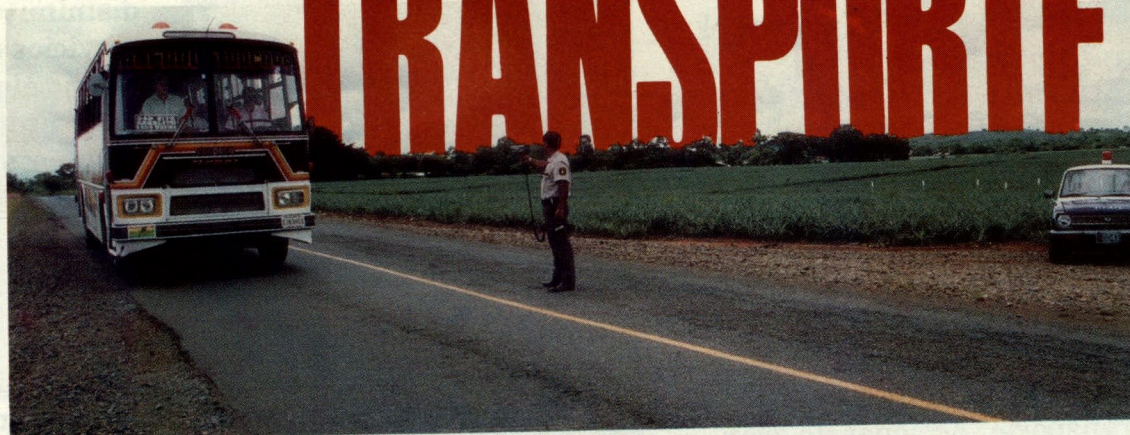


necesidades de infraestructura existentes en distintas comunidades

estructuras metálicas.

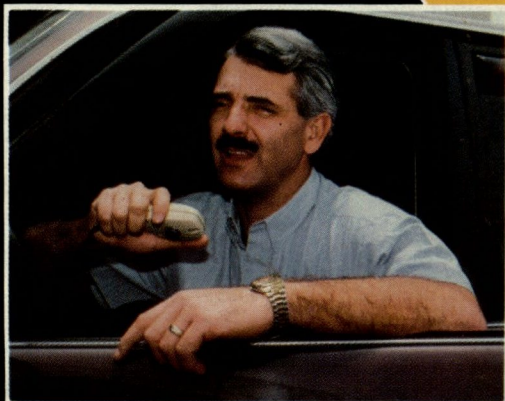
En general, en lo que corresponde al período, Edificaciones Nacionales atendió 41 instituciones y le prestó mantenimiento a unos 21 edificios con la inversión de 50 millones de colones aportados por la Comisión Nacional de Emergencias, CNE.

TRANSPORTE



El primer año de gobierno dió paso a importantes logros en materia de transportes. Se puso en marcha el Plan Vial de Contingencia, se eliminó el sistema de subsidios en las tarifas de los buses que distorsionaba la realidad, se mejoró sustancialmente el servicio de taxis y se obligó al uso de las "marías"; se elaboró un Plan Maestro de Transportes, que dictará las políticas a seguir hasta el año 2000 evitando así las improvisaciones o la política, y se elaboró y se presentó a la Asamblea Legislativa, una nueva y vigorosa ley de Tránsito que sustituiría la ley vigente desde 1978, obsoleta y omisa.

Las aceras y calles de la ciudad capital lucen más despejadas luego de la implementación del Plan de Contingencia Vial.



Plan de Contingencia Vial

El Viceministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Mariano Guardia Cañas.

Todo acontecimiento, por más malo que parezca, tiene su lado positivo. En el caso de la crisis del Medio Oriente, Costa Rica revirtió positivamente ese conflicto. Con la puesta en marcha del Plan de Contingencia Vial se logró recuperar de un 30% a un 50% la capacidad vial de las calles de San José, se dio paso a una mayor fluidez vehicular y por ende a un importante ahorro de combustible; se descongestionaron las terminales de autobuses en el área central comercial de la

capital y se reguló adecuadamente la carga y descarga de mercadería, sin contar el positivo impacto de estas medidas en la ecología del área urbana.

En muy pocas semanas, 200 efectivos de la Policía de Tránsito y 12 grúas particulares, lograron poner orden donde nunca lo hubo.

Con el plan se eliminó el hábito de los conductores de estacionarse en cualquier espacio libre; se eliminaron las zonas de estacionamiento

autorizadas mediante demarcación horizontal, tanto en el centro como en las vías radiales. La medida incluyó también zonas oficiales, especiales, embajadas, bancos y correos, entre otras. Simultáneamente se eliminaron 20 semáforos causantes de embotellamientos, se autorizó el giro a la derecha en rojo, en unas 30 intersecciones del área metropolitana y se instalaron unos 10 semáforos modernos en otras áreas que lo requerían.

Las vías públicas recuperaron su capacidad gracias a la puesta en marcha del Plan de Contingencia Vial diseñado e implementado por el MOPT.



Estacionamientos públicos

Se dieron nuevas regulaciones para los estacionamientos públicos y se fijaron tarifas nuevas para asegurarle a los usuarios un servicio de calidad al tiempo que se incentivó, e incentiva, la apertura de nuevos parqueos.

Entre los principales requisitos se obligó a los propietarios a pavimentar los lotes y demarcar los espacios de estacionamientos eliminando la colocación de vehículos en filas.

Vista de un estacionamiento público ubicado en el centro de San José y con un ordenamiento vehicular según las nuevas disposiciones.



Eliminación de subsidios

El sistema de subsidios, adoptado desde hace muchos años, venía asfixiando tanto al Estado como a los empresarios de buses. Por

La eliminación progresiva de los subsidios en las tarifas de los buses constituyó una de las prioridades establecidas en materia de transportes por parte del MOPT.

concepto de diferencial tarifario, el Estado acumulaba deudas cada vez más abultadas con empresarios que, a su vez, no podían mantener ni reparar sus flotas, lo que deterioraba año tras año el servicio al público.

En pocos meses se

cancelaron 500 millones de colones solo por concepto de deudas por diferenciales tarifarios.

Al día de hoy, de 116 líneas de buses que recibían estos pagos, solo quedan 16 en razón de que se trata de barrios sumamente pobres y de muy pequeña población.



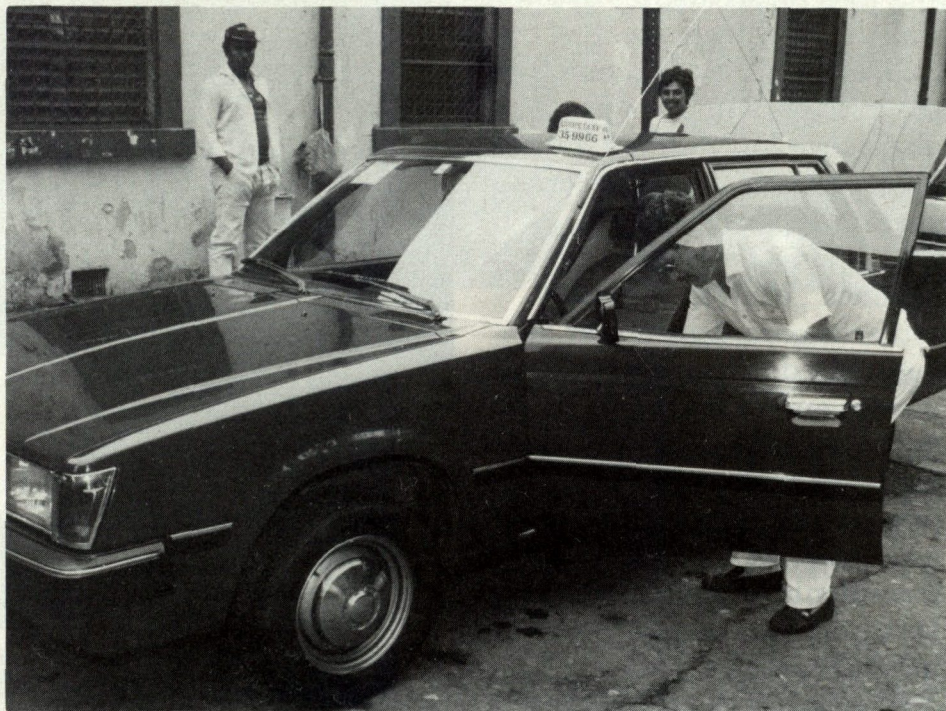
Desde que esta administración inició sus actividades, se propuso investigar a fondo el servicio de taxis que venía siendo cuestionado con una serie de denuncias tales como maltrato al usuario, cobro excesivo, exclusividad en rutas y en la escogencia del cliente. Todo ello distorsionaba seriamente el concepto de “servicio público” que da fundamento a su existencia.

Los estudios concluyeron que los incentivos y exoneraciones otorgadas por el Estado a los concesionarios de taxis, alcanzaban la astronómica cifra de SEIS MIL MILLONES DE COLONES, sólo en los últimos cuatro años (1986-1990). Este monto no guardaba ninguna relación con la calidad de servicio que se venía prestando ni mucho menos con el malestar generado en los costarricenses.

El estudio también permitió determinar la existencia de una serie de subterfugios legales y no legales de ciertas cooperativas que no se vieron favorecidas con las concesiones hechas al final de la administración anterior. Las irregularidades detectadas dejaron sin efecto ese proceso licitatorio.

Sobre una calificada base legal y para ponerle freno de inmediato al deterioro acelerado que venía sufriendo el servicio de taxis, este Ministerio otorgó unos 1.100 permisos de los cuales un 60% se entregó a las cooperativas y el otro 40% a personas

Taxis



Un riguroso control del servicio de taxis permitió reducir las denuncias por maltrato al usuario y cobro excesivo.

físicas, muchas de las cuales llevan solicitando una concesión más tiempo de lo que tiene esta administración. Al aumentarse la oferta el servicio mejoró de inmediato.

A la vez, el MOPT exigió que se reprogramaran los taxímetros de unos 3.000

vehículos mediante empresas especializadas.

Gracias a esta medida se garantiza hoy el cobro de tarifas justas. El uso de las “marías” es ahora una realidad como lo es su control permanente por parte de la Policía de Tránsito.



Sanciones más drásticas para los conductores negligentes contribuirán a reducir el número de víctimas de edad escolar.

Ley de Tránsito

En una lucha frontal contra la corrupción, los “piques” y la alta tasa de accidentes de tránsito registrado en nuestro país, el MOPT elaboró un proyecto para que se apruebe una nueva Ley de Tránsito en la que se contemplan severas sanciones para los conductores temerarios o “picones”; controles claros y estrictos para determinar la ingestión de alcohol y sus niveles en la sangre y drásticas penas para quienes manejan negligentemente. El proyecto contempló, asimismo, un considerable incremento en los montos de las multas por sanciones a los infractores.

El documento que dió base al proyecto de ley fue elaborado bajo la supervisión y responsabilidad del Consejo de Seguridad Vial, por una comisión especial integrada por técnicos en la materia, por el Director Ejecutivo del Consejo y por dos miembros del Tribunal de Tránsito de San José. En su elaboración se consideró el criterio técnico



El Vice-ministro Mariano Guardia, la Primera Dama doña Gloria Bejarano de Calderón, el diputado José Luis Trejos y el Ministro Guillermo Madriz.

de funcionarios de las Direcciones de Ingeniería y Policía de Tránsito, la experiencia de los Jueces de Tránsito, el criterio del Instituto Nacional de Seguros, INS, y todas las reformas presentadas ante la Asamblea Legislativa durante las administraciones pasadas

y presente. De igual manera se revisaron y adaptaron algunos conceptos de los Códigos y Leyes de Tránsito de los Estados de California, Texas, Connecticut y New Jersey, así como el Reglamento de Tránsito del Distrito Federal de la República de México.

El Ministerio concluyó la primera fase del Estudio del Transporte Urbano de la Gran Area Metropolitana, (GAM) con el desarrollo de un modelo computarizado que permite analizar la demanda de transporte en esa región y predecirla para los próximos 20 años.

En la GAM residen actualmente 1.5 millones de costarricenses, lo que representa la mitad de la población total; se extiende desde Atenas hasta Paraíso, incluyendo parte de las provincias de San José, Alajuela, Heredia y Cartago.

Con el Sistema de Análisis de Transporte de la Gran Area Metropolitana, (SIATGAM), el MOPT estará en capacidad de hacer predicciones en la demanda de servicios, tomando en consideración diferentes variables de desarrollo del transporte.

El modelo también permitirá determinar, con precisión técnica, las prioridades y las áreas en las que el país deberá hacer sus inversiones futuras con el fin de encaminarse hacia un desarrollo sostenible. Es decir, se garantizará que las inversiones futuras no

Concluida primera parte del Plan Maestro de Transporte

El esfuerzo del MOPT para mantener en buen estado la red vial ha sido intenso.



estarán expuestas a intereses transitorios.

Con la asistencia del SIATGAM, se podrá simular el cambio y cierre de vías, asimismo, el efecto de nuevos proyectos de transporte, variaciones en las rutas de

transporte público e inclusive, el empleo de otras alternativas de transporte diferente al autobús, como por ejemplo, el tren suburbano.

Este plan señalará los nuevos proyectos viales a construir, los cambios necesarios en las rutas de

transporte público, la ubicación de terminales para autobuses y los requerimientos en materia de semáforos a fin de agilizar el transporte en la Gran Area Metropolitana a corto, mediano y largo plazo.



OTRAS IMPORTANTES LABORES ADMINISTRATIVAS

La División General Administrativa no ha sido ajena al fuerte impulso institucional que experimenta el MOPT.

Continuó con sus programas de apoyo a las diferentes unidades de la Institución, destacándose la adquisición de un nuevo computador, el desarrollo en amplitud de cursos de informática, los estudios de reorganización administrativa concordantes con el Programa de Reforma del Estado, la programación de cursos de adiestramiento en diferentes niveles, la agilización en los trámites financieros del presupuesto y el apoyo al Programa de Movilidad Laboral.

La Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras Nacionales, procedió a efectuar 350 donaciones de plantas a grupos organizados, dió mantenimiento y plantó árboles en la autopista "Gene-

ral Cañas", autopista "Próspero Fernández", radial "Zapote", autopista "Florencio del Castillo", Monumento a la Bandera, Parque del Agricultor, Carretera de Circunvalación, cruce Barranca-Playa de Doña Ana y varias carreteras en el Área Metropolitana, así como en el bulevar de Playas del Coco y el embellecimiento de algunas rotondas.

El desarrollo de proyectos mediante aporte a comunidades organizadas continuó en incremento; se otorgaron recursos por 44.3 millones de colones que se destinaron a construir y reparar escuelas, comedores escolares, gimnasios multiusos, iglesias, plazas de deporte, aceras y otros, atendiendo así necesidades urgentes en nuestros pueblos, especialmente en las áreas rurales del país.

Durante este período, el Instituto Geográfico Nacional continuó con el trabajo de elaboración de mapas topográficos y de uso de la tierra, para la Gran Área Metropolitana, con la asistencia técnica y financiera del Gobierno de Japón; asimismo, en el campo de geodesia y cartografía se prepararon nuevas ediciones de mapas y se dió asistencia a otros Ministerios y Comisiones Especiales en materia cartográfica en general.

Un gran apoyo en lo que concierne a reclamos adminis-

trativos, exoneraciones, contrataciones, resoluciones administrativas, expropiación de terrenos para obras públicas y asesoría en general se recibió por parte de la Dirección Jurídica de la institución.

Las gestiones de consecución de recursos externos tuvo una alta relevancia en este período. Con el Banco Centroamericano de Integración Económica se obtuvieron 10 millones de dólares para un tramo de la carretera Costanera y 5.6 millones de dólares para un tramo de la carretera Interamericana. También se cumplieron condiciones para la tramitación de dos tramos adicionales de la Carretera Interamericana por un total de 8 millones de dólares.

Con el gobierno de Finlandia se tramitan 30 millones de marcos finlandeses para la construcción de la Terminal



ASECAN sigue embelleciendo nuestras carreteras.



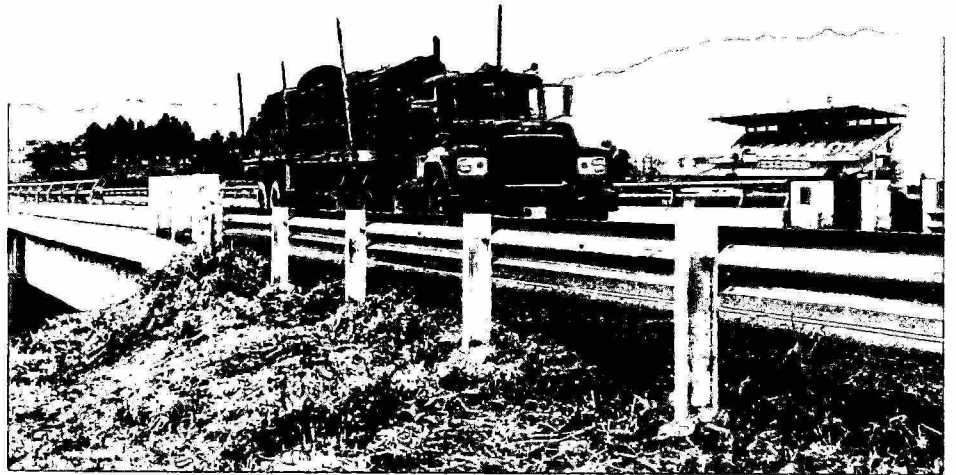
Un gran apoyo a las comunidades rurales, especialmente en la concreción de programas viales.

Granelera de Puerto Caldera. Con el Fondo de Inversiones de Venezuela se gestionaron 18.3 millones de dólares con el fin de solventar los daños causados por el Huracán "Juana"; asimismo, con esta institución se tramita una solicitud sobre posibilidades de financiamiento del puente sobre el Río Tempisque. La Asamblea Legislativa recientemente refrendó un contrato de préstamo con el Banco Mundial por 60 millones de dólares para el denominado Proyecto Sectorial de Transportes que iniciará su desarrollo a partir del año 1991.

Se continuaron gestiones y cumplimiento de condiciones para la función del crédito con el Banco Interamericano de Desarrollo para el Proyecto Ciudad Colón-Orotina, por un monto de 40 millones de dólares.

Esta misma institución de crédito otorgó recursos dentro del programa de Recuperación Contingente para realizar la Segunda Etapa de los Estudios de la Red Cantonal del país.

En materia de planificación y estudio de proyectos se coordinaron las acciones de la Comisión de Planificación de Transporte Urbano, los Estudios del Canal Seco, se efectuaron reuniones del Programa de Reforma Sectorial y Regional, Estudios para el Tratamiento Integral de los Desechos Sólidos del Área Metropolitana, Estudio de Impacto Ambiental de la Carretera Costanera Sur, Estudios de Caminos en coordinación con la GTZ de Alemania, Estudio de Caminos de Asentamientos



Ante la presencia de olas sísmicas que destruyeron las estructuras de numerosos centros educativos en la zona atlántica

el MOPT intensificó el envío de estructuras para acelerar el proceso de reconstrucción.

del IDA, Actualización de Planes Maestros de Aeropuertos; se tomó parte en reuniones de COCATRANSA, se elaboró un Plan Estratégico de Transportes para la crisis de los com-

bustibles, se estudiaron mejoras de caminos de interés turístico en la Península de Nicoya y Evaluaron varios proyectos solicitados por las instituciones de crédito internacional.



El Arquitecto Guillermo Madriz durante el acto de inauguración del aeropuerto de Barra del Colorado.

PROYECTOS

