



El Ministro de Transportes

se complace en presentar a usted la

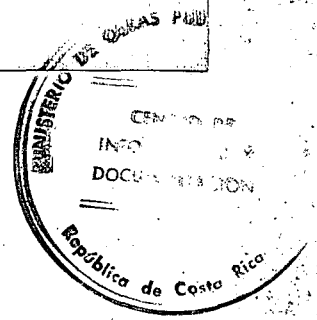
Memoria Cuadrienal

1962 - 1966

*de las labores del Ministerio de Transportes
durante la administración Orlich,*

Ricardo Echandi Zürcher

*aprovecha esta oportunidad para
expresarle su afectuoso saludo.*



FRANCISCO J. ORLICH B.
Presidente de la República





ING. RICARDO ECHANDI Z.
Ministro de Transportes



Señor

Francisco J. Orlich

Presidente de la República

S. M.

Estimado señor Presidente:

Me es particularmente grato informar a usted de la labor realizada por el Ministerio de Transportes durante el cuatrienio 1962-1966. Los avances y realizaciones materiales en el sector transportes, en ese período, han sido de los más significativos en la historia del desarrollo económico del país.

Conviene hacer la relación sobre el origen de tal éxito, no sólo para recordar a las personas que lo hicieron posible, sino para establecer que los buenos resultados no fueron el producto de las circunstancias y la oportunidad. Estos se lograron gracias al esfuerzo consistente y racional de un grupo de personas que, conscientes de la importancia que tiene el desarrollo de los transportes para Costa Rica, iniciaron, precisamente siendo usted Ministro de Obras Públicas, un sistemático esfuerzo tendiente a la planificación de un moderno sistema de transporte para el país.

El período anterior, corresponde a lo que llamaremos la primera fase del desarrollo intensivo del transporte en Costa Rica, y se identifica con la construcción de los ferrocarriles y muelles, parte de la hoy llamada red nacional de carreteras, y la aparición del cabotaje y transporte aéreo, caracterizándose por suplir demandas insatisfechas en áreas ya en proceso de desarrollo y que naturalmente fueron muy favorecidas con transportes más eficientes.

Las responsabilidades inherentes a la administración de los medios de transporte más importantes se ubicaron correctamente en la entonces Secretaría de Fomento, convertida luego en Ministerio de Obras Públicas. No sucedió lo mismo, sin embargo, con los medios de transporte aéreo, cabotaje y automotor que fueron ubicados en diferentes dependencias.

Conforme se resolvían las demandas de transporte más urgentes, las dependencias encargadas de atenderlas se debilitaban más y más. Esto, a causa de la falta de coordinación e inconsistencia en sus soluciones; síntomas típicos de la carencia de metas definidas.

Si existía interés en una terapéutica, había que elaborar, primero, un diagnóstico del mal. Así se inició el proceso renovador con la creación del Departamento de Planificación de Obras Públicas.

El entonces Ministerio de Obras Públicas solamente tenía responsabilidad sobre parte del transporte vial y conforme se planificaba este sistema se hacía más evidente la necesidad de una planificación simultánea y armónica de todos los medios de transporte. La necesidad de canalizar los recursos hacia un efectivo progreso económico, imponía dar con urgencia y decisión a la "Nave Ministerial" un profundo timonazo, mediante la definición de una "política de transportes" que ha sido elemento esencial en el progreso de los países desarrollados, y con más razón, la carencia de ella es responsable en gran parte, de que los países subdesarrollados permanezcan rezagados en el desarrollo general.

En Costa Rica se imponía definir la "política de transportes", pues de no atender esa necesidad, corriamos el riesgo de que la organización ya caduca, ocasionara finalmente el estancamiento o el proceso inverso al desarrollo.

Las circunstancias y la oportunidad se prestaron para que fueran las jóvenes promociones de técnicos de la recientemente fundada Universidad de Costa Rica la que llevara la responsabilidad del proceso renovador.

Es un hecho demostrado que la política de transporte tiene una posición central en el cuadro de la política de desarrollo en los países subdesarrollados. La armonización del desarrollo del tráfico y del fomento económico en general debe de recibir especial atención. Así las cosas, en nuestro caso, la terapéutica recomendada fue la creación del Ministerio de Transportes.

Mientras esto sucedía, los técnicos habían avanzado en el diagnóstico del problema vial (ampliado luego a todo el sector transporte) hasta determinar que éste requería soluciones basadas desde análisis económicos mercantiles, propios de países más desarrollados, hasta las basadas en la perspectiva y las proyecciones del desarrollo probable a largo plazo, recomendadas por los economistas modernos para fomentar el desarrollo.

Con las premisas anteriores, se llegó a las conclusiones siguientes:

1.—La red de carreteras y caminos existentes en Costa Rica, no satisface las necesidades de transporte que demanda el desarrollo económico y social del país.

2.—Que esa red se encuentra en condiciones físicas fuera de las normas que la técnica exige para ser usada eficiente y económicamente por vehículos automotores.

3.—Que existen varias zonas en proceso de desarrollo o de gran potencialidad económica, totalmente aisladas y carentes de comunicación vial.

4.—Que a pesar de la gravedad de esos problemas, no existe en la actualidad una organización adecuada para hacerles frente.

5.—Que de no atenderse la solución del problema vial planteado a la mayor brevedad, se perderían cuantiosas inversiones que el país ha hecho en materia de caminos y se limitaría el desarrollo de importantes zonas, con el consiguiente impacto desfavorable en el progreso económico y social del país.

Estas conclusiones dieron lugar a la formulación de un programa vial en dos etapas.

Una primera etapa que contempla soluciones de carácter de emergencia la cual ha sido prácticamente lograda en el cuatrienio 1962 - 1966 y motivo de la presente memoria.

Una segunda etapa que contempla soluciones como parte de una política general de transporte integrante del "Plan General de Desarrollo Económico y Social" presentado por la Oficina de Planificación Nacional.

Definidas las metas, correspondía planear la gran organización que tuviera a cargo toda la administración de la política de transportes nacional.

Es innegable que la característica de rapidez, movilidad, flexibilidad e iniciativa de las organizaciones pequeñas, superan en resultados a aquellas empresas que se apoyan en su gran tamaño y solidez.

El deseo de armonizar las ventajas de ambos tipos de organización definió nuestra tarea, y considerando como elemento esencial la participación de la "empresa privada", no solamente en la construcción de obras, sino también en la obtención de ciertos servicios profesionales. La introducción de este "elemento" constituye un factor vitalizador fundamentado en la iniciativa individual y el incentivo de la obtención de rédito sobre la inversión.

En esta forma se pueden obtener las ventajas características de las pequeñas organizaciones, al mismo tiempo que beneficiarse de las innegables ventajas de las grandes organizaciones: recursos amplios, facilidades para progresar, una diversidad interna relativamente grande y la capacidad para encarar con éxito una serie de eventualidades.

Así fue posible, en un plazo relativamente corto, hacer una obra pública sin precedentes en la historia del país.

A continuación se harán algunos comentarios de la obra realizada por cada una de las Direcciones Generales que forman el Ministerio de Transportes

Dirección General de Vialidad

La labor realizada por esta Dirección, se resume en el siguiente cuadro:

Longitudes de Carreteras y Caminos Construidas y por Construir 1962 - 1966

	Kms. construidos	Km. en construcción	Kms. próximos a construir	Km. en estudio		TOTAL Kms.
				Financiados	Por financiar	
Plan Vial programa carreteras nacionales y regionales	65.5	179.8	115.9	214.2	—	575.4
Plan Vial programa de caminos vecinales	109.2	53.9	97.5	272.9	—	533.5
Planes Cooperativos	2.086.0	—	—	—	—	2.086.0
Carretera Interamericana	—	—	360.0	—	—	360.0
San José - El Coco - San Ramón	12.8	—	—	56.0	—	68.8
Carretera a Limón (Siquirres - Limón)	—	9.0	20.0	—	31.0	60.0
Plan Vial 2ª Etapa Programas carreteras y caminos	—	—	—	—	530.2	530.2
T O T A L	2.273.5	242.7	593.4	543.1	561.2	4.213.9

Esta Dirección, por haber sido parte del antiguo Ministerio de Obras Públicas, recibió antes los beneficios de la corriente renovadora e inició la ejecución de la Primera Etapa del Plan Vial que ha sido prácticamente cumplida en el cuatrienio 1962 - 1966.

Si ha sido sin precedentes la obra realizada en carreteras nacionales y regionales, no menos importante ha sido la obra de rehabilitación y construcción de caminos vecinales.

En los últimos meses más de 6 Kms. diarios de caminos vecinales se agregaron a la red.

Para hacer justicia a las comunidades que han hecho posible el Plan Cooperativo del Ministerio de Transportes es conveniente aclarar, para establecer el mérito, que el aporte de las comunidades es efectivo y no reembolsable y que no debe confundirse este sistema con el usado hace algunos años, en que los interesados en los caminos compraban bonos del Estado y con el producto de éstos se hacían las obras. Por su parte, los adquirentes de los títulos recibían los beneficios de la obra, los intereses y el reembolso del dinero. El espíritu público y el afán de progreso de nuestras comunidades se han superado en los últimos treinta años. Aquí reside el mérito del Plan Cooperativo del Ministerio de Transportes que supo crear la atmósfera apropiada que alentara el esfuerzo, espíritu de lucha y energía de las comunidades.

Queda demostrado que cuando gobernantes y comunidades, en íntima cooperación, luchan juntos por abrirse paso, de sus esfuerzos obtienen recompensa.

Dirección General de Obras Portuarias

Es una de las Direcciones de más reciente creación dentro del Ministerio de Transportes y la que tiene a su cargo la solución del problema portuario nacional.

De gran trascendencia es el estudio que la Cía. Consultora T. C. I. realizó para el Gobierno de Costa Rica, con la asistencia del Fondo Especial de las Naciones Unidas y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento, en relación con el problema de transportes del corredor Limón-San José-Puntarenas.

Las conclusiones a que llegaron los consultores no pueden ser más alarmantes: "el país debe abocarse a la construcción de un nuevo puerto en el área de Limón y sus correspondientes accesos a los centros de producción y consumo, si se quiere evitar la amenaza de asfixia económica implícita en la decisión de no llevar a cabo estos proyectos".

Están en plena ejecución las medidas recomendadas por los consultores, tanto para la construcción de las nuevas facilidades, como las medidas de emergencia.

Ha sido de gran valor, no sólo por lo que significa para los planes de emergencia, sino también para la reivindicación de la soberanía nacional sobre el llamado Muelle Nacional, el Decreto Ejecutivo No. 24 de 21 de octubre de 1965, que hizo respetar el contrato Pacheco-Pacheco de 1902, referente a la construcción de Muelle Nacional de Limón.

El Proyecto de canalización de las Lagunas de Tortuguero también corresponde a esta Dirección.

Pocas áreas en el mundo existen con las facilidades naturales de transporte como las servidas por el sistema de canales de Tortuguero, río San Juan y Lago de Nicaragua.

La historia nos demuestra que en los llamados países desarrollados, condiciones similares a éstas han originado áreas de gran progreso, apoyados en el desarrollo de la navegación barata y eficiente.

En estas zonas, por mucho que otros factores cooperen y concurran a materializar el desarrollo, no por ello ha sido menos decisiva la fuerza estructurante de este tipo de transporte natural.

Es por estas razones que se le ha dado especial énfasis a este proyecto, el cual está en plena ejecución. No dudamos que al amparo de los convenios de Integración Económica Centroamericana los antiguos problemas de fronteras estatales no tendrán la importancia del pasado, haciendo de este proyecto un excelente medio para el futuro desarrollo del área del Mercado Común Centroamericano.

Dirección General de Transporte Automotor

Esta Dirección comenzó a organizarse cuando se creó el Ministerio de Transportes y no obstante su reciente fundación ha venido cumpliendo a cabalidad sus funciones de dirección y control del transporte automotor terrestre. La anterior Dirección General de Tránsito, que en el fondo no era más que un cuerpo de inspectores, tuvo un cambio radical ya que además de ese cuerpo se organizó una Sección de Ingeniería de Tránsito y una Sección de Transporte Remunerado de Personas. Se dictó la ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965 llamada "Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores" cuyo artículo primero define claramente la tendencia de dicha legislación al decir:

"El transporte remunerado de personas en vehículos automotores que se lleve a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio de la República, es un servicio público cuya prestación es facultad exclusiva del Estado, el cual la podrá ejercer directamente o al través de particulares a quienes expresamente autorice de acuerdo con las normas que aquí se establecen.

En este último caso, a fin de que el servicio se preste en forma eficiente y económica en beneficio del usuario, se considerará la actividad del concesionario como actividad industrial, con el único objeto de que pueda acogerse a las ventajas que concede la Ley de Protección y Desarrollo Industrial o cualquier otra que en el futuro la sustituya."

Se reguló por vez primera técnicamente, con fundamento en la ley citada supra, los requisitos para la explotación del servicio de transporte remunerado de personas en vehículos automotores; la licitación y adjudicación de las concesiones; el señalamiento, variación y establecimiento de líneas, rutas y estaciones terminales de cada concesión; formalización y condiciones de las concesiones; obligaciones de los empresarios del trans-

porte y el término de las concesiones; caducidad de las concesiones; tarifas. Se incluyó un capítulo importantísimo para beneficio del usuario y de los empresarios, referente a las exenciones de impuestos y otras franquicias concedidas como medio de regular las tarifas, a efecto de que éstas pudiesen mantenerse sin alteración y sin desfinanciar a las empresas que prestan el servicio.

La mecánica para la aplicación de las exenciones de impuestos y otras franquicias produjo, en diversas oportunidades, disconformidad manifiesta de los concesionarios, quienes repetidamente amenazaron con la paralización del servicio, exigiendo que el Gobierno decretara el aumento de tarifas. La posición del Ministerio fue inquebrantable en cuanto a impedir ese aumento de tarifas y, contando con el apoyo del señor Presidente de la República, pudo cumplir satisfactoriamente con tal propósito.

Pero hay algo más satisfactorio aún, como es que los concesionarios del transporte automotor de personas, o sea los autobuseros, se encuentran actualmente recibiendo el beneficio de las exenciones de impuestos, lo que indica que se logró armonizar los intereses de la política señalada en beneficio de los usuarios y de los empresarios.

En general puedo decir que en todos los sectores del transporte automotor, se han logrado grandes progresos.

Dirección General de Aviación Civil

Al trasladar la Dirección General de Aviación Civil del Ministerio de Gobernación al Ministerio de Transportes, se concluyó en que era de vital importancia dictar una nueva Ley General de Aviación Civil ya que la experiencia adquirida por el país en materia aeronáutica durante los últimos 15 años, ha venido demostrando claramente que la vigente ley de aviación ha perdido actualidad con los años, convirtiéndose en un conjunto de normas anacrónicas, que contienen lagunas y deficiencias, tanto en los aspectos legales como técnicos, que es preciso subsanar a fin de que el país pueda mantener, dentro de los progresos alcanzados por la aviación civil y a tono con el derecho aeronáutico, una posición de avance. Así se elaboró un proyecto de ley actualmente en conocimiento de la Asamblea Legislativa. Tal Proyecto de Ley General de Aviación Civil propone sustanciales innovaciones a la ley en vigencia. Confiere al Poder Ejecutivo la ingerencia y responsabilidad que le corresponde en la determinación de la política que en materia aeronáutica habrá de mantener el Estado, en tanto que otorga a la Dirección General de Aviación Civil, en su carácter de organismo técnico y de ejecución, una mayor competencia y responsabilidad en la administración de las múltiples ramas de su especialidad y en la aplicación de las disposiciones del Ejecutivo.

En resumen, el sistema de organización de las dependencias de Aviación Civil y el régimen jurídico que pretende incorporar a la legislación del país este Proyecto de Ley General de Aviación Civil, contempla todos los problemas que presenta la aeronáutica moderna y norma adecuadamente esa actividad.

Entre otras cosas, el proyecto de ley citado crea un servicio de "taxi aéreo" que es una sentida necesidad en la Aviación Civil, especialmente la local.

Como puntos más importantes es la labor ejecutada en la Dirección General de Aviación Civil, cabe citar la instalación de modernos sistemas de radiocomunicaciones para lo que se contó con el asesoramiento técnico de funcionarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de ROCAP.

En materia de mantenimiento de aeropuertos, la labor ha sido sin precedentes en cuanto al mejoramiento de las pistas de aterrizaje se refiere, y el mismo fue efectuado con miras a capacitarlos cada vez más para nuevas modalidades de servicio, a fin de que puedan ser utilizadas en el futuro por aviones de mayor tamaño. También se construyen nuevas pistas de aterrizaje para atender zonas que no cuentan con comunicación terrestre.

En materia de seguridad y control del transporte aéreo se puede decir que la labor de la Dirección General de Aviación Civil fue apropiada por la disminución de accidentes aéreos. La incidencia de accidentes ha sido de las más bajas en la historia de la aviación civil en Costa Rica.

Instituto Geográfico de Costa Rica

Aparte de sus labores rutinarias en materia de división territorial, la geografía del país y las ciencias afines, merece comentario especial el préstamo conseguido para la preparación de los mapas básicos de Costa Rica. El préstamo se obtuvo con AID y del mismo correspondieron al Instituto \$ 452.000 y empezó a usarse en julio de 1965. Al respecto dice la Dirección del Instituto:

"El aumento de la capacidad cartográfica del país ayudará en la formulación y coordinación de los proyectos de desarrollo que están siendo enfocados por el Gobierno por medio de la Oficina Nacional de Planificación. Precisamente la Organización de las Naciones Unidas ha venido organizando varios eventos con el fin de poner en evidencia la importancia de la cartografía en el desarrollo económico; el "Seminario Inter-Regional sobre la aplicación de la Cartografía en el Desarrollo Económico" patrocinado y totalmente financiado por la ONU, en Europa, es una muestra de lo anterior."

Agradezco señor Presidente la confianza que depositara en mí al encomendarme el Ministerio de Transportes y creo que si he podido corresponderla, ha sido fundamentalmente por la magnífica labor de mis antecesores en esta administración Ing. Fernando Rojas B. y Carlos Espinach E., la consistencia de la labor de planificación y programación y por la decidida cooperación recibida del personal del Ministerio, las comunidades y la empresa privada que comprendiendo el reto que las circunstancias nos imponían, aportaron toda su capacidad, talento y espíritu de servicio en el momento oportuno.

Atentamente,

MINISTERIO DE TRANSPORTES

RICARDO ECHANDI Z.

Ministro

INTRODUCCION

En las páginas de la historia del descubrimiento, desarrollo y evolución de los medios de transporte, se puede leer, quizás con claridad mayor que en otras actividades humanas, la historia del progreso de las civilizaciones.

Al inicio, el hombre mismo, esclavizado y utilizado como bestia de carga, contribuyó a formar las civilizaciones cuyas obras y monumentos aún perduran de la antigüedad. El descubrimiento de la rueda, el uso de los animales de tiro, la máquina de vapor aplicada a la rueda en los ferrocarriles y a la hélice en los navíos, el motor de combustión de nuevo con la rueda en el automóvil y con la hélice en el aeroplano, y finalmente el cohete y la propulsión a chorro, marcan claramente las etapas más notorias del avance en la civilización humana. La influencia de los medios de transporte, ha sido tan evidente en la historia de la humanidad, que a no dudarlo la historia de América sería muy otra, si el Hombre Americano, hubiera conocido la rueda antes del Descubrimiento.

Uno de los aspectos de mayor interés en el estudio de los transportes, es su rotunda influencia en los procesos económicos; es evidente que con el desarrollo de los medios y vías de transporte, el mundo pasó de una economía de subsistencia que caracterizó por ejemplo a la civilización incaica, a una economía de intercambio que caracteriza al mundo actual. Se produjeron así y en particular a partir de la revolución industrial, la concentración y especialización de áreas de producción y la diversificación y ampliación de mercados. Aparecen entonces los transportes, como un medio indispensable a la producción y como un costo importante a esa actividad al proceso de intercambio y a la vida misma de las naciones.

Es notorio cómo en un medio limitado como Costa Rica, el hombre común aprecia claramente la importancia de la vía de transporte en el proceso de la producción, pero ignora la trascendencia que tiene su nivel de costos en la movilización y mercadeo de la producción agrícola e industrial del país. Debido a este error, se habla y escribe sobre la importancia de los "caminos de acceso" y se critican las inversiones en carreteras de primer orden. El problema de transportes es complejo, y sólo se obtienen resultados positivos cuando su desarrollo es armónico. Es importante el camino de acceso, es igualmente importante la carretera, el ferrocarril, los puertos, la navegación, el transporte aéreo, el transporte urbano, las terminales, la coordinación y administración de los distintos medios, es decir, es importante la actividad completa, armoniosa y correctamente desarrollada.

Más aún, los economistas actuales, llegan a recomendar medidas atrevidas en materia de inversiones en el sector de transportes: dice Fritz Voigt en su libro *Economía de los Sistemas de Transporte*:

"Un país subdesarrollado que se vea obligado a construir su sistema de transporte desde el punto de vista económico-mercantil, quedará siempre más rezagado en el desarrollo futuro. La desventaja existente no hará más que acentuarse cada vez más. *Un país subdesarrollado no puede en modo alguno permitirse el lujo de tolerar en el sistema de transportes, como elemento imperante de reglamentación, los principios de la economía del mercado libre, sino que ha de tener el valor de proceder, en el sector de transportes, a medidas en apariencia antieconómicas.* Un país subdesarrollado ha de construir ferrocarriles, aún si éstos son sin rendimiento a corto plazo. Ha de establecer carreteras, vías fluviales, puertos marítimos y puertos aéreos, inclusive si éstos producen grandes déficit..."

Es precisamente por el concepto correcto de la gran importancia que en el desarrollo económico tiene el sector transportes, que el actual Gobierno de Costa Rica, ha dado toda una estructura ministerial a la atención e impulso de todos los sistemas de transporte.

Algunos Ministerios, desde el inicio de nuestra vida republicana, tuvieron funciones bien definidas: así son claras y evidentes las funciones que corresponden a Ministerios como los de Educación Pública, Relaciones Exteriores, Seguridad, etc. También es cierto que al igual que otros países en desarrollo, existió en Costa Rica un Ministerio de Fomento, luego llamado de Obras Públicas, definido como la gran empresa constructora del Estado. Aparte de ser muy discutible, como función propia del Estado, desarrollar una "gran" empresa constructora, un Ministerio así concebido, se ocupó antes de la creación del I. C. E. en diseño y construcción de pequeños desarrollos hidroeléctricos; antes de la creación del S. N. A. A. en obras hidráulicas para aguas potables y aguas servidas; antes de la creación del I. N. V. U. en constructor de "casas baratas" del diseño y construcción de todo tipo de edificios, carreteras, mobiliarios, monumentos, etc.

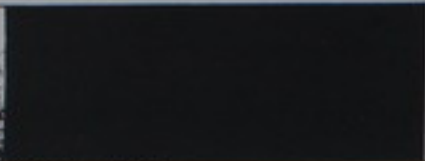
Es evidente que cuando las funciones son muy variadas e indefinidas, el organismo es ineficiente, con el agravante de que se cubren o pretenden cubrir cometidos que están mejor ubicados en las empresas privadas y se descuidan otros que corresponden clara y definitivamente al Estado. Tal situación existía con el M. O. P. siendo claro el problema de falta de coordinación entre ese Ministerio y el de Educación con relación a la construcción de escuelas. Igualmente sucedía con construcciones hospitalarias, etc. Por otra parte, los puertos de la República, el control de los servicios de transporte, terrestre y aéreo, y toda la organización necesaria para promover, controlar y administrar las vías y medios de transporte, estaban descuidadas o complicadas y confundidas en un enmarañamiento de funciones diversas.

El Ministerio de Transportes con una función bien definida, en su propia organización, con sus direcciones de Vialidad, Obras Portuarias y Ferrocarriles, Aviación Civil, Transporte Automotor, Planificación Sectorial de Transportes y otras, cubre una función que corresponde al Estado y que es de primera importancia en la promoción del desarrollo económico del país y constituye por lo tanto, un paso definitivo y correcto en la organización del Gobierno de la República. Su nuevo rumbo se ha hecho ya sentir en el progreso nacional y debe afinarse y corregirse en aquellos aspectos en que todavía se mantiene en transición.

En un futuro cercano debe asumir el control y la promoción del transporte de cabotaje que por omisión en la ley quedó rezagado en otro Ministerio; igualmente la Dirección de Arquitectura Escolar debe ser efectivamente una Dirección del Ministerio de Educación; todos los Ministerios deben organizar como parte de sus cometidos, a veces con sólo la previsión presupuestal, los medios para mantener y mejorar sus plantas físicas, utilizando la existencia numerosa de empresas privadas para ese fin, tal como lo realiza el Sistema Bancario Nacional, sin que para ello haya tenido que formar en su seno una empresa constructora.

La transformación del Ministerio de Obras Públicas en un Ministerio de Transportes, con la mayor participación de las comunidades y de los Gobiernos locales, es un paso adelante que también puede encontrarse en el mejoramiento y organización de las administraciones de países avanzados y constituirá, como ya se dijo, un factor importante en nuestro progreso y desarrollo.

DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION



DEPARTAMENTO DE
PLANIFICACION
MINISTERIO DE TRANSPORTES
GOBIERNO DE COSTA RICA



BIBLIOTECA
MUSEO DE COSTA RICA



COLOCA EN EL CENTRO DEL PÁGINA

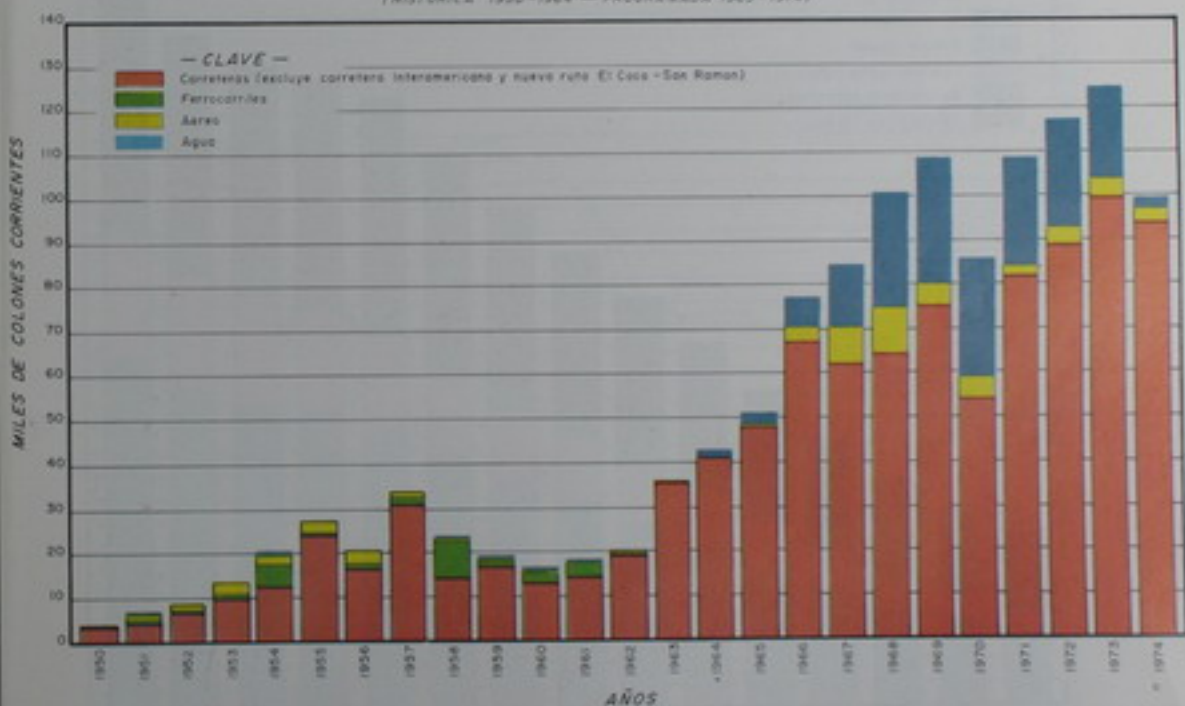
DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION OBJETIVOS GENERALES

El Departamento de Planificación del Ministerio de Transportes tiene como objetivo la realización de una serie de estudios e investigaciones que permitan determinar las condiciones en que se desarrollan los medios de transporte del país, para la consiguiente planificación racional de las inversiones públicas en ese sector.

Sus trabajos incluyen la elaboración de programas a corto, mediano y largo plazo que aseguren un sistema de transportes coordinado e integrado entre sí y a su vez con el Plan Nacional de Desarrollo Económico y Social de Costa Rica.

COSTA RICA: INVERSION BRUTA PUBLICA EN TODOS LOS MEDIOS DE TRANSPORTE

(HISTORICA 1950-1964 — PROGRAMADA 1965-1974)

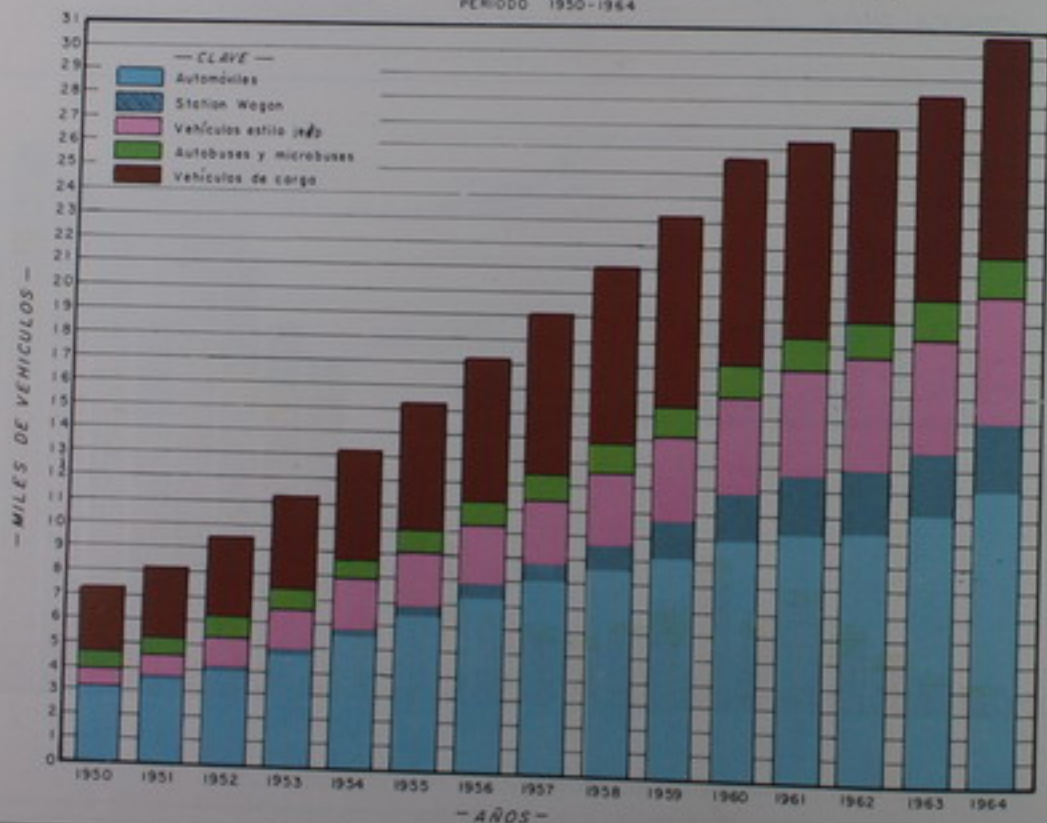


Para lograr el máximo aprovechamiento de los recursos disponibles, efectúa también la preparación, evaluación y señalamiento de prioridades de proyectos específicos de inversión pública en obras básicas de infraestructura para transportes.

Comprende las Divisiones de Estudios Básicos, de Planificación Vial y de Estudios Económicos, es un organismo asesor del Ministerio de Transporte y constituye además, la correspondiente Unidad Sectorial de la Oficina de Planificación de la Presidencia de la República.

COSTA RICA: COMPOSICION DE LA FLOTA AUTOMOTRIZ

PERIODO 1950-1964

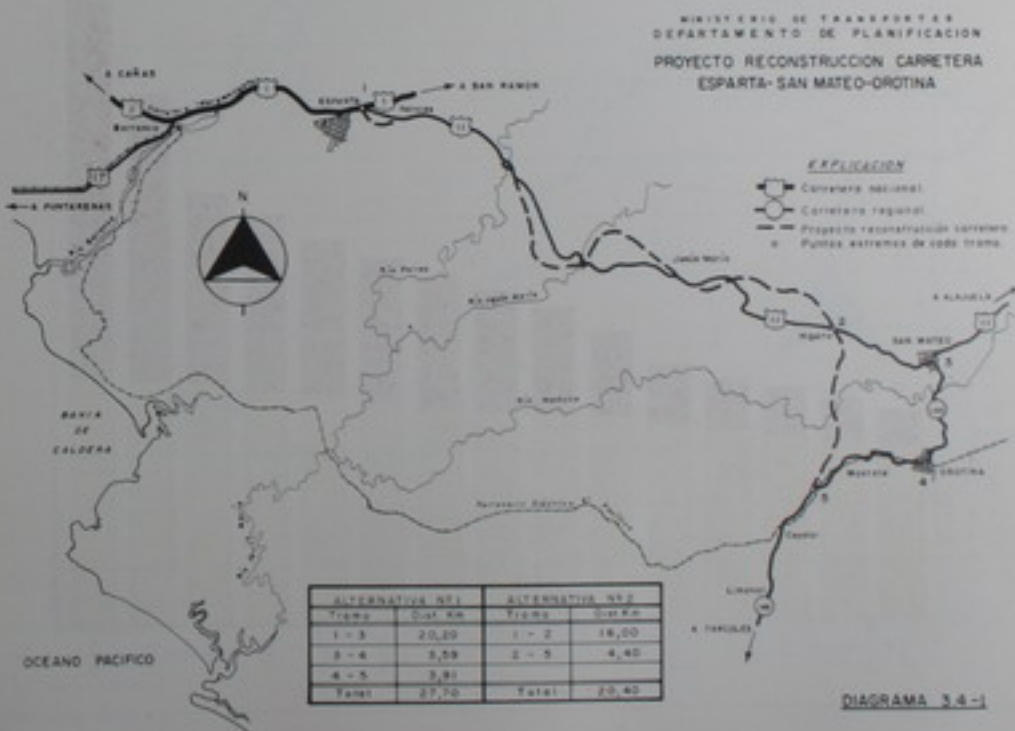


SINTESIS CUADRIENAL DE LABORES DEL DEPARTAMENTO DE PLANIFICACION 1962 - 1966

Introducción.

En 1963, a consecuencia de la promulgación de la Ley de Planificación y de la transformación del Ministerio de Obras Públicas, fue necesario cambiar radicalmente la estructuración del anterior "Departamento de Planeamiento" de Obras Públicas, a fin de convertirlo en el actual "Departamento de Planificación" con características de organismo asesor del Ministerio de Transportes y de Unidad Sectorial de la Oficina de Planificación.

Para realizar el referido cambio fue preciso abandonar las labores de planificación que se venían realizando en relación con ciertas obras públicas ajenas a carreteras y caminos, tales como escuelas, colegios, edificios públicos, etc., y abarcar al mismo tiempo otros campos concernientes a las funciones que la ley asignó al nuevo Ministerio, como son las referentes a tránsito automotor, aviación civil, transporte por agua, etc.

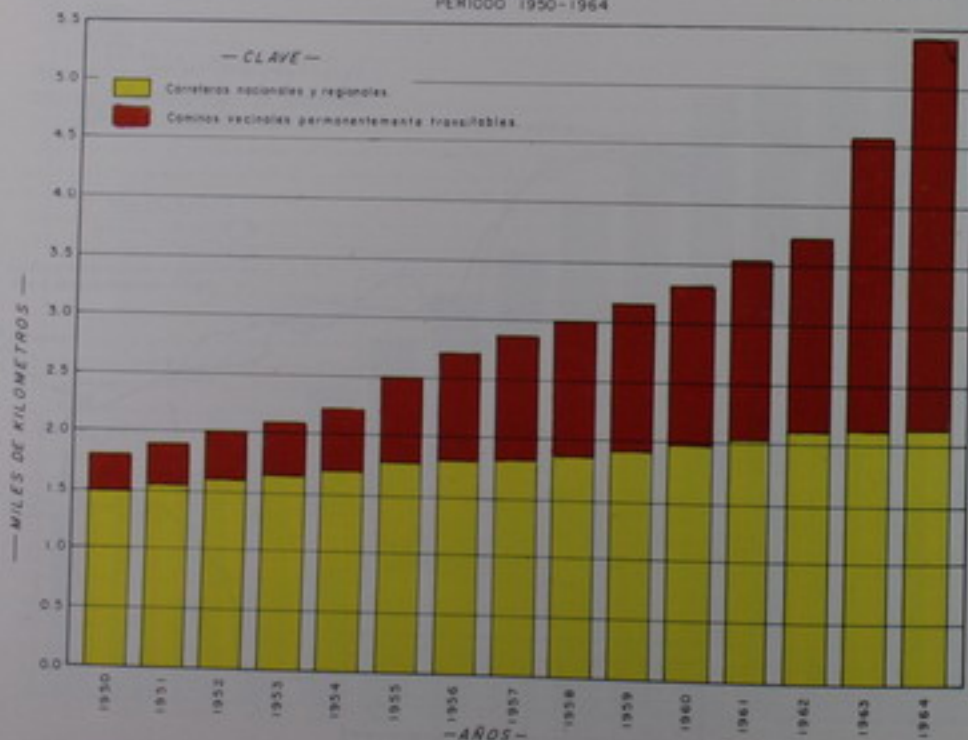


Es importante señalar que con la transformación de este Departamento, al reunirse en él una serie de actividades sobre planificación de los transportes por carretera, agua, aire y ferrocarril, todas íntimamente relacionadas entre sí, se ha logrado facilitar su trabajo en beneficio de la coordinación e integración de los diferentes medios de transporte.

A pesar de la escasez del personal técnico y de los recursos materiales de este Departamento, la magnitud y calidad de la labor realizada, durante el cuatrienio 1962-1966, puede apreciarse a través de la siguiente síntesis de los principales trabajos realizados en el campo de los transportes.

COSTA RICA: KILOMETRAJE DE CARRETERAS Y CAMINOS VECINALES

PERIODO 1950-1964



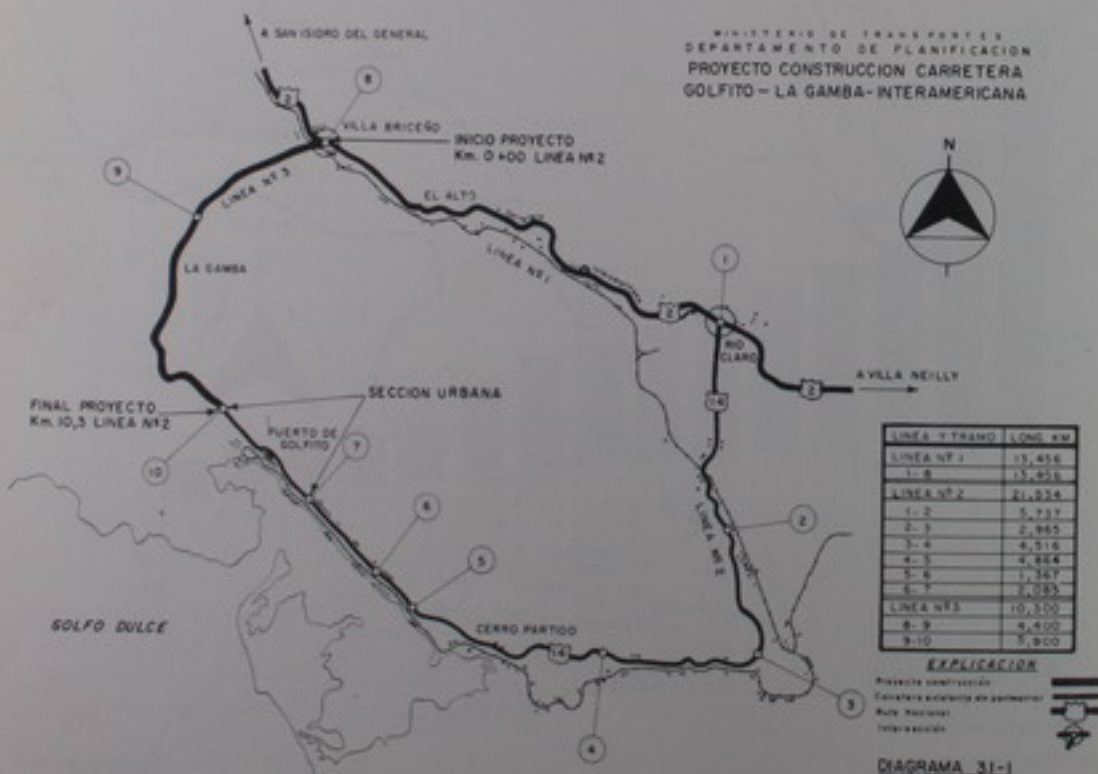
Estudios Básicos

Se mantuvo al día el inventario de las Carreteras Nacionales y Regionales, cuyo objetivo es obtener información actualizada sobre las principales características geométricas y físicas de esa red que tiene una longitud de aproximadamente 2.200 kilómetros.

Fue realizado un inventario de todos los caminos vecinales permanentemente transitables, cuya longitud sobrepasa los 3.300 kilómetros y se elaboraron mapas de caminos para cada uno de los cantones del país.

Con base en la información que se ha venido recopilando sobre las características de casi 600 puentes, se elaboró un estudio de calificación de suficiencia para complementar así el que se realizó anteriormente en relación con las carreteras.

La labor de medición de volúmenes de tránsito en numerosos lugares de las principales carreteras del país fue sistemáticamente continuada a lo largo de todo este cuatrienio, lo mismo que los análisis de datos, la tabulación de recorridos y la elaboración de los mapas de flujo de tránsito anual.



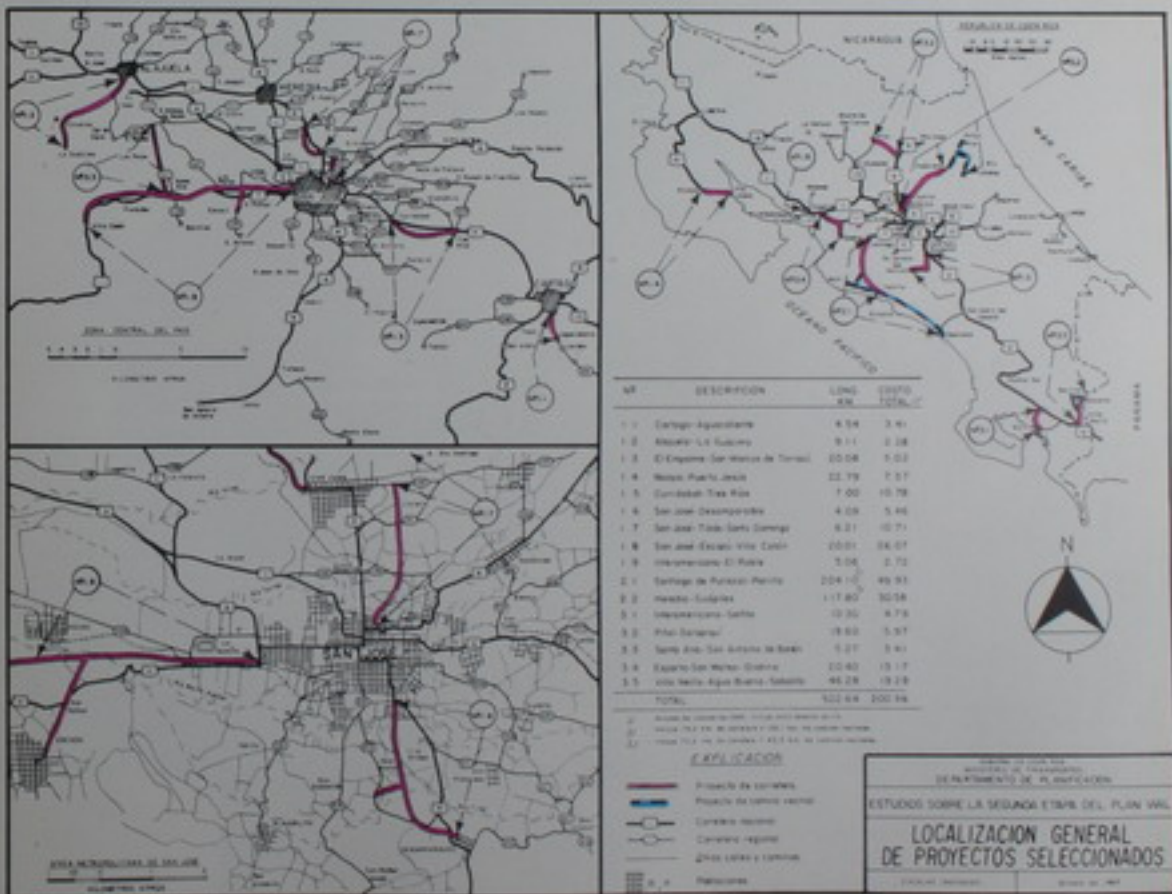
La verdadera situación en que se desarrollan los servicios de transporte remunerado de personas en el Área Metropolitana de San José, fue objeto de una detallada investigación que se llevó a cabo en cada uno de los autobuses que operan en las rutas y ramales de esa zona.

Fue concluido un extenso estudio general de las velocidades de los vehículos que circulan por los diferentes tramos de las Carreteras Nacionales y Regionales.

Se hicieron numerosos estudios de origen y destino, unos para los análisis de proyectos de carreteras, y otros para el Estudio Centroamericano de Transportes.

Se efectuaron además estudios de origen y destino de los bienes y personas que utilizan el medio ferrocarrilero en el corredor central del país, y también para los que ocupan los servicios aéreos locales.

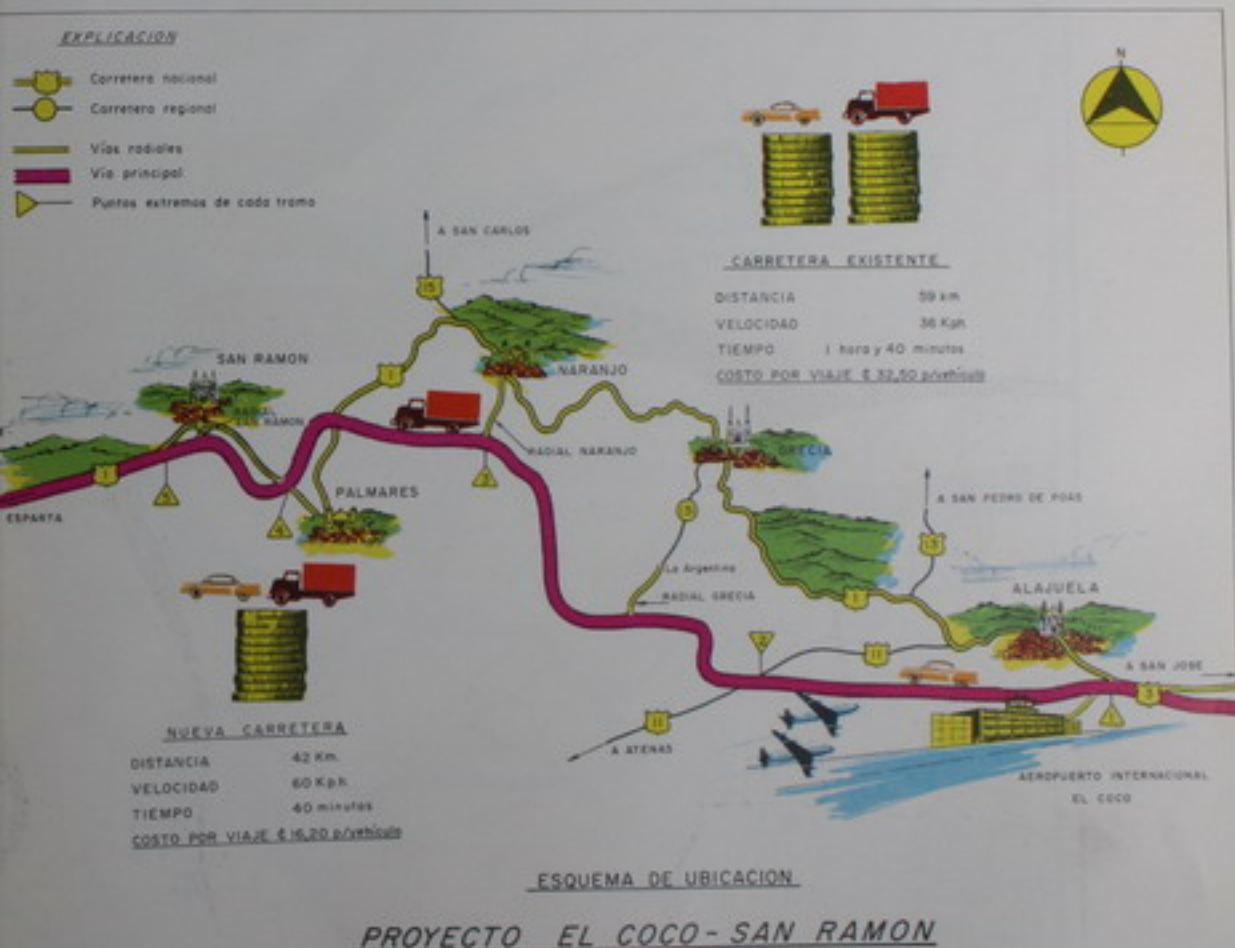
Fue preparado un nuevo Reglamento sobre Vehículos de Carga y, después de establecer los procedimientos para el otorgamiento de los Permisos de Pesos y Dimensiones y de organizar los sistemas de control por medio de básculas portátiles y fijas, las labores concernientes con esta materia fueron puestas al cuidado de la nueva Dirección General de Transporte Automotor.



Planificación Vial

Fueron efectuados los estudios sobre la Segunda Etapa del Plan Vial, la cual comprende algo más de 500 kilómetros de caminos los que a un costo de 200 millones de colones, se proyectan realizar entre 1967 y 1971. La calidad técnica de estos estudios fue grandemente superada en relación con la de los que se realizaron hace algunos años para la Primera Etapa.

Para las gestiones de financiamiento del proyecto de Carretera El Coco-San Ramón se hicieron varios estudios comparativos de rutas así como estudios muy completos de justificación económica.





JOSE

SAN VICENTE

GUADALUPE

MANUEL

SAN PEDRO

LUIS

PLATANOS

ZAPOTE

CERREJON

SAN FRANCISCO

SAN ANTONIO

DESAMPARADOS

SAN RAFAEL

4840 31%

850 31%

1780 31%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%

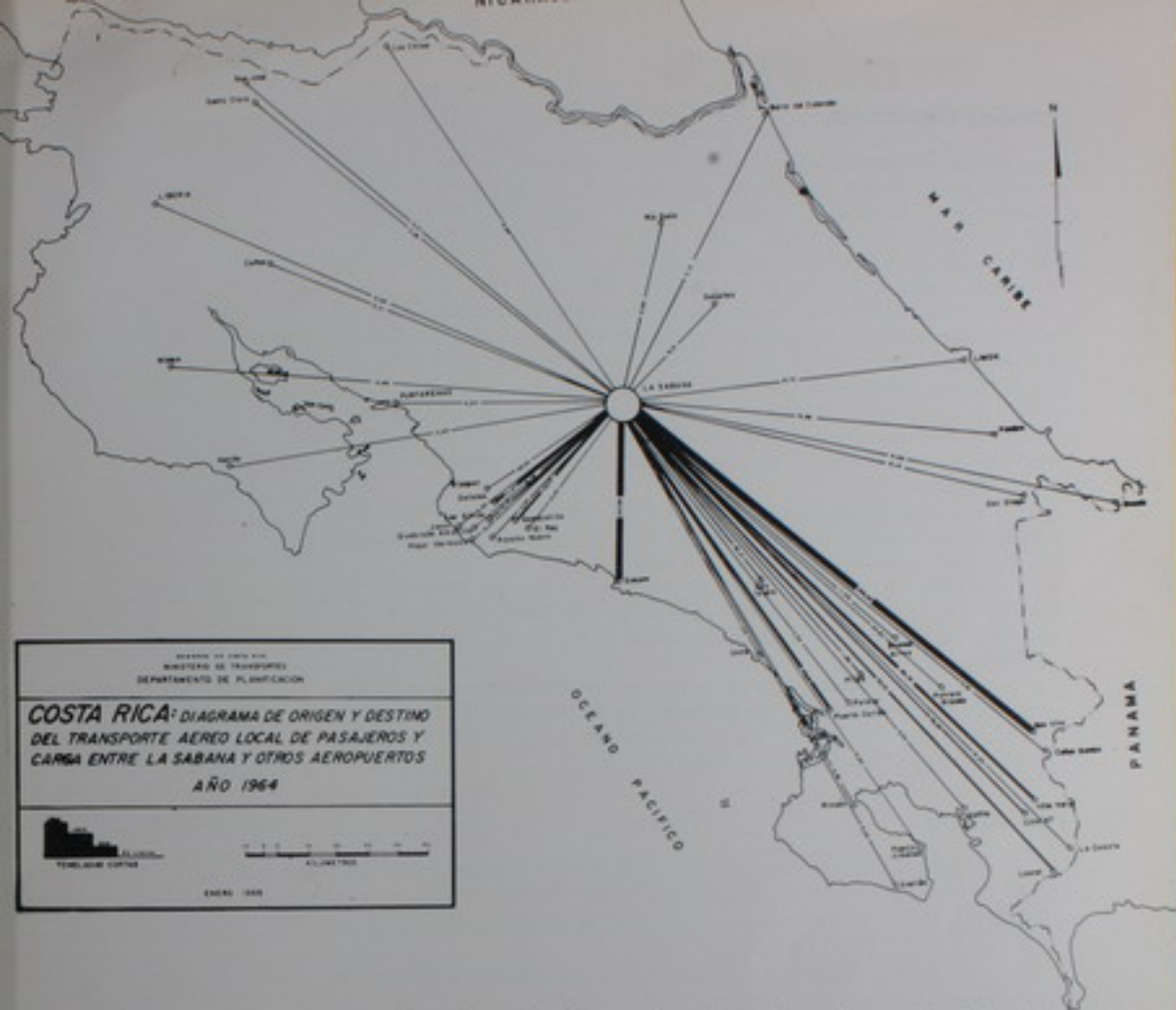
1480 45%

1900 33%

1380 30%

1900 33%

800 31%



Para determinar las tasas de peaje a cobrar a los usuarios de la Autopista El Coco y de la futura carretera El Coco-San Ramón, se realizaron los estudios económicos del caso.

Una vez definidas las más urgentes obras de transporte a realizar en los próximos años, se consideró oportuno emprender un amplio Estudio Integral del Transporte Nacional que, mediante el empleo de una de las técnicas de planificación más modernas y de mayor aceptación consistente en la elaboración de "modelos de gravedad", permita proyectar con el mayor realismo posible, las obras requeridas por la demanda futura de los transportes de acuerdo con el desarrollo económico de las diferentes regiones del país. De estas zonas la que presenta más complicados problemas, por ser la más populosa y la de más rápido crecimiento, es el Area Metropolitana de San José. Por tal razón el Estudio Integral de Transportes se inició en esa zona mediante la recopilación de la información básica de requisito, solicitándose al mismo tiempo la asistencia técnica necesaria para realizarlo.

Estudios Económicos

Con el objeto de obtener el fundamento que sirva de base a la programación del Sector Transportes, fue realizado un Diagnóstico de los Transportes de Costa Rica, consistente en una amplia descripción analítica del desarrollo anterior y de la situación presente de los diferentes medios, que a su vez permitió formular proyecciones preliminares de pronóstico del transporte a realizar durante el decenio 1965-1974.

En coordinación con la Oficina de Planificación se elaboraron programas cuadriennales y decenales de inversiones públicas en obras básicas de infraestructura para cada medio de transporte y se hicieron además las correspondientes estimaciones de gastos públicos y transferencias.

Se revisaron y evaluaron las estadísticas sobre transportes, se sugirieron cambios para mejorar las actuales y se recomendó recopilar en lo sucesivo las que se consideraron indispensables para la planificación del Sector Transportes.

Se hicieron estimaciones preliminares del Producto Interno Bruto Generado por el Sector Transportes durante los años 1963 y 1964, de acuerdo con solicitud formulada por el Banco Central.

En relación con el transporte por carretera se hizo un análisis de los ingresos y egresos públicos durante el período 1960-1964, así como un estudio de las empresas privadas dedicadas al ramo de la construcción de carreteras.

En lo que al transporte aéreo se refiere se realizó un completo estudio comparativo sobre los costos de operación de los servicios de la empresa LACSA, así como un análisis del movimiento de carga y pasajeros en las diferentes rutas aéreas comerciales locales del país.

Publicaciones

Durante el período al que se refiere el presente informe fueron publicados varios estudios entre los que cabe señalar los siguientes:

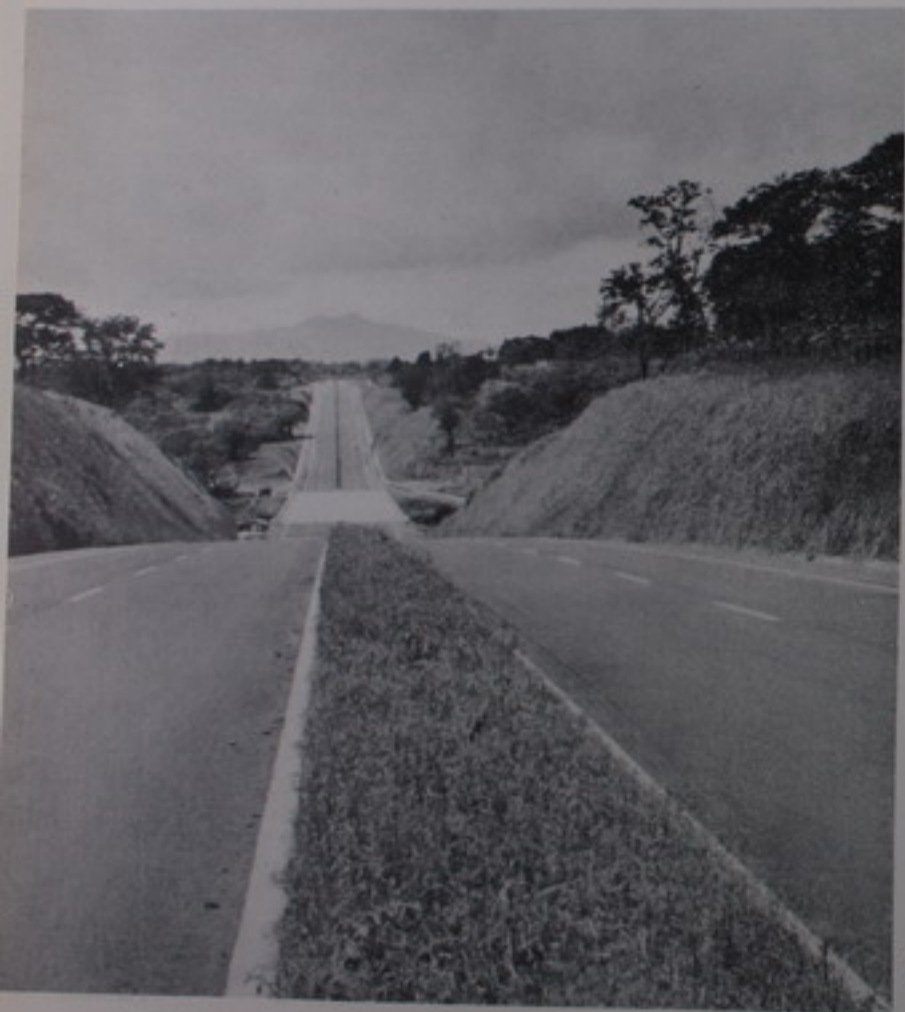
- 1)—"Características del Tránsito en el Area Metropolitana de San José, 1957-1962" (1963-153 págs.)
- 2)—"Justificación Económica Carretera El Coco-San Ramón" (1963, 110 págs.)
- 3)—"Trabajos Presentados por el MOP al IX Congreso Panamericano de Carreteras" (1963-204 págs.)
- 4)—"Plan Vial—Proyecto de Caminos Vecinales" (2 Tomos en colaboración con Vialidad— 1962-489 págs.)
- 5)—"Estudio de Velocidades en las Carreteras de Costa Rica" (1964-170 págs.)
- 6)—"Estudio Fotogramétrico de la Carretera San José-Guápiles" (1964-18 págs.)
- 7)—"Diagnóstico de los Transportes de Costa Rica" (1964-212 págs.)
- 8)—"Consideraciones Comparativas sobre los Costos de Operación de la Empresa LACSA" (1964-30 págs.)
- 9)—"Estudio sobre Trayectorias de Vehículos Automotores" (1964-18 págs.)
- 10)—"Estudio sobre Impuesto de Peaje en la Carretera San José-El Coco" (1964-19 págs.)

DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD

INTRODUCCION

La labor desarrollada por la Dirección General de Vialidad durante los cuatro años comprendidos entre mayo de 1962 y mayo de 1966 marca un período de construcción y mantenimiento de carreteras y caminos en una forma intensiva jamás lograda dentro de la historia del desarrollo vial de nuestro país.

El Plan Vial, que es un programa de construcción, mejoramiento y mantenimiento de todo el sistema vial, se hizo una realidad. Tanto el Programa de Carreteras Nacionales y Regionales como el de Caminos Vecinales, quedan muy avanzados y es muy posible que para principios de 1967 esté totalmente terminada la primera etapa. La programación de obras, para la segunda etapa del Plan Vial, también queda muy avanzada.

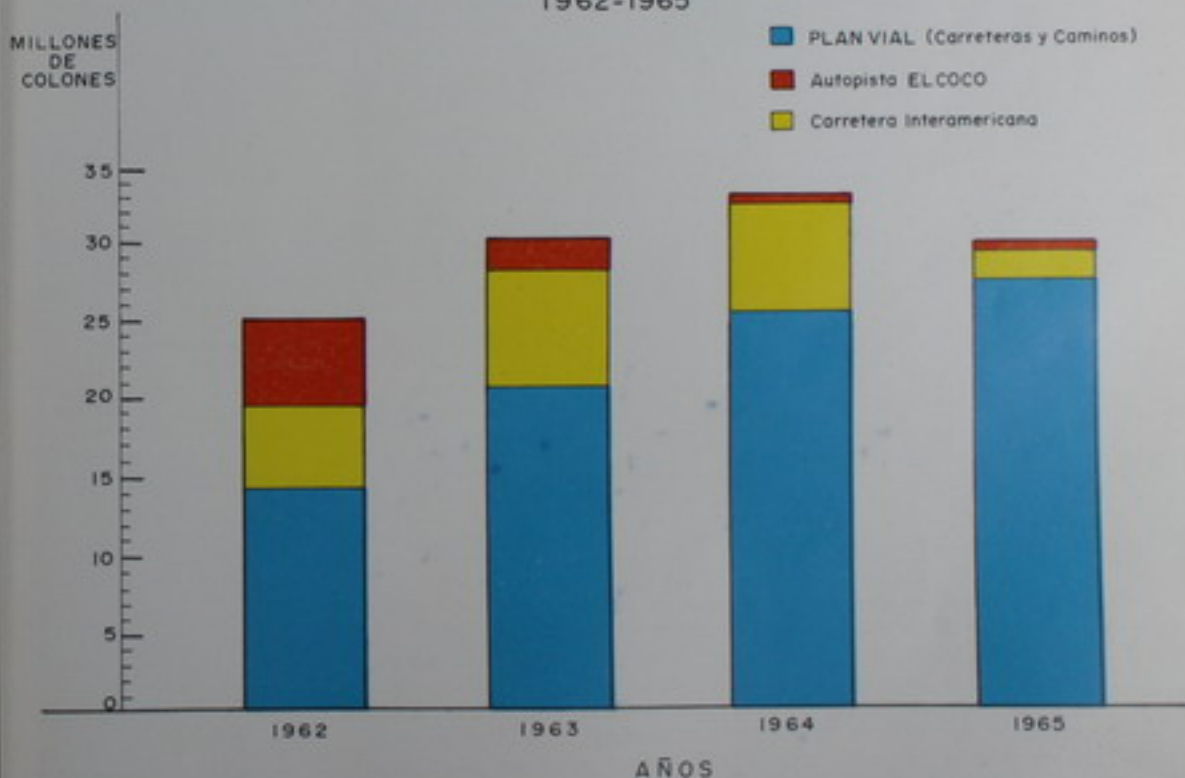


AUTOPISTA EL COCO

La carretera San José-El Coco quedó totalmente terminada y fue puesta en servicio. Es de hacer notar que a pesar de ser una carretera de peaje, el tránsito que ha venido utilizándola desde su inauguración, ha superado en amplio margen el tránsito que se había previsto, por lo que se espera que esta carretera se pagará en menos tiempo del que se había calculado.

Para el mantenimiento de Caminos Vecinales se estableció una nueva modalidad, mediante planes de entendimiento entre el Ministerio de Transportes y las comunidades, llamados Planes Cooperativos. El sistema fue exitoso desde su inicio y sus resultados han sido más que satisfactorios. Durante el período se construyeron, bajo este procedimiento, más de 2.000 Kms de caminos lastrados. Sólo se espera la llegada de nuevo equipo, ya contratado, para balancear los grupos y obtener resultados aún mejores.

DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD
DISTRIBUCION DE LA INVERSION EN CARRETERAS Y CAMINOS
1962-1965





VILLA COLON-PURISCAL
RECONSTRUCCION

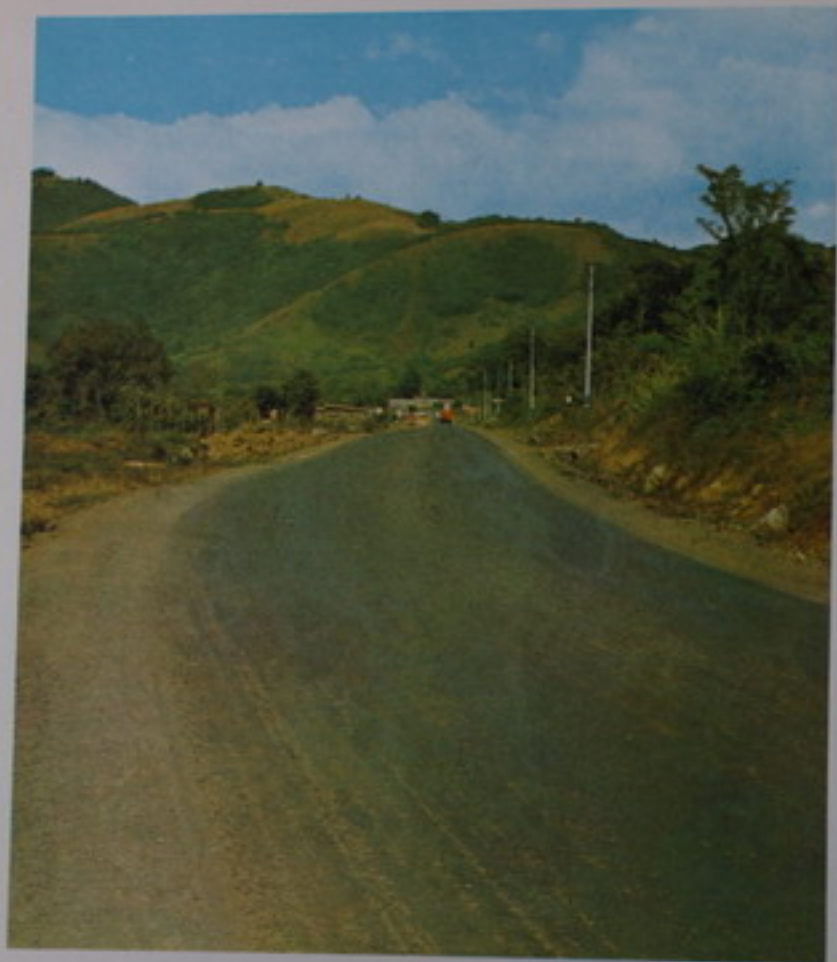
Como trabajos extraordinarios realizados por la Dirección General de Vialidad, cabe destacar el sistema de caminos construidos aceleradamente con motivo de la emergencia del Irazú en la zona de Cartago. Se construyó la carretera por la Sección Norte de Cartago en un tiempo "record" de 3 meses y se armó el puente "Bailey", donado por el Gobierno del Reino Unido. Se repararon en esta zona 16 puentes y se construyeron 4. Para estos trabajos en puentes, se recibió una donación de un grupo de países de las Naciones Unidas.

La Dirección General de Vialidad desea hacer constar que si bien el panorama final al terminar el período que comprende esta Memoria, es satisfactorio, los programas tenían metas más ambiciosas que no fueron logradas en su totalidad. Hubo una serie de factores negativos que necesariamente ocurren en todas las grandes empresas cuando se inician por primera vez. Entre estos factores cabe mencionar, que los contratistas de carreteras acometieron el Plan Vial sin la debida organización, sin financiamiento adecuado y subestimando la importancia de las especificaciones.

El Ministerio de Transportes, sobre la marcha, tuvo que resolver problemas de derecho de vía, conseguir y entrenar personal para el control de los proyectos en forma acelerada y finalmente sufrir el éxodo de técnicos entrenados y capacitados.

LIBERIA-GUARDIA





VIA DE ACCESO A CARTAGO

Sin embargo, como se dijo en el informe anual de 1965, era necesario lanzarse a construir carreteras para descubrir y superar todos los obstáculos.

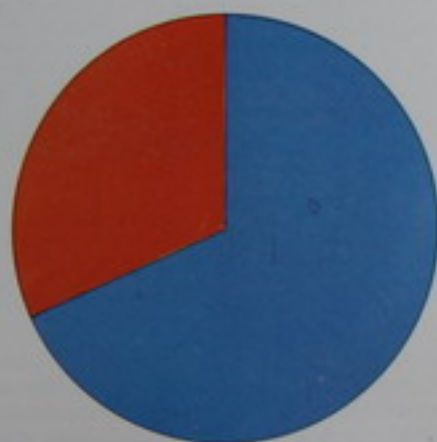
La carretera entre El Coco y San Ramón, de indiscutibles beneficios para el futuro económico del país, quedó totalmente financiada. Los planos, especificaciones y documentos para esta licitación están terminados y se espera que la construcción de esta importante vía se inicie durante 1966.

La terminación de la Carretera Interamericana también quedó financiada en su totalidad en la parte que le corresponde a Costa Rica. Se terminaron los planos, especificaciones y documentos para las licitaciones que comprenderán la reconstrucción total de la vía entre San Ramón y Cañas y el asfaltado entre Cartago y la Frontera con Panamá.

DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD

*DISTRIBUCION PORCENTUAL DEL GASTO EN CONSTRUCCION,
MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO DE CARRETERAS Y CAMINOS*

1962 - 1965



CONSTRUCCION (¢ 116.816.949) 68.7 %

MEJORAMIENTO Y MANTENIMIENTO (¢ 53.185.922) 31.3 %



TRABAJOS EN PAVONES-SIQUIRRES

La Carretera a Limón, un viejo anhelo nacional, comienza a convertirse en realidad al terminar el período que comprende la presente Memoria. Equipo del Ministerio de Transportes trabaja activamente en el mejoramiento de la Sección Limón-Liverpool, al mismo tiempo se están haciendo los preparativos para licitar los primeros trabajos en la Sección Liverpool-Cedar Creek. El diseño de Cedar Creek a Chirripó está prácticamente listo y se trabaja activamente en el diseño de Chirripó a Siquirres.

En el proyecto de construcción de Caminos Vecinales se avanzó a un ritmo muy satisfactorio y para el 31 de diciembre de 1965 se ha realizado un 25.6% del programa total. Los planos, especificaciones y demás documentos para el total de los caminos incluidos dentro del programa, estarán terminados para mediados de 1966 lo que hará que para finales de este año estén bajo proceso de construcción el 75% del programa restante.



ESTADO ACTUAL DE LA VIA
PAVONES-SIQUIRRES

El mantenimiento de Carreteras Nacionales y Regionales fue también muy activo y los resultados obtenidos se pueden calificar de satisfactorios. Se estableció una organización para el mantenimiento con capacidad adecuada para la conservación de más de 2.000 Kms. de carreteras. Anualmente se mantuvieron cerca de 1.400 Kms. de carreteras mejoradas, se hizo el bacheo equivalente a 3.300 Kms. de carreteras asfaltadas, se re-lastraron más de 500 Kms. y se reconstruyeron unos 50 Kms. de carreteras asfaltadas. Como trabajos sobresalientes durante el período está el mantenimiento de la Carretera Interamericana, para el que se requirió grandes concentraciones de equipo y esfuerzo pero que permitieron a nuestro Gobierno la aprobación por parte del Gobierno de los Estados Unidos, para continuar con las negociaciones con el Eximbank a fin de financiar los trabajos necesarios para la terminación de la construcción de la Carretera Interamericana en Costa Rica.



El Plan Vial

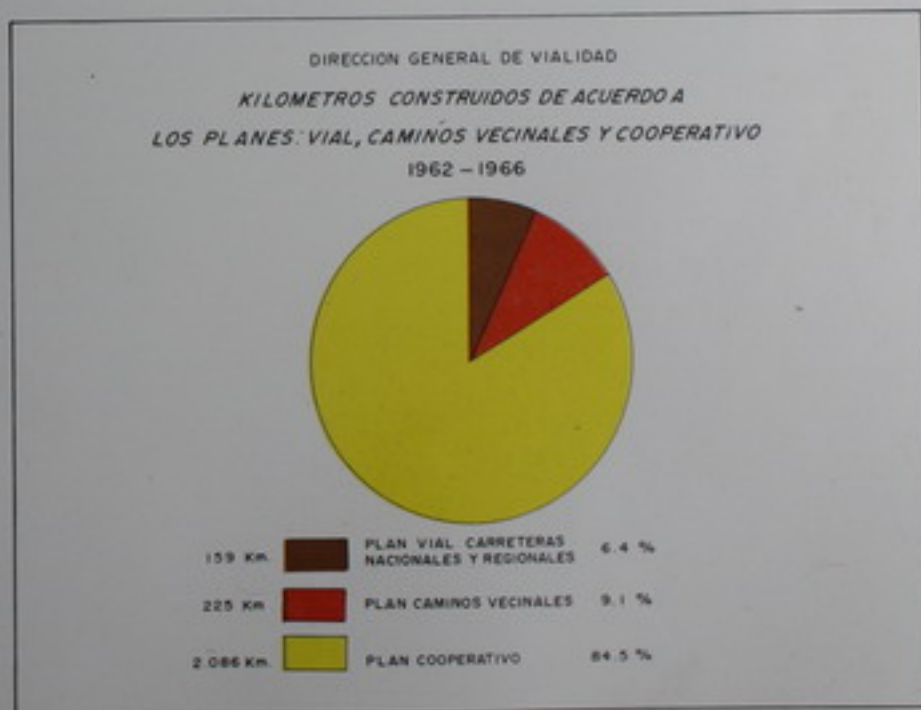
El Plan Vial es un programa intensivo de construcción, mejoramiento y mantenimiento del sistema vial del país. Este Plan, al fijarse los objetivos y prioridades, se dividió en etapas. La primera, que es la que actualmente está en construcción, comprende la construcción y mejoramiento de unos 575 Kms. de carreteras Nacionales y Regionales, la construcción y mejoramiento de 616 Kms. de Caminos Vecinales y el mantenimiento de toda la red vial.

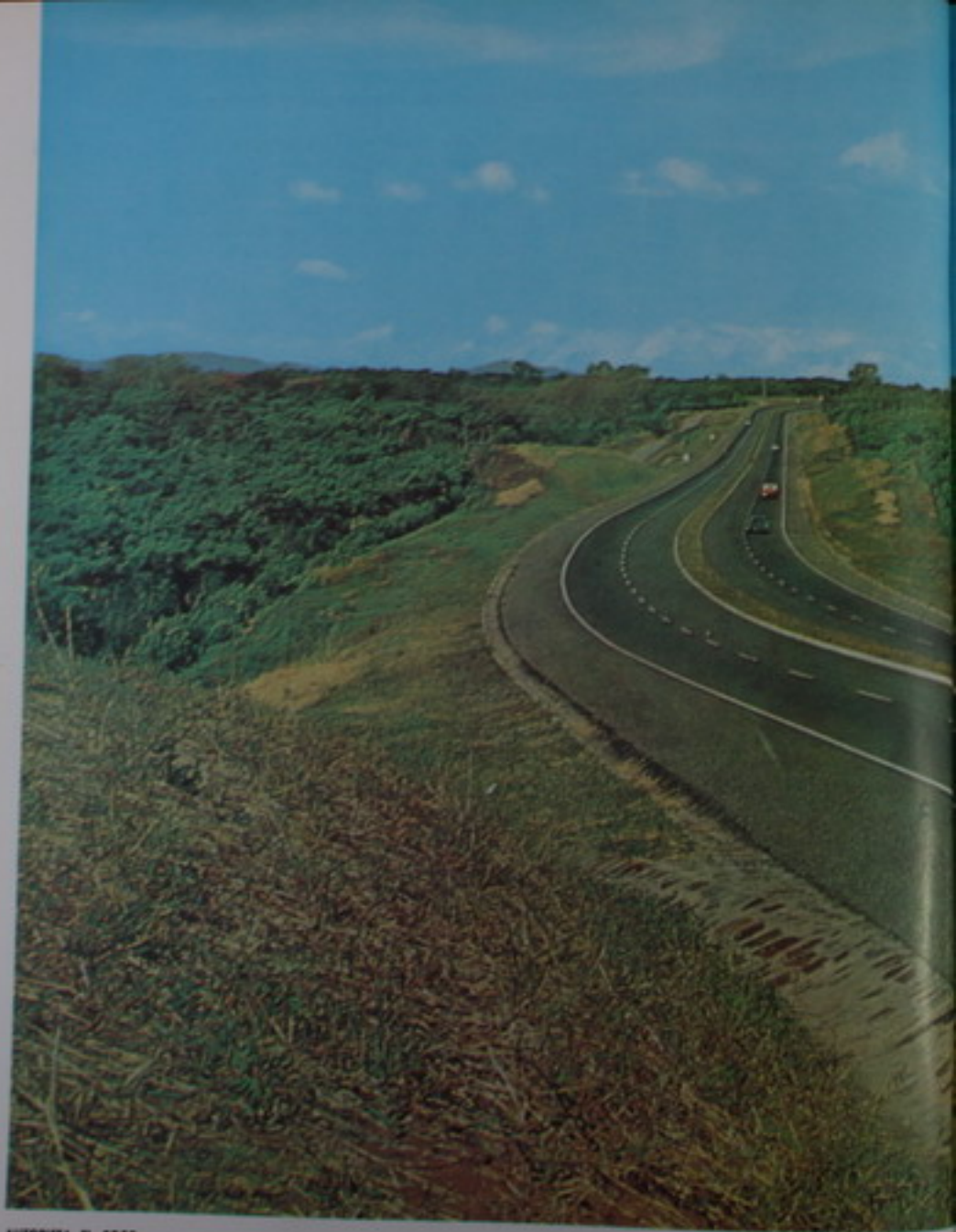
MANTENIMIENTO Y MEJORAMIENTO DE
INTERAMERICANA GRECIA-TACARÉS



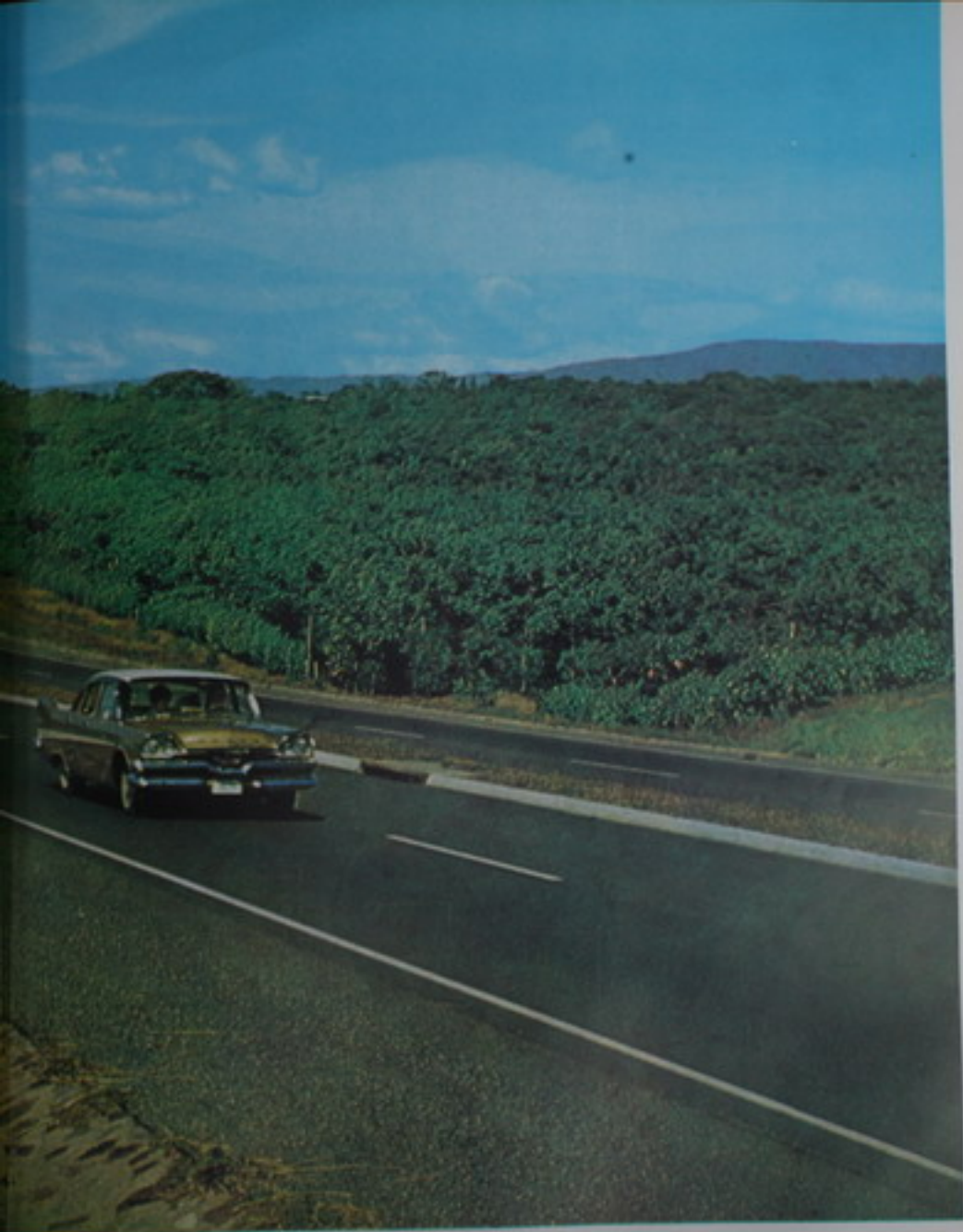
El Programa de Carreteras Nacionales y Regionales

Este programa está financiado parcialmente por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la Asociación Internacional de Desarrollo con un empréstito de \$11.000.000.00, equivalentes a ₡ 72.820.000.00. Estos bancos financian los gastos en moneda extranjera. La Agencia para Desarrollo Internacional (AID) también financia gastos en moneda nacional por una suma de \$2.100.000.00, equivalentes a ₡ 13.902.000.00.



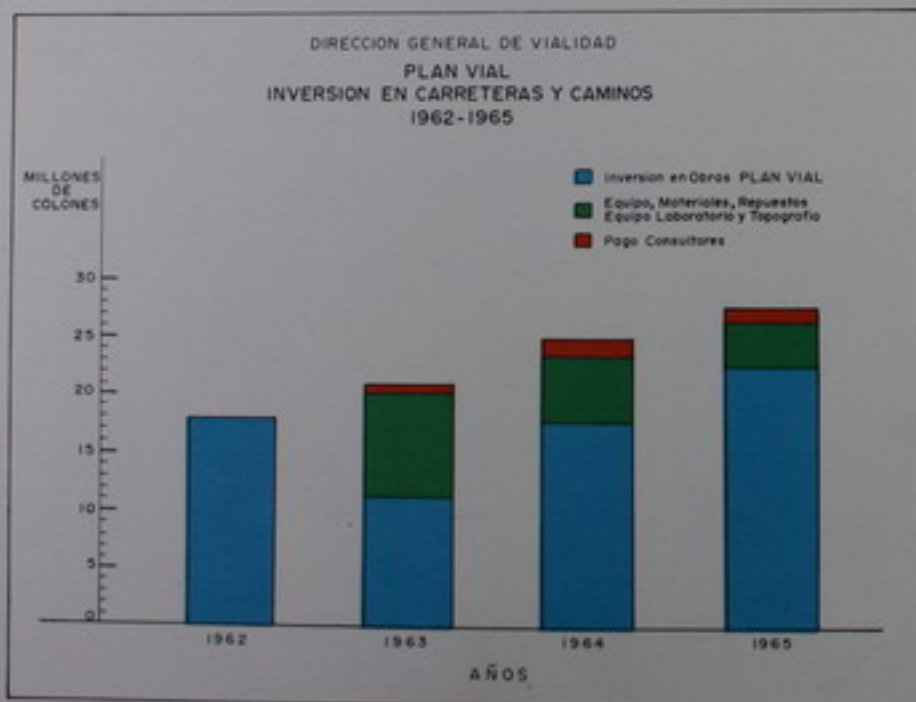


AUTOPISTA EL COCO



Los contratos se firmaron el 31 de octubre de 1961, sin embargo los trabajos se iniciaron a mediados de 1962. Al 31 de diciembre de 1965, el estado del programa se resumía en la siguiente forma:

	<u>Longitud</u> <u>Km.</u>	<u>%</u>
Proyectos terminados	65.46	11.38
Proyectos en construcción	179.77	31.25
Proyectos en diseño o en trámite de licitación	115.90	20.14
Proyectos pendientes	<u>214.20</u>	<u>37.23</u>
	<u>575.33</u>	<u>100.00</u>





ALAJUELA-CARRIZAL

Los siguientes proyectos quedaron totalmente terminados:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u> <u>Kms.</u>	<u>Costo</u>
Alajuela-Carrizal	9.19	€ 1.103.000
Zapote-Curridabat	2.00	382.000
Guardia-Santa Cruz (Puentes Cañas y Diriá)	—	960.000
Turrialba-Tees Equis (Puente Angostura)	—	430.000
Santo Domingo-Pirzo	2.60	1.240.000
Alajuela-San Isidro	8.12	2.507.000
Desvío Curridabat	1.50	1.042.000
San Joaquín-Santa Bárbara	3.79	897.000
San José-Guadalupe-Rancho Redondo	9.36	2.327.000
Alcantarilla Cucubres	—	87.000
San José-Curridabat (San Pedro- Curridabat)	1.30	652.000
Betania-Guadalupe	1.70	603.000
San José-Tibís-Santo Domingo	8.50	379.000
San José-Desamparados	2.40	409.000
Tilarán-Arenal	15.00	500.000
TOTAL	65.46	€ 13.518.000

Los siguientes proyectos estaban en construcción:

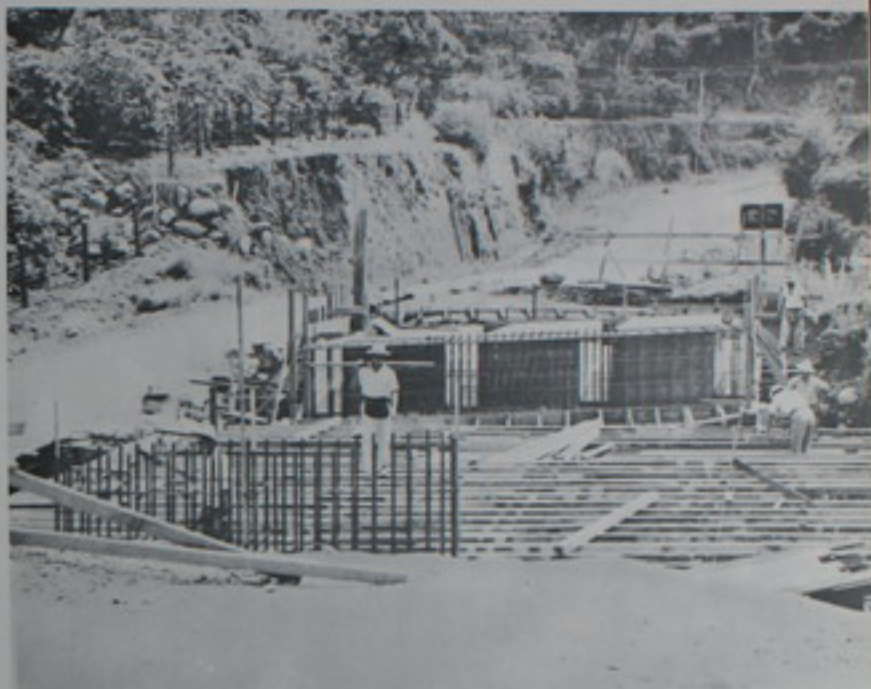
<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u>	<u>(Gastado a Dic. 1965)</u>
	<u>Kms.</u>	<u>Costo</u>
Sabana-Pavas	4.13	€ 1.034.000
Curridabat-San Antonio	1.56	229.000
Pavones-Siquirres	36.49	3.040.000
Liberia-Guardia	18.13	3.219.000
Desamparados-Acosta	22.58	753.000
Radial-Zapote	2.38	840.000
San Josecito-Atenas	19.94	1.745.000
Y Griega-San Antonio	3.10	1.294.000
Grecia-La Argentina	7.80	672.000
Zapote-San Francisco	1.02	645.000
Villa Colón-Puriscal	18.00	530.000
Guardia-Belén	17.99	2.575.000
Interamericana-Las Juntas	6.40	337.000
Puente sobre Río Itiquís	—	165.000
Puente sobre Río Segundo	—	220.000
Puente sobre Río Porrosati	—	394.000
Puente sobre Río Jorco	—	229.000
San José-Paso Ancho	1.85	91.000
San José-Santa Ana-Villa Colón	18.40	—
TOTAL	179.77	€ 18.012.000

Proyectos en trámite de licitación (Publicadas o adjudicadas):

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u>	<u>Costo</u>
	<u>Kms.</u>	<u>Estimado</u>
Santa Bárbara-Alajuela	6.1	€ 1.000.000.00
Flores-Muelle	14.9	3.000.000.00
La Marina-Pital	17.0	3.600.000.00
Belén-Nicoya	55.1	13.700.000.00
Cañas-Tilarán	22.8	4.500.000.00
TOTAL	115.9	€ 25.800.000.00



PUENTE ITIQUIS EN CARRETERA
ALAJUELA-SAN ISIDRO



Proyectos pendientes programados para 1966-1967:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u> <u>Kms.</u>	<u>Costo</u> <u>Estimado</u>
Interamericana-Miramar	7.20	C 210.000.00
Atenas-San Mateo	14.90	2.240.000.00
Ipís-Cascajal	9.80	1.260.000.00
Fuentes-Lourdes	2.00	92.000.00
Laguna-Ciudad Quesada	24.00	1.350.000.00
Cartago-Cervantes	19.00	1.070.000.00
Tibás-San Isidro	8.20	460.000.00
Desamparados-Patarrá	5.60	320.000.00
Naranjo-Laguna	21.00	1.180.000.00
Tibás-Llorente	2.20	120.000.00
Heredia-Vara Blanca	29.40	1.660.000.00
Heredia-El Gallito	8.00	450.000.00
Cervantes-Turrialba	22.00	1.240.000.00
Vara Blanca-Poás	15.20	600.000.00
San José-Alajuelita	2.50	1.500.000.00
Circunvalación-San Pedro	2.50	1.000.000.00
Ciudad Quesada-Florencia	9.70	800.000.00
Ciudad Quesada-La Marina	11.00	1.100.000.00
TOTAL	214.20	C 16.652.000.00



El Programa de Caminos Vecinales

Este programa está financiado parcialmente por el Banco Interamericano de Desarrollo mediante un empréstito de \$ 4.000.000.00, equivalente a ₡ 26.480.000. El programa total tiene un costo estimado de ₡ 49.922.000.00.

Los trabajos se iniciaron durante el año 1963, sin embargo el contrato para el empréstito fue firmado el 2 de junio de 1964.

A la fecha el programa está terminado en un 25.9% y su estado es el siguiente:

	<u>Longitud</u> <u>Kms.</u>	<u>%</u>
Proyectos terminados	109.2	20.47
Proyectos en construcción	53.9	10.10
Proyectos en diseño o en trámite de licitación	97.5	18.28
Otros proyectos pendientes	272.9	51.15
TOTAL	<u>533.5</u>	<u>100.00</u>

Los proyectos terminados durante el período son:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u> <u>Kms.</u>	<u>Costo</u>
Veintisiete de Abril-Río Seco	7.2	₡ 152.900.00
Santa Rita-Colonia Carmona	3.7	82.900
San Vito-Sabalito (1ª parte)	1.6	84.200
San Isidro-Peñas Blancas-El Burrito	6.1	82.600.00
Guacimul-Santa Elena (1ª parte)	8.0	278.600.00
Bajo Corrales-La Palma	6.1.	174.000.00
Vigía-Santa Rita	10.6	80.000.00
Interamericana-Volcán	2.7	129.000.00
El Burrito-La Fortuna (2ª parte)	5.7	312.500.00
San Ramón-Piedades Sur	9.9	338.400.00
San Isidro-Sabanilla	3.9	295.200.00
Sabana Redonda-Poasito	7.8	317.000.00
Cinco Esquinas-Palmito	2.5	115.900.00
San Vito-Sabalito (2ª parte)	5.2	270.000.00
Puente Río Nandayure	—	208.400.00
Cerro Partido-Interamericana (1ª parte)	3.0	311.300.00
Veintisiete de Abril-Río Seco (2ª parte)	3.6	107.300.00
El Burrito-La Fortuna (1ª parte)	2.7	36.900.00
Santiago-Mercedes Sur-Salitrales	10.0	851.600.00
Mansión-Hojancha	8.9	806.500.00
TOTAL	<u>109.2</u>	<u>₡ 5.036.100.00</u>



CAMINO VECINAL SAN ISIDRO DE ALAJUELA-SABANILLA

Proyectos de Caminos Vecinales en construcción:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u>	<u>(Gastado Dic. 1965)</u>
	<u>Kms.</u>	<u>Costo</u>
La Balsa-Cataratas	10.6	€ 645,700.00
Puente Peñas Blancas y Accesos	3.2	1,835,500.000
Cahuitta-Penshurst	8.9	676,700.00
Río Seco-Paraíso	5.9	543,400.00
Guacimal-Santa Elena (2ª parte)	3.3	252,200.00
Tilarín-Tierras Morenas	8.0	33,300.00
General Viejo-Interamericana	14.0	393,700.00
TOTAL	53.9	€ 4,378,500.00

Proyectos de Caminos Vecinales en estudio o en trámite de licitación:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u>	<u>Costo</u>
	<u>Kms.</u>	
La Tigra-San Isidro	5.0	€ 400,000.00
Parrita-Playones	10.5	840,000.00
San Pablo-Canjel	9.4	630,000.00
Santa Ana-Cartagena	8.6	600,000.00
Los Chiles-Altamira	12.0	720,000.00
Jaris-Piedras Negras	5.0	640,000.00
San Antonio-Corralillo	7.0	560,000.00
Mansión-Barra Honda	5.0	300,000.00
Guácimo-Río Jiménez	12.0	1,320,000.00
La Garita-Turrúcares	5.0	300,000.00
Puerto Viejo-Margen Izquierda		
Río Sarapiquí	10.0	700,000.00
Cartagena-Poetegolpe	8.0	600,000.00
TOTAL	97.5	€ 7,610,000.00

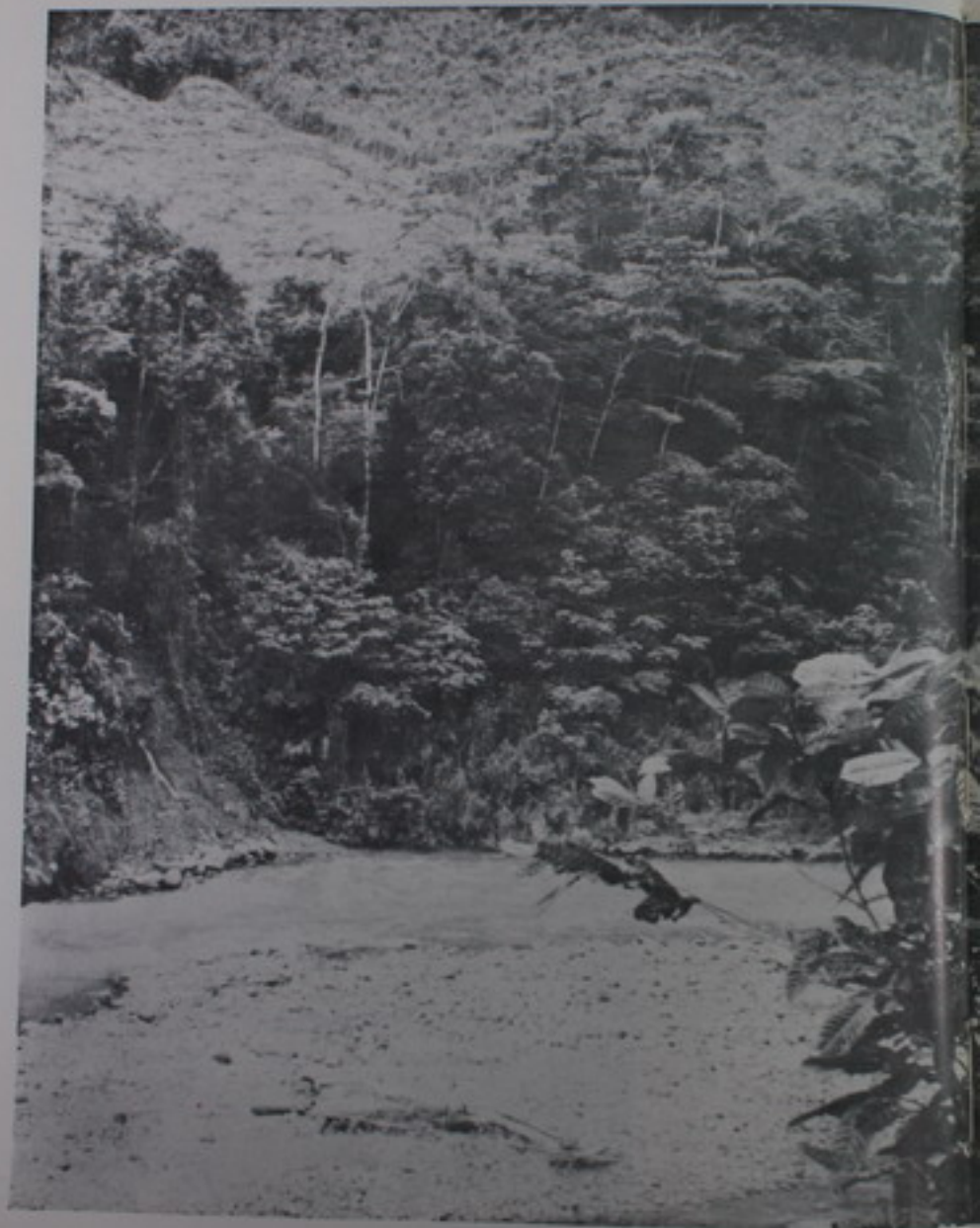
Otros proyectos programados para 1966:

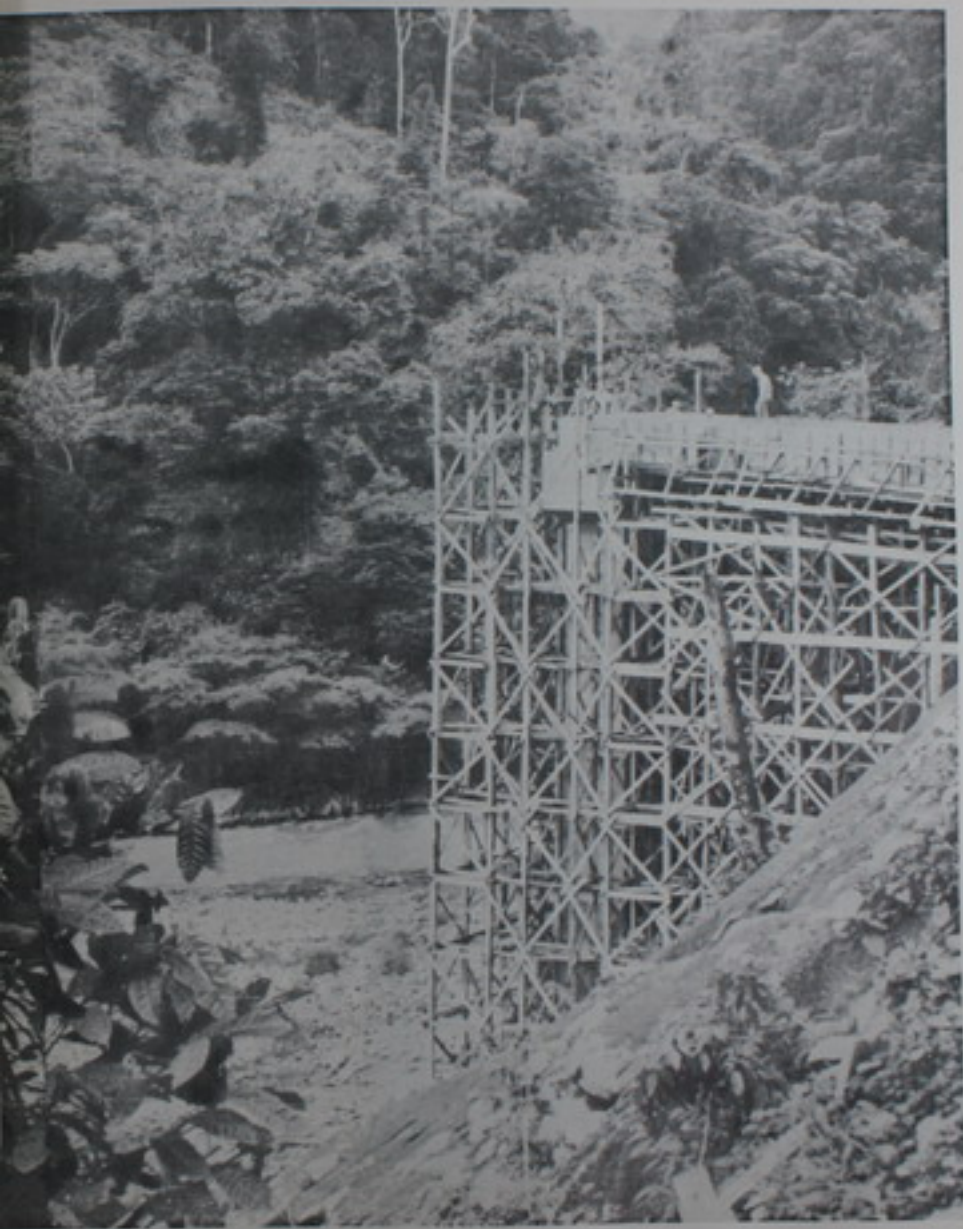
<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u> <u>Km.</u>	<u>Costo</u>
Cribo Alto-San Pablo de Turrubares	10.4	€ 1.251.000.00
Esparta-Peñas Blancas	10.0	500.000.00
Naranjo-Savegre	13.0	1.360.000.00
Peralta-Cimarrones	3.6	434.000.00
Cataratas-San Lorenzo	7.0	700.000.00
Savegre-Portalón	16.0	720.000.00
Canjel-Playa Naranjo	33.0	3.240.000.00
Tambor-Cócano	12.0	800.000.00
Alto Palomo-Bajos del Toro	10.0	1.000.000.00
Jicaral-La Fresca	14.5	1.150.000.00
La Fresca-Jabillo	15.1	1.000.000.00
Jicaral-Lepanto	10.0	1.300.000.00
Limón-Cementerio-Santa Rosa	2.3	230.000.00
Interamericana-San Pedro	6.0	1.000.000.00
TOTAL	162.9	€ 14.665.000.00



RELASTRO DEL CAMINO VECINAL
27 DE ABRIL-TAMARINDO,
GUANACASTE

PUENTE QUE SE CONSTRUYE SOBRE EL
RIO PEÑAS BLANCAS. SAN CARLOS





Otros proyectos programados para 1967:

<u>Proyecto</u>	<u>Longitud</u> <u>Kms.</u>	<u>Costo</u>
Corredores-San Vito	20.0	€ 1.000.000.00
Cerro Partido-Intramericana (2ª parte)	15.0	2.050.000.00
San Miguel-Pital	21.0	635.000.00
Atenas-La Argentina	10.0	900.000.00
Jabillo-Bejuco	11.0	1.000.000.00
Tabarcia-Palmichal-Quebrada- La Mina	14.0	1.120.000.00
Zaragoza-Candelaria-Barrio San José	6.0	480.000.00
Llano Grande-La Turbina	13.0	780.000.00
<u>TOTAL</u>	<u>110.0</u>	<u>€ 7.965.000.00</u>



CAMINO VECINAL DE QUEBRADA
HONDA A PUERTO MORENOS. PLAN
COOPERATIVO, GUANACASTE

Carretera San José-Aeropuerto El Coco

Esta magnífica carretera que hoy día es orgullo de todos los costarricenses fue construida casi en su totalidad durante el período que comprende esta Memoria.

El financiamiento de la obra se hizo a través del Export-Import-Bank mediante un empréstito por \$3.000.000.00.




La obra se realizó por contrato con la Empresa Constructora de Rafael Herrera. Las obras se iniciaron el 4 de julio de 1961 y se terminaron el 31 de agosto de 1965. El costo total ascendió a ₡ 25.036.000.00.

El proyecto terminado tiene 11.8 Kms. de longitud con 4 carriles de circulación, isla central, 3 intersecciones a nivel y 3 estructuras mayores.

DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD

KILOMETROS CONSTRUIDOS Y MEJORADOS SEGUN TIPO DE SUPERFICIE 1962 - 1966



370 Km.		KILOMETROS DE TROCHA	15.0 %
1 881 Km.		KILOMETROS LASTRADOS	76.2 %
219 Km.		KILOMETROS PAVIMENTADOS	8.8 %



PUENTE SOBRE EL RIO VIRILLA. AUTOPISTA EL COCO

Carretera Interamericana

La Carretera Interamericana en Costa Rica se extiende desde Paso de Canoas en la Frontera con Panamá hasta Peñas Blancas en la Frontera con Nicaragua, con una longitud de 670 Kms.

La construcción ha sido financiada en forma cooperativa con los Gobiernos de Costa Rica y de los Estados Unidos de América en la proporción de un tercio y dos tercios respectivamente. Costa Rica ha aportado además el valor de los derechos de vía. De este arreglo se exceptúa el tramo de carretera entre Cartago y San Ramón que ha sido construido totalmente por el Gobierno de Costa Rica con sus propios recursos.

Hasta el 31 de diciembre de 1965 el costo total de la carretera Interamericana en Costa Rica es de \$79.000.000.00, de los cuales el Gobierno de Costa Rica ha participado en \$19.555.000.00. Para la terminación de las obras programadas se requiere \$21.000.000.00.

Durante el período se terminó la construcción de 39 puentes entre San Isidro de El General y la Frontera con Panamá quedando en esta forma abierto el tránsito en todo tiempo entre Costa Rica y Panamá.

Se terminaron los planos, especificaciones y documentos para licitar el tramo entre San Ramón y Cañas, y entre Cartago y la Frontera con Panamá. La primera licitación comprenderá la reconstrucción total de la estructura de la carretera y un nuevo pavimento de concreto asfáltico. La licitación o las licitaciones para el tramo entre Cartago y la Frontera con Panamá incluirá trabajos de mejoramiento de gradientes, reconstrucción de la base y construcción de un pavimento asfáltico.

Para realizar estos trabajos se logró el financiamiento del tercio que le corresponde al Gobierno de Costa Rica a través de un empréstito por \$7.000.000.00 con el Eximbank.

**Inversión en Carreteras y Caminos por Plan Vial,
Carreteras Interamericana y Autopista El Coco
1962-1965**

	<i>Total</i>	1962	1963	1964	1965
Inversión total	116.816.949	25.055.859	29.677.573	32.276.607	29.806.910
Inversión en Carreteras y Caminos	88.062.765	14.315.881	20.963.839	24.974.461	27.808.584
Inversión en Carretera Interamericana	8.146.193	5.676.150	1.907.916	285.130	276.997
Autopista El Coco	20.607.991	5.063.828	6.805.818	7.017.016	1.721.320

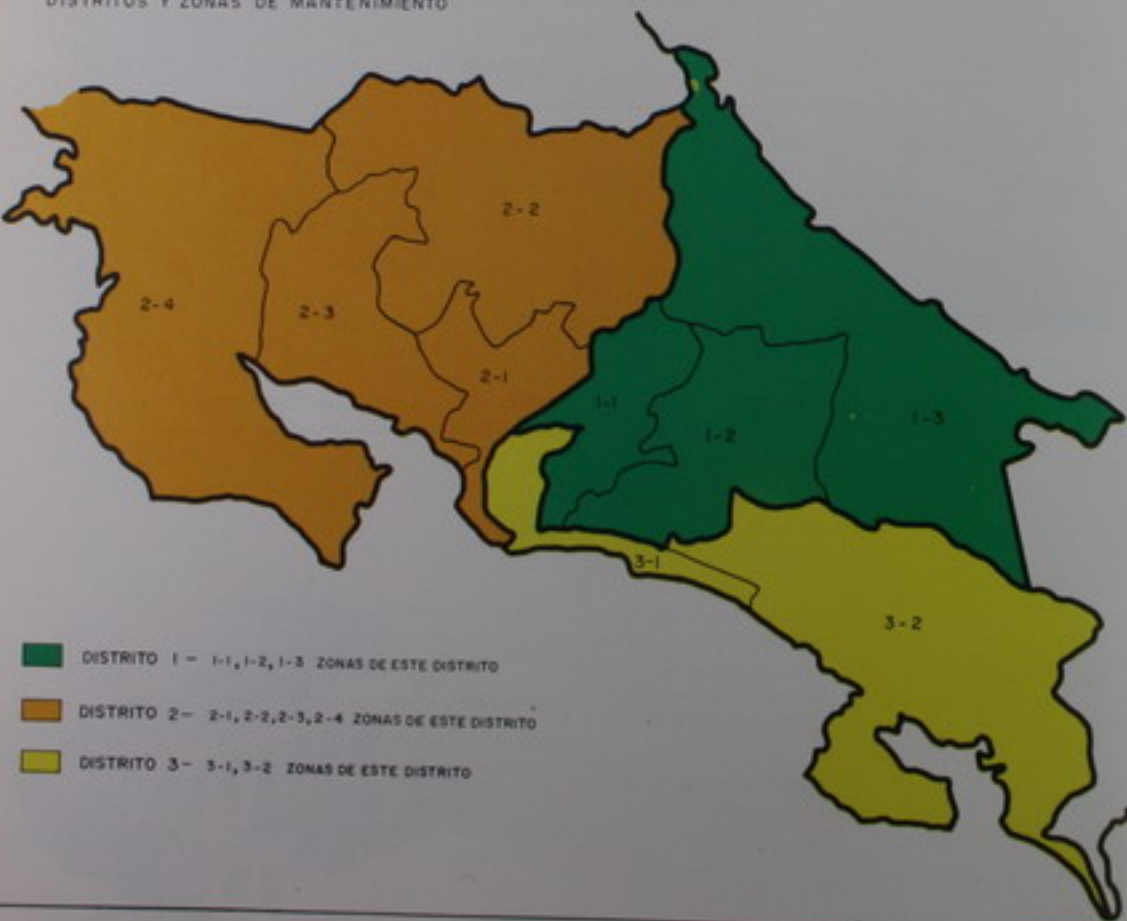


Mantenimiento

Durante el período de esta Memoria se dio especial importancia a las labores de mantenimiento de las carreteras Nacionales y Regionales. Mediante el empréstito con el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la Agencia Internacional para Desarrollo se adquirió equipo de mantenimiento y equipo para talleres por una suma cercana a los ———— ¢ 15.000.000.00. Una vez adquirido el equipo se procedió a establecer una organización adecuada para lograr el control y la eficiencia necesaria para poder conservar una red vial con más de 2.000 kilómetros de carreteras Nacionales y Regionales transitables en todo tiempo.

DIRECCION GENERAL DE VIALIDAD

DISTRITOS Y ZONAS DE MANTENIMIENTO



PUENTE BAILEY EN CARRETERA DE
ACCESO A CARTAGO



Con el equipo adquirido y la organización establecida en forma de Distritos y estos en Zonas de mantenimiento, se logró atender prácticamente toda la red de carreteras Nacionales y Regionales, especialmente durante los tres últimos años que incluye esta Memoria.

Como trabajos sobresalientes durante los últimos tres años, que han sido los de mayor intensidad en este tipo de labor, se pueden destacar los siguientes:

**Indice de crecimiento de las inversiones
en construcciones; mejoramiento y mantenimiento
de Carreteras y Caminos
1962-1965
(Año base 1962)**

ASO	<i>Indice de mejoramiento y mantenimiento</i>	<i>Indice de Construcción</i>
1962	100.0	100.0
1963	269.3	118.4
1964	359.3	128.8
1965	377.2	119.0

1. Mantenimiento de la Carretera Interamericana

Por defectos de diseño y construcción la sección de la Carretera Interamericana entre San Ramón y Cañas se dañó a pocos años de terminada. Por este motivo el Gobierno de Costa Rica tuvo que incurrir en fuertes inversiones de mantenimiento para evitar mayores pérdidas y lograr que la carretera se conservara transitable en toda época. En la Sección Sur, entre Cartago y la frontera con Panamá, también el mantenimiento se ha dado en una forma intensiva.

Otro trabajo sobresaliente realizado con equipo y personal de mantenimiento fue la construcción de la carretera de emergencia a la ciudad de Cartago, durante las inundaciones de 1964. La reparación de 16 puentes y la construcción de puentes nuevos en la zona, también fueron trabajos bastante apreciables.

TRABAJOS DE AMPLIACION EN CARRETERA INTERAMERICANA





AMPLIACION Y RECONSTRUCCION DE LA CARRETERA VILLA COLON-PURISCAL

En la ruta 1 y en general en casi todas las carreteras del país, se hicieron trabajos de bacheo, relastrados, limpieza de desagües, limpieza de derecho de vía, reparación o construcción de espaldones, reconstrucciones de la superficie y ampliaciones en las partes más peligrosas.

Se inició por primera vez en la historia del país, un programa de demarcación y señalamiento de las carreteras Nacionales y Regionales. Mediante este programa se espera mejorar considerablemente la seguridad del actual sistema vial, así como el establecimiento de un sistema de información a los usuarios de las carreteras que les permitirá llegar mejor a su destino conociendo mejor sus vías.

MANTENIMIENTO

Programa de Carreteras Nacionales y Regionales
Trabajos Anuales Realizados Durante el Período de 1962-1965
(Kilómetros)

	1962	1963	1964	1965
Bacheo de superficies asfálticas	714	1.600	3.290	1.950
Bacheo de superficie de lastre	n.d.	n.d.	1.457	1.216
Relastrados	376	460	550	818
Reconstrucción de superficies asfálticas	31	50	49	47
TOTAL	1.121	2.110	5.346	4.031

n.d.: Dato no disponible.

La Carretera a Limón

Esta carretera originalmente no se pudo incluir dentro de la Primera Etapa del Plan Vial por falta de un estudio completo que justificara económicamente la construcción de la carretera, sin embargo, el Banco Mundial se interesó en la obra desde un principio y accedió a la petición de nuestro Gobierno para preparar con la asistencia del Fondo Especial de las Naciones Unidas un estudio exhaustivo de las instalaciones portuarias en Limón y Puntarenas y de las condiciones del transporte en el corredor Puntarenas-San José-Limón.

CONSTRUCCIÓN DE LA CARRETERA NACIONAL
PAVONES-SIQUIRRÉS



El contrato para realizar este estudio se hizo con la firma consultora Transportation Consultant Inc. por la suma de \$ 240.000 y los trabajos se iniciaron en noviembre de 1963. A principios de 1965 se recibió el informe definitivo en el que se concluye, entre lo más importante, que para 1966, la capacidad de exportación e importación del sistema ferroviario entre San José y Limón, se igualará a la demanda y que en los próximos cinco años la demanda se duplicará. Por este motivo, el informe considera que uno de los proyectos de mayor importancia y urgencia del país es, actualmente, la construcción de una carretera con normas de diseño adecuadas para permitir el transporte con vehículos pesados de carga en una forma económica, pero que necesariamente esta construcción deberá acompañarse del proyecto de mejoramiento de las instalaciones portuarias ya que no tiene justificación hacer la carretera sin mejorar el puerto.



MAQUINARIA DEL PLAN VIAL EN
PLENA ACCIÓN

Gastos en construcción, mejoramiento y
mantenimiento de carreteras y caminos

1962-1965

	TOTAL	1962	1963	1964	1965
GASTO TOTAL	170.002.871	29.954.277	42.867.719	48.896.965	48.285.910
Construcción y Reconstrucción	116.816.949	25.055.859	29.677.573	32.276.607	29.806.910
Mejoramiento y Mantenimiento	53.185.922	4.898.418	13.190.146	16.620.358	18.477.000



MAQUINARIA TRABAJANDO EN
PLAYONES DE SIQUIRRES-LIMÓN

Estos estudios fueron sometidos a consideración del Banco Mundial y a finales de 1965 se recibió la noticia de que éste está en condiciones de aceptar la propuesta para financiar el proyecto.

Como las negociaciones finales siempre requieren algún tiempo, la Dirección General de Vialidad optó por la política de iniciar de inmediato las obras, contando con sus propios recursos y con los fondos de un empréstito con el Meadow Brook Bank.

Esta primera fase que se inició en 1965 y durará hasta 1967, comprende los siguientes trabajos:

1. Terminación de planos entre Siquirres-Chirripó.
2. Diseño de todas las estructuras mayores
3. Construcción de una primera fase, entre Cedar Creek-Liverpool (construcción de trocha y lastre).
4. Mejoramiento de la vía entre Liverpool y Limón.

Estos trabajos, estimados en C. 10.000.000.00 serán un adelanto a los trabajos que posteriormente se realicen con el Banco Mundial que incluirán:

1. Construcción de una nueva vía entre Cartago y Turrialba
2. Mejoramiento entre Turrialba y Pavones
3. Mejoramiento de la Sección entre Pavones y Siquirres
4. Construcción de la Sección Siquirres-Chirripó
5. Mejoramiento de la Sección Chirripó-Limón.

**Construcción y Mejoramiento Anual de Carreteras
y Caminos, por Programas según Tipo de Superficie
1962-1965**

(Longitudes en Kilómetros)

	Reales		Estimado	
	1962	1963	1964	1965
LONGITUD TOTAL CONSTRUIDA Y MEJORADA	<u>205</u>	<u>376</u>	<u>873</u>	<u>1.016</u>
KILOMETROS PAVIMENTADOS	<u>5</u>	<u>30</u>	<u>63</u>	<u>121</u>
Por Plan Vial	—	20	48	91
Por Plan de Caminos Vecinales	5	10	15	30
KILOMETROS LASTRADOS	<u>150</u>	<u>246</u>	<u>710</u>	<u>775</u>
Por Plan de Caminos Vecinales	—	30	60	75
Por Plan Cooperativo	150	216	650	700
KILOMETROS DE TROCHA	<u>50</u>	<u>100</u>	<u>100</u>	<u>120</u>
Por Plan Cooperativo	50	100	100	120

* Valor estimado con base en 9 meses de trabajo.

PLAN VIAL

**Inversión en Carreteras y Caminos por Categorías
1962-1965**

	TOTAL	1962	1963	1964	1965
Inversión total Plan Vial	88.062.765	14.315.881	20.963.839	24.974.461	27.808.584
Inversión en carreteras y caminos	66.098.129	14.315.881	11.167.707	17.744.541	22.870.000
Inversión en equipo, mate- riales de construcción, re- puesto equipo laboratorio y topografía	18.705.417	—	9.214.095	5.836.732	3.654.590
Pago Consultores	3.559.219	—	582.037	1.393.188	1.283.994



PLAN COOPERATIVO

SISTEMA DE MANTENIMIENTO Y CONSTRUCCION DE CAMINOS VECINALES IMPULSADO POR EL MINISTERIO DE TRANSPORTES

En la corta historia del desarrollo vial del país, los mejores y más bien intencionados esfuerzos, tanto de las municipalidades, como de las juntas de caminos vecinales, juntas progresistas, juntas pro-carreteras, asociaciones pro-desarrollo comunal, etc., y del entonces Ministerio de Fomento o de Obras Públicas, como más tarde se le llamó, en mucho se malograba por la ausencia de coordinación en las labores que con el objeto del desarrollo de la red de caminos vecinales, se realizaba. Sin el poderío necesario para afrontar los proyectos de mejoramiento de caminos y construcción de algunos nuevos, para concretar los sueños y ambiciones de mayores vías de penetración, apenas se notaba aquí y allá, tras largos sacrificios y esfuerzos, algún kilómetro de nuevos caminos o algunas cuadras con buen mantenimiento.

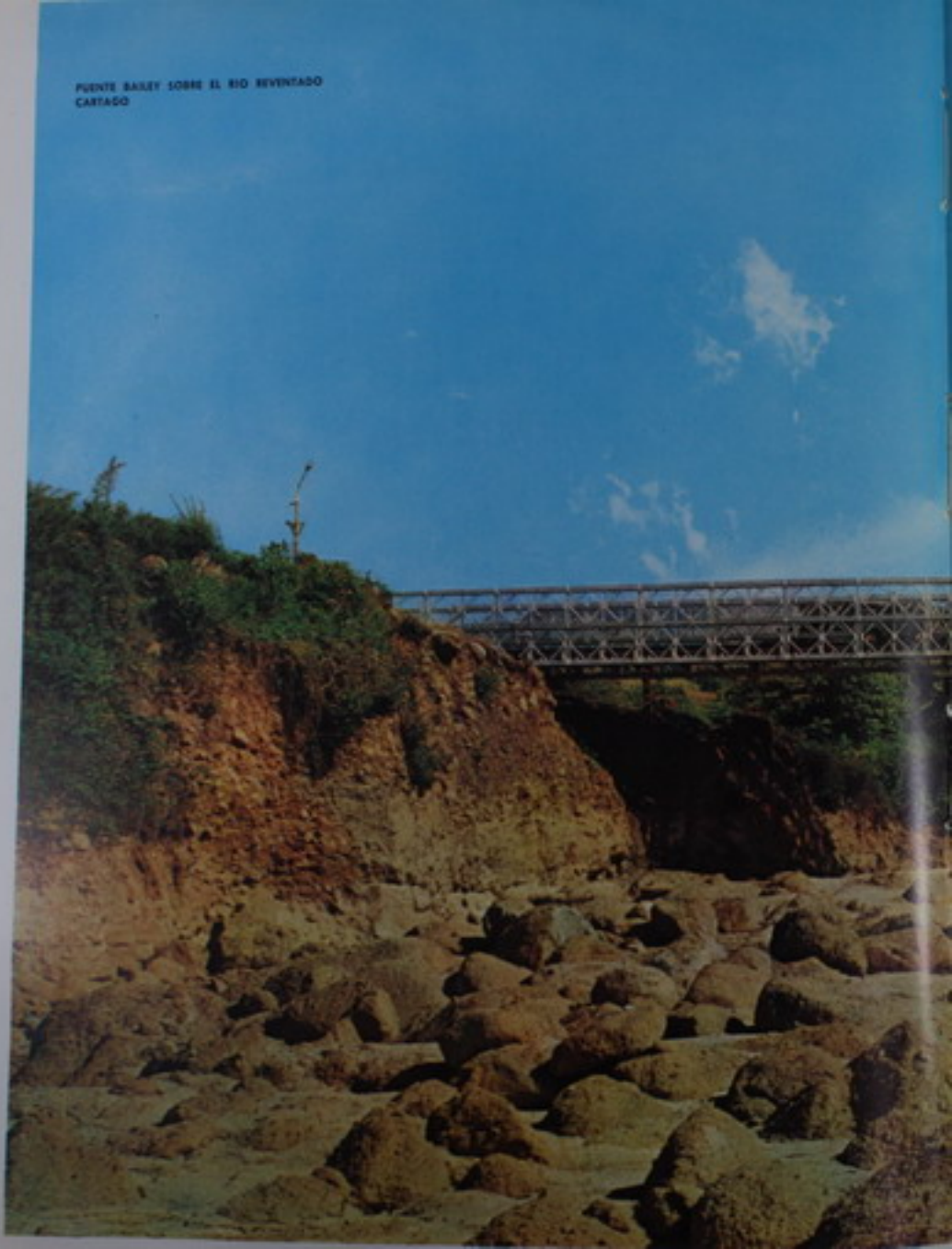
Por fin, hace cosa de dos años y medio, al despuntar en la vida nacional el Ministerio de Transportes, se esbozó la idea, acogida con calor por todas las municipalidades y los organismos formados para luchar por la construcción de un camino o de un puente, de llevar adelante un plan cooperativo, que uniendo los esfuerzos del naciente Ministerio, de las corporaciones municipales, de las juntas de caminos vecinales, y de las otras entidades afines, permitiera aprovechar la maquinaria de unos y otros, para con mayor fuerza y coordinación y eficiente dirección y asistencia técnica, ejecutar obras en caminos vecinales que hasta entonces no eran sino meros sueños.

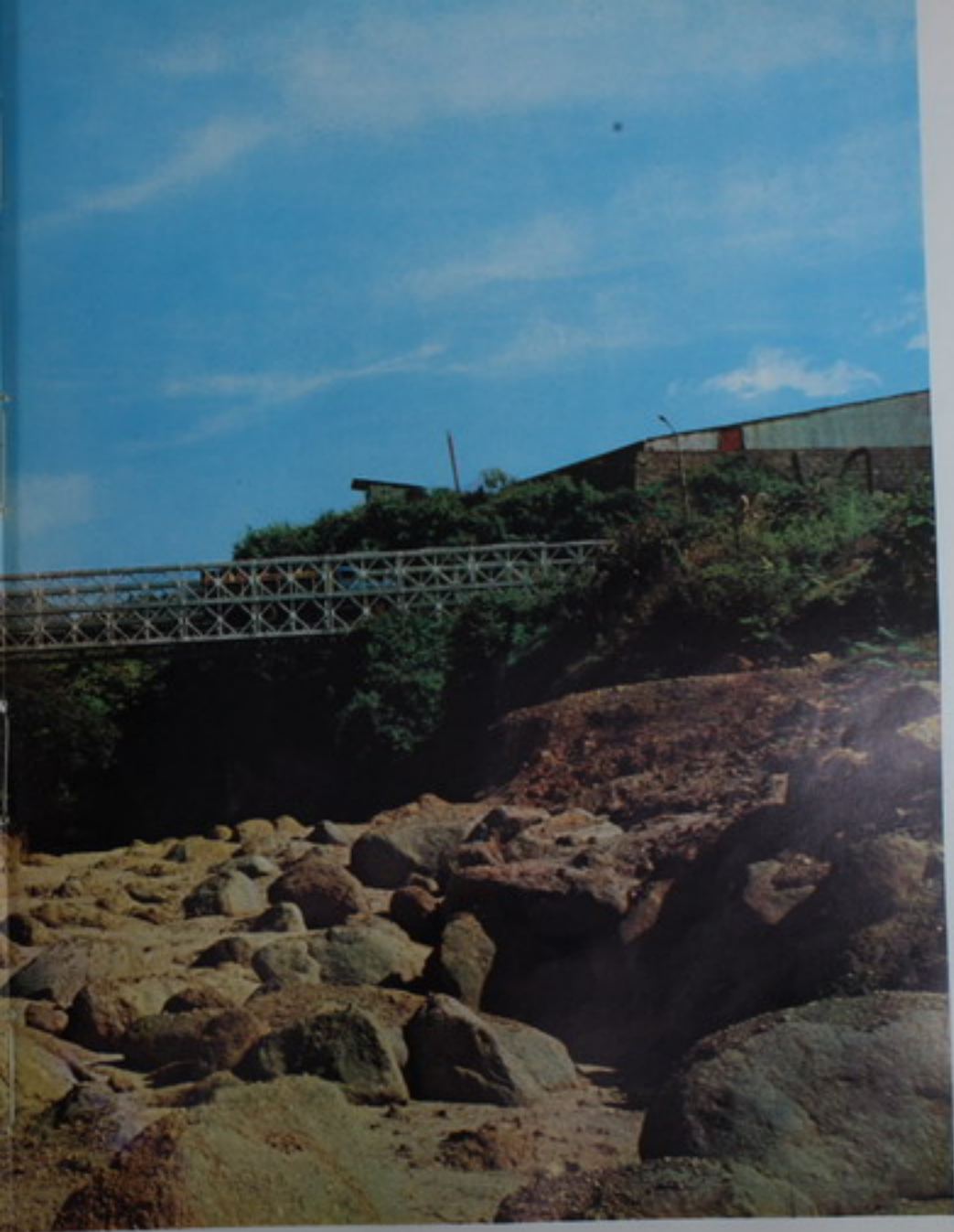
También se consideró que el Plan Vial quedaría trunco si la gran red vecinal que alimenta las rutas nacionales y regionales y aun las vecinales que se construirían, mejorarían y mantendrían con los préstamos del exterior, quedara sujeta a la acción de entidades locales, las que en la mayoría de los casos, a pesar de su espíritu de servicio a la comunidad, sufren una total impreparación técnica para llevar a cabo su función.

Las entidades locales no cuentan con equipos de trabajo equilibrado, de su propiedad, para poder realizar una labor eficiente. Esto, sumado a su dificultad para adquirir bienes de capital originada en su mala situación financiera, es otro factor en el desperdicio de recursos humanos y materiales. Existen, por ejemplo, entidades que cuentan con un tractor D-4 y una vagoneta y otras con una niveladora y una vagoneta. Ese equipo era usado tan sólo en la demarcación geográfica del respectivo cantón con los malos resultados fácilmente comprensibles.

Por los motivos apuntados, el Ministerio de Transportes ideó organizar grupos de cantones para formar equipos equilibrados mediante el aporte de las máquinas que cada uno de ellos pudiera suministrar, junto con las unidades que el Ministerio pudiese proporcionar, a fin de formar equipos equilibrados y que para efectos prácticos se estimó que debían constar

PUNTE BAILEY SOBRE EL RIO REVINTADO
CARTAGO







VIA DE ACCESO A CARTAGO

de: un cargador, cinco o seis vagonetas, una niveladora, un compactador y dos tractores, sin entrar en análisis más técnicos, como serían distancias de acarreo, tipo de trabajo a realizar, etc.

Por supuesto, parte difícil de la tarea consistió en convencer de la bondad de la idea, por la razón de que nuestros ciudadanos se caracterizan por su individualismo y, además, su desconfianza para todo trabajo cooperativo, máxime si se ha de realizar fuera del medio en que desarrollan sus actividades.

Sin embargo, actualmente la idea ha calado hondo en los costarricenses y estamos próximos al momento de planear más técnicamente el programa de acción para los caminos vecinales dentro del Plan Cooperativo. De tal suerte se cumplen dos funciones de gran valor para los costarricenses: una acción más rápida en el desarrollo de caminos y una mayor confianza en el trabajo asociado.

En los casos de las comunidades que no pueden aportar ningún tipo de maquinaria, por no tenerla, se aceptó de ellas que aportarían el 50% del costo de la obra pudiéndolo hacer en dinero efectivo, en materiales y aun en mano de obra.

Ha ido creciendo tanto el Plan Cooperativo que hubo de ponerse en marcha una organización especial en contabilidad que permitiera llevar al control exacto y tan actualizado como fuese posible de los costos de ese programa. Al presente se están firmando nuevos contratos con todos los cantones para proseguir con nuevas obras.

Uno de los fines del Plan Cooperativo no mencionado y que no se ha podido lograr, es el de romper el círculo vicioso formado entre los usuarios de los caminos y las juntas de caminos vecinales, respecto al pago del "detalle". Los usuarios dicen que no pagan tal impuesto porque nunca le hacen mantenimiento a los caminos y las juntas alegan que no pueden hacer obras, por no tener fondos al no recibir el pago del "detalle". Es muy posible, casi cierto, que al constatar el contribuyente labor positiva en el campo de los caminos vecinales, muestre su conformidad para pagar el impuesto y romper el dañino círculo vicioso que se mencionó.

Dar cabal contenido económico al Plan Cooperativo es otra de las metas que se pretenden alcanzar en corto tiempo con muy buen éxito.

Si recordamos que el Banco Interamericano de Desarrollo consideró la necesidad de financiar obras a nivel municipal, según lo manifestaron sus personeros durante el Congreso de Municipalidades Latinoamericanas celebrado en Washington en el mes de enero de este año, es lógico pensar, que presentado a este Banco un proyecto para el desarrollo del Plan Cooperativo, planificado y programado por la Oficina de Planificación Nacional, ha de contar con el respaldo y financiación del BID, porque fue tesis del Banco Interamericano de Desarrollo el auspiciar y respaldar económicamente proyectos que a la par del desarrollo económico, proyecten un concordante y beneficioso desarrollo social. El plan que venimos comentando se presta idealmente como uno de los mejores para obtener resultados óptimos. El desarrollo de la comuna con el aporte de su propio esfuerzo, encierra toda una filosofía que enaltece la dignidad humana.

Ha llegado el momento de citar ejemplos de realizaciones en el campo del Plan Cooperativo. Así, el camino vecinal con que se esperaba unir a Puriscal con Parrita, habilitando zonas ubérrimas, se comenzó a construir uno a uno los kilómetros hasta completar los 62 que separan a ambas localidades. Cada aceleración al tractor, cada arranque de las vagonetas, cada orden al trabajador, constituyeron un himno al progreso que se lograba con este plan. Hoy la carretera a Parrita se ha convertido en una realidad.

No podemos dejar sin citar el caso de San Joaquín de Flores en donde todas las calles han sido lastreadas gracias al Plan Cooperativo, y por qué no citar la ciudad de Alajuela y los cantones de Moravia, Tibás, Pérez Zeledón, en resumen todas aquellas localidades en las que el Plan Cooperativo ha venido a demostrar con obras, los frutos que el esfuerzo conjunto puede cosechar. Para referirse al Plan Cooperativo como sistema para el mantenimiento, mejoramiento y construcción de caminos vecinales impulsado por el Ministerio de Transportes, es obligado poner de manifiesto todo lo que el

país debe a las corporaciones municipales y a las juntas de caminos vecinales, quienes haciendo a un lado falsos conceptos, han puesto su maquinaria y operarios a trabajar en beneficio de otros cantones en unión del Ministerio de Transportes, favoreciendo así a algunos que, por su poca capacidad económica, estaban condenados a un difícil progreso a no ser que el Poder Ejecutivo, algún día, dispusiera de los medios necesarios para ayudarlos. Sin embargo esos medios eran, por la división de los esfuerzos y la pobreza del fisco, casi siempre ilusorios. El Plan Cooperativo ideado por el Ministerio de Transportes, es, pues, una manifestación clara y real del norte que nos hemos señalado y que sugiere que "Costa Rica necesita progresar" y que las vías de comunicación fáciles, son factores esencial en el logro de tan ansiada meta.

Construcciones y Mejoramiento de Carreteras y Caminos

De acuerdo a los planes: Vial, Caminos Vecinales y Plan Cooperativo

1962-1965

(Longitudes en Kilómetros)

AÑO	Longitud total Construido y mejorado	Índice de variación (Año base 1962)	Plan Vial Carreteras Nacionales Regionales	Índice de Variación (Año base 1963)	Plan Vial Caminos Vecinales	Índice de Variación (Año base 1962)	Planes Cooperativos	Índice de Variación (Año base 1962)
1962	205	1.0	—	—	5	1.0	200	1.0
1963	376	1.8	20	1.0	40	8.0	316	1.6
1964	873	4.3	48	2.4	75	15.0	750	3.8
1965	1.016	5.0	91	4.6	105	21.0	820	4.1
TOTAL	2.470	—	159	—	225	—	2.086	—

DEPARTAMENTO ADMINISTRATIVO FINANCIERO

ORGANIZACION

El Departamento Administrativo Financiero consta de las siguientes divisiones:

- I.— Departamento de Contabilidad
- II.— Departamento de Suministros
- III.— Oficina Financiera

Tiene a su cargo la dirección administrativa y financiera de la Dirección de Vialidad, fungiendo como autoridad coordinadora central de las funciones contables, de compras y financieras propiamente dichas. Entre estas últimas están las de registro, asesoría y control de los fondos provenientes del exterior para sustentar el Plan Vial y otros empréstitos y fondos del Programa de Construcción de Carreteras y Caminos del Ministerio.

Por delegación de la Dirección de Vialidad, ejerce al mismo nivel labores de orientación y coordinación de los servicios de compras, de análisis y registro de las operaciones y de los asuntos financieros.

I. Departamento de Contabilidad

Está integrado por las siguientes Secciones:

- 1.— Contabilidad General
- 2.— Costos de Proyectos
- 3.— Planillas
- 4.— Contabilidad Mecanizada

1. Contabilidad General

Esta Sección se encarga de analizar, agrupar y registrar todas las operaciones contables del Ministerio. La labor típica consiste en analizar toda la documentación (requisiciones, facturas, cuentas, planillas, servicios que presta la maquinaria y equipo, gastos de viaje, etc.), para determinar las cuentas de cargo y abono; se asientan las operaciones y al final de cada cierre, que ahora es mensual, se procede a confeccionar los informes y reportes, en los que aparecerán con suficiente detalle los renglones en los que se han invertido los fondos del Ministerio.

Se encarga también esta Sección de llevar los costos clasificados de tajos y quebradores y plantas de asfalto, lo mismo que algunas fábricas de productos de concreto, mediante los reportes que periódicamente pasan los "controles" que se tienen destacados en los lugares de trabajo.

Otra importante función desarrollada aquí es la de la contabilidad, liquidación y elaboración de estados de cuenta del Plan de Caminos Vecinales para desarrollo regional, suscrito en forma cooperativa entre el Ministerio de transportes y las municipalidades y juntas de caminos vecinales de los cantones de la República.

Debido a lo dinámico de este Plan y a que la Dirección de Vialidad y las comunidades necesitan información frecuente sobre el movimiento financiero, se elaboran informes mensuales que comprenden el costo detallado de las obras, el total del costo y la liquidación con saldos deudores y acreedores.

También es importante señalar que está a cargo de esta Sección llevar el control del patrimonio del Ministerio, sea el inventario del mobiliario y equipo asignado a cada una de las oficinas centrales y regionales para efectos de contabilizar el patrimonio nacional, tal como lo dispone la Ley de Administración Financiera del país.

2. Costos de Proyectos

Esta división fue creada exclusivamente para llevar costos específicos de las obras del Plan Vial, que de acuerdo con su financiación exterior requieren esta información y para efectos de obtener los reembolsos de las sumas gastadas.

Se encarga de recoger la información en el campo, analizarla, clasificarla y codificarla para su ulterior perforación en contabilidad mecanizada. Confecciona cuadros detallados del costo de las obras por mes, clasificados por las principales actividades de conformidad con la clasificación del FP-61, conteniendo el movimiento del mes y lo acumulado a la fecha.

Es de suma importancia esta información, pues permite medir el grado de eficiencia en la utilización de los recursos y las sumas disponibles para la terminación de las obras.

3. Planillas

Su actividad primordial es la de recopilar el tiempo trabajado por todos los empleados y funcionarios del Ministerio. Elabora las planillas de pago por presupuesto y servicios especiales, una vez que han sido debidamente documentadas y anotadas en el registro de empleados que lleva la Oficina.

Para los trabajadores pagados por el sistema de jornales, se envían al campo las planillas conteniendo los nombres y ocupación y agrupados por cuadrillas. Posteriormente se reciben y se inicia el proceso laborioso de revisión, hacer las extensiones, inclusiones, exclusiones, etc., para pasarlas a la Sección Mecanizada, lugar en que se confeccionarán definitivamente las nóminas para enviarlas a las oficinas de Hacienda donde se preparan las fórmulas de pago.

4. Contabilidad Mecanizada

Se encarga de perforar, verificar, interpretar y tabular tarjetas para cada documento que ha de ser contabilizado mecánicamente o cuya información ha de ser usada para fines estadísticos, valiéndose para ello del equipo convencional IBM con que cuenta esta Sección.

Rinde reportes sobre el costo de operación del equipo del Ministerio, incluyendo el combustible gastado por cada unidad, totales por clase de gastos, totales por departamento, etc., que mensualmente se pasan a la Oficina de Control de Equipo para su análisis.

Realiza el proceso final de las planillas que se envían a la Oficina Técnica Mecanizada.

Efectúa tabulaciones y otros trabajos a otras oficinas del Ministerio

II. Departamento de Suministros

Este Departamento tiene a su cuidado la función compras, es decir, procurar que las adquisiciones sean hechas desde el punto de vista económico, esto es, que las compras del Ministerio sean las más favorables ofertas en precio y calidad, todo regido dentro del marco que al efecto señala la Ley de Administración Financiera.

Efectúa el trámite completo para la compra de toda clase de materiales y servicios, desde la emisión de la "Solicitud de Mercancías y Servicios", hasta el ingreso de la mercadería a las bodegas del Ministerio.

Igualmente tramita contratos y licitaciones públicas y privadas de conformidad con las necesidades de los niveles operativos y administrativos.

En su función tiene íntima relación con las Oficinas de Presupuesto y de Bodegas del Ministerio y con la Proveduría Nacional, el Ministerio de Economía, la Contraloría y Planificación.

Inversión y Gastos de Vialidad Su variación porcentual 1962-1965

AÑO	Colones invertidos y gastados	Porcentaje de aumento con respecto al año anterior	Porcentaje de aumento con respecto al año 1962
1962	53.587.828	-*4.0	—
1963	61.845.818	15.4	15.4
1964	67.752.016	9.5	26.4
1965	66.202.329	-*2.3	23.5
TOTAL	249.387.991	—	—

*Menos significa disminución.

III. Oficina Financiera

Tiene a su cargo todo lo relativo a información, registro y control de los empréstitos que para financiar el Plan Vial ha suscrito el Ministerio con Instituciones de Crédito del exterior.

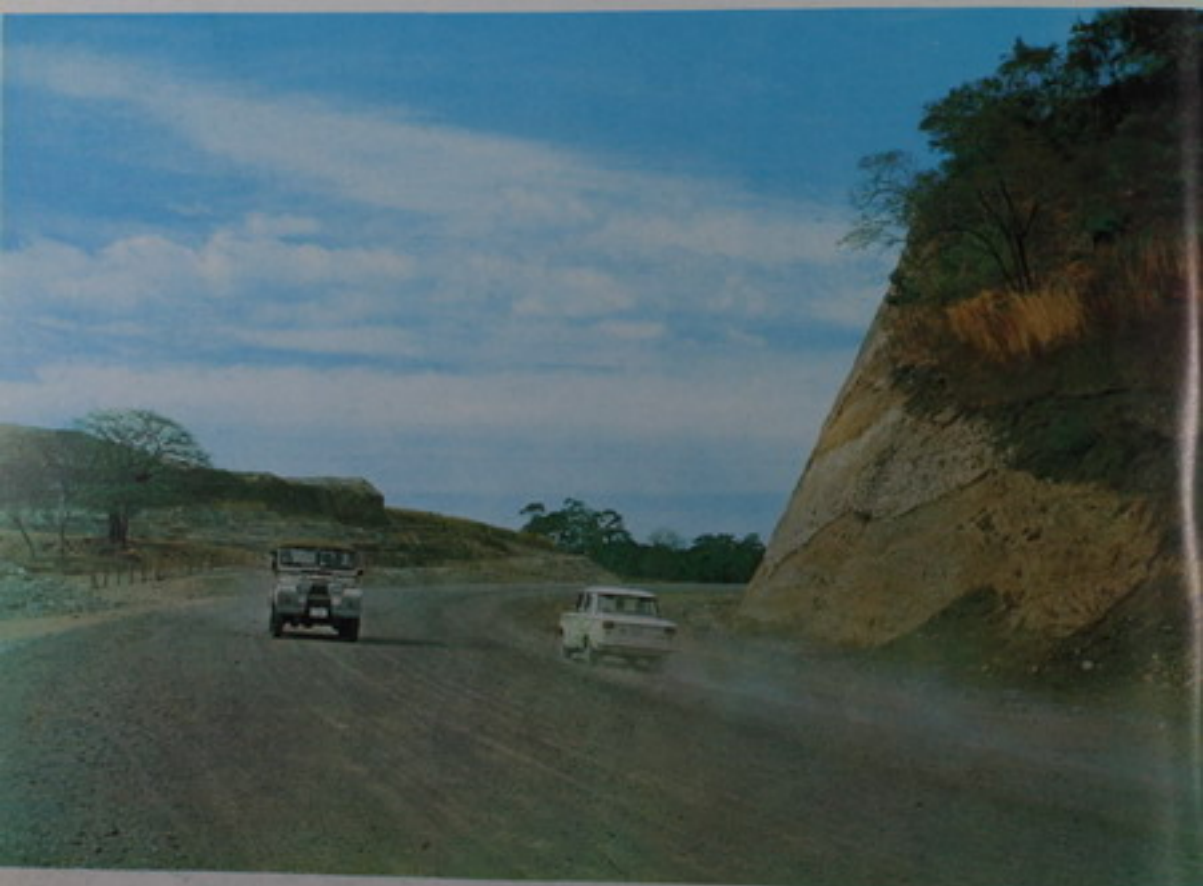
Recopila y clasifica toda la documentación y demás informes necesarios para obtener los reembolsos de las sumas invertidas que de acuerdo con las cláusulas del contrato son susceptibles de reembolsar. Realiza cálculos y eliminaciones de las partidas no negociables.

Confecciona cuadros demostrativos de las sumas a reembolsar con el detalle de su destino o inversión final.

Confecciona arreglos estadísticos sobre el uso que se ha hecho de los fondos, lo mismo que de los saldos disponibles y cantidades a reembolsar.

Administra los fondos que sean puestos al servicio de la Dirección de Vialidad, como por ejemplo el Fondo de las Naciones Unidas, del cual debe llevar un registro manual, planillas de pago, órdenes de compra, etc.

CARRERA NACIONAL
GUARDIA-BELEN



**DIRECCION GENERAL DE
OBRAS PORTUARIAS**

DIRECCION GENERAL DE OBRAS PORTUARIAS

La Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales fue creada en este período de acuerdo con la Ley de Creación del Ministerio de Transportes (Ley N° 3155 del 5 de agosto de 1963). Su organización, la cual no ha sido posible completar por falta de personal especializado, sobre todo ingenieros, es la siguiente:

Una Dirección General

Un Departamento de Investigaciones y Diseño

Un Departamento de Construcciones y Supervisión de Obras

Los Departamentos se dividen como sigue:

Investigaciones y Diseño: Sección de Estudios Hidrológicos; Sección de Topografía y Sección de Diseño y Dibujo.

Construcciones y Supervisión de Obras: Sección de Obras por Administración y Sección de Obras por Contrato.

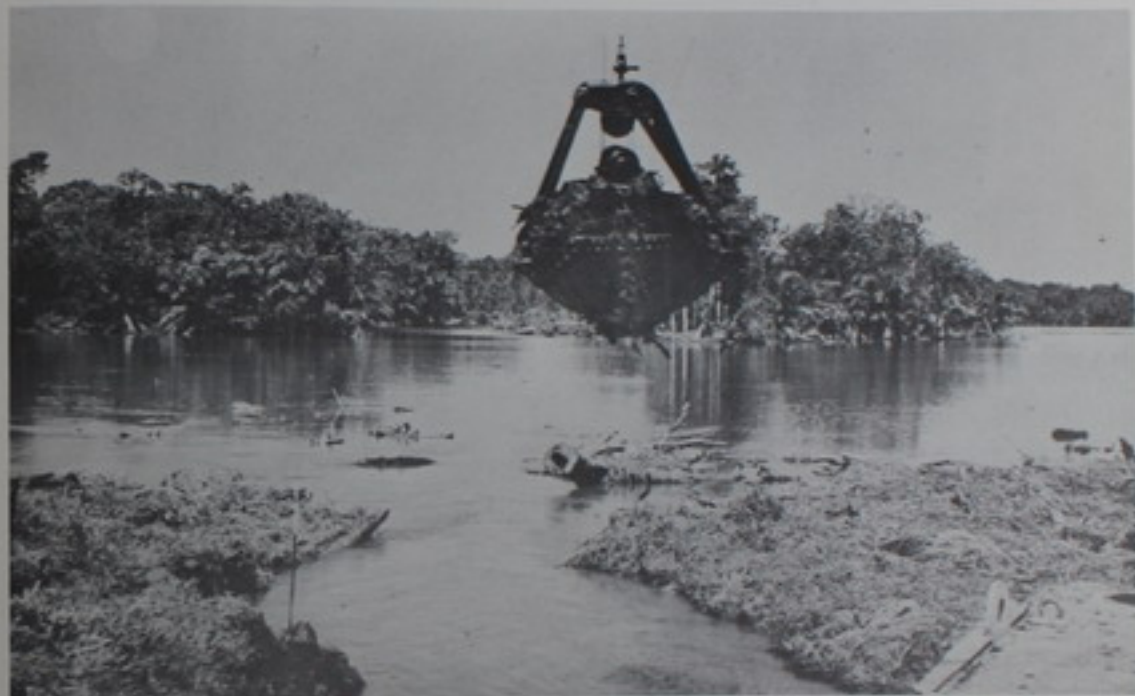
PERFORACIONES DEL SUBSUELO. BAHIA DE MOIN



Durante los últimos meses de 1963 la Dirección General de Obras Portuarias comenzó sus labores, de acuerdo con las siguientes funciones a ella asignadas:

- a) Construcción de Obras Portuarias y Fluviales
- b) Conservación de Obras Portuarias y Fluviales

Las primeras comprenden la coordinación y dirección de todos los estudios para la planificación, diseño y ejecución de las obras de construcción de estructuras portuarias y fluviales, tales como construcción y ampliación de puertos abiertos al tráfico exterior y puertos para el servicio de cabotaje; construcción y ampliación de vías de navegación interior, etc.



DRAGADO FINAL DEL CANAL
RIO MATINA-LAGUNA DE URPIANO

Las segundas comprenden el mantenimiento de los puertos de cabotaje y las vías navegables del interior del país. Parte fundamental de la labor es la preparación de un inventario de los puertos y vías navegables existentes y análisis de los volúmenes de tráfico existentes y futuros.

Dentro de este aparte está comprendida la inspección de ferrocarriles del país, para lograr que éstos den un servicio adecuado a los usuarios y, en el caso de empresas particulares, que cumplan con los contratos vigentes.



DRAGA TRABAJANDO EN LA CANALIZACIÓN DE LAS LAGUNAS DE TORTUGUERO

Durante el período se han realizado las labores siguientes:

1.—Estudio de Puertos y Ferrocarriles

En el mes de octubre de 1963 llegaron al país los técnicos de la firma "Transportation Consultants Inc. (T. C. I)", la cual fue contratada por el Gobierno de la República para realizar un estudio de los puertos principales del país y los medios de transporte relacionados con ellos. Dicho estudio comprendió cinco aspectos principales: "Economía", "Puertos", "Carreteras", "Ferrocarriles" y "Costos". Con base en las recomendaciones que dio la firma T. C. I. se prepararán los proyectos necesarios para lograr una financiación de las obras que se estime conveniente realizar.

El informe fue concluido en 1964, y tuvo un costo aproximado de \$ 250.000. De este costo Costa Rica aportó la suma de ₡ 207.820.88 y el resto fue un aporte del Fondo Especial de las Naciones Unidas.

2.—Construcción de un Canal Interior de Moin a Colorado

La Canalización de las Lagunas del Atlántico había sido el sueño dorado de muchas administraciones anteriores, porque su realización dejaría abiertas las puertas de entrada a enormes extensiones de tierra que llegarían a constituir las más grandes fuentes de riqueza de nuestro país.

A fines de 1963 se iniciaron los trabajos en un punto del río Matina, y se ha trabajado intensamente para alcanzar la Laguna de Urpiano, dejando así abierto el primer tramo aprovechable del canal.

Hasta el 31 de diciembre de 1965, se había abierto 2200 metros lineales de canal, de 15 metros de ancho y 2 metros de profundidad, lo cual representa la mitad del ancho y la mitad de la profundidad definitivos.

El costo total de la obra se ha estimado en € 10.762.000.00, y hasta diciembre de 1965 se había gastado € 1.230.678.52.

Debe hacerse notar que un elevado porcentaje de los 2200 metros canalizados hasta hoy han sido hechos dragando en tierra firme. De los 112 Kms. del canal sólo 25 Kms. serán dragados en tierra firme, pues 87 Kms. son de canales naturales y ríos existentes que requerirán sólo limpieza, ampliación y profundización, con lo cual se bajará notablemente el costo por kilómetro.

TRABAJOS DE DEFENSA CIVIL EN LA CIUDAD DE CARTAGO





El equipo de que se dispone en este proyecto es anticuado y presenta enormes problemas en su funcionamiento con mucha frecuencia. Esta es una de las razones que obligan a marchar a una velocidad inferior a la prevista para la realización del canal en corto tiempo.

Se contó con dos dragas, una de las cuales está instalada en la cubierta de un lanchón que se emplea en las zonas pantanosas, y que por sí misma se va abriendo paso para quedar flotando sobre las aguas del canal que abre.

Para el feliz resultado de esta obra ha sido muy valiosa la cooperación de un ingeniero asesor, de enorme experiencia en la materia, contratado por esta Dirección.

Se espera que el proyecto esté finalizado en un plazo de cuatro años, o sea, en 1970.

LAGUNA DE URMANO



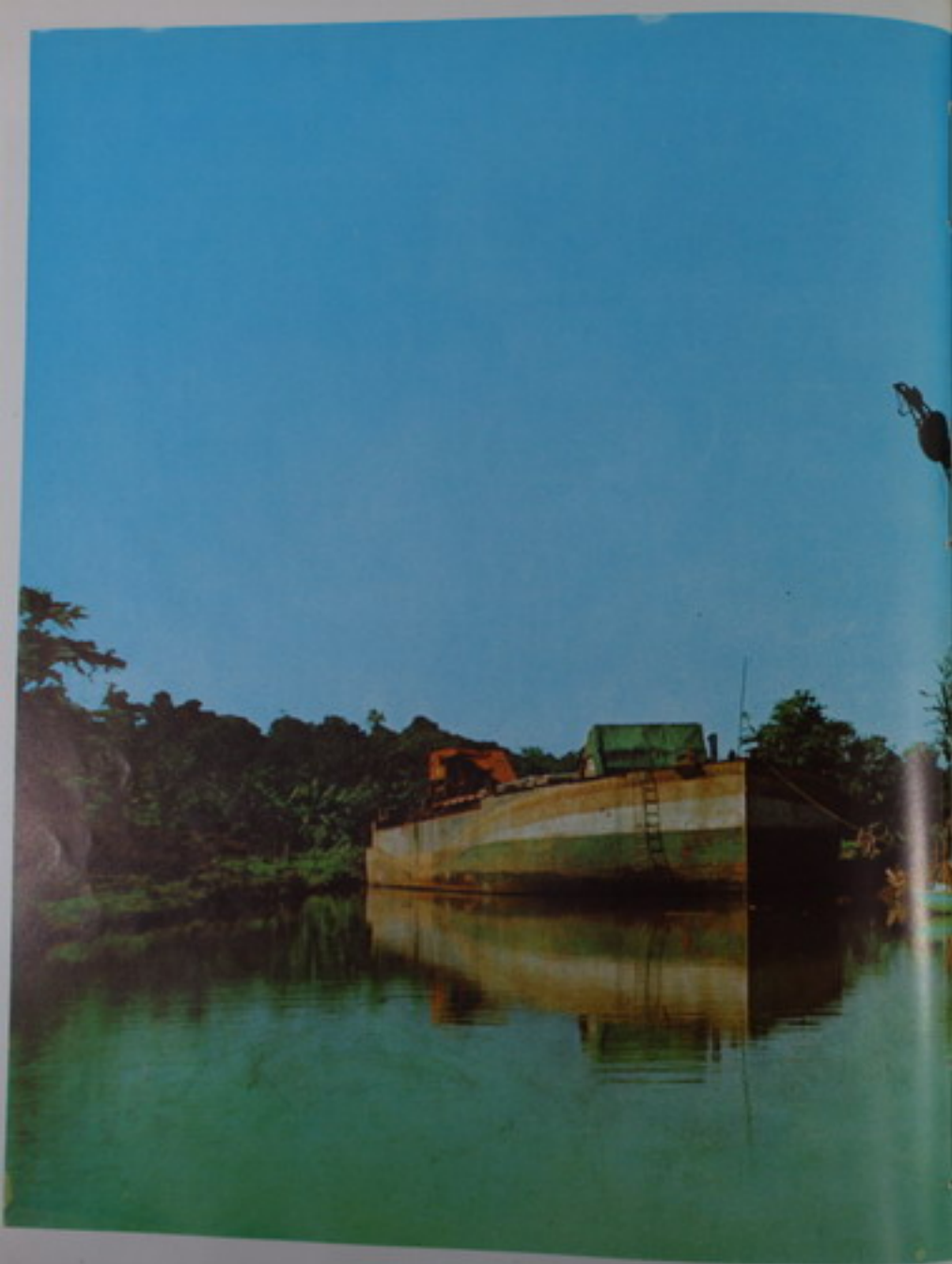


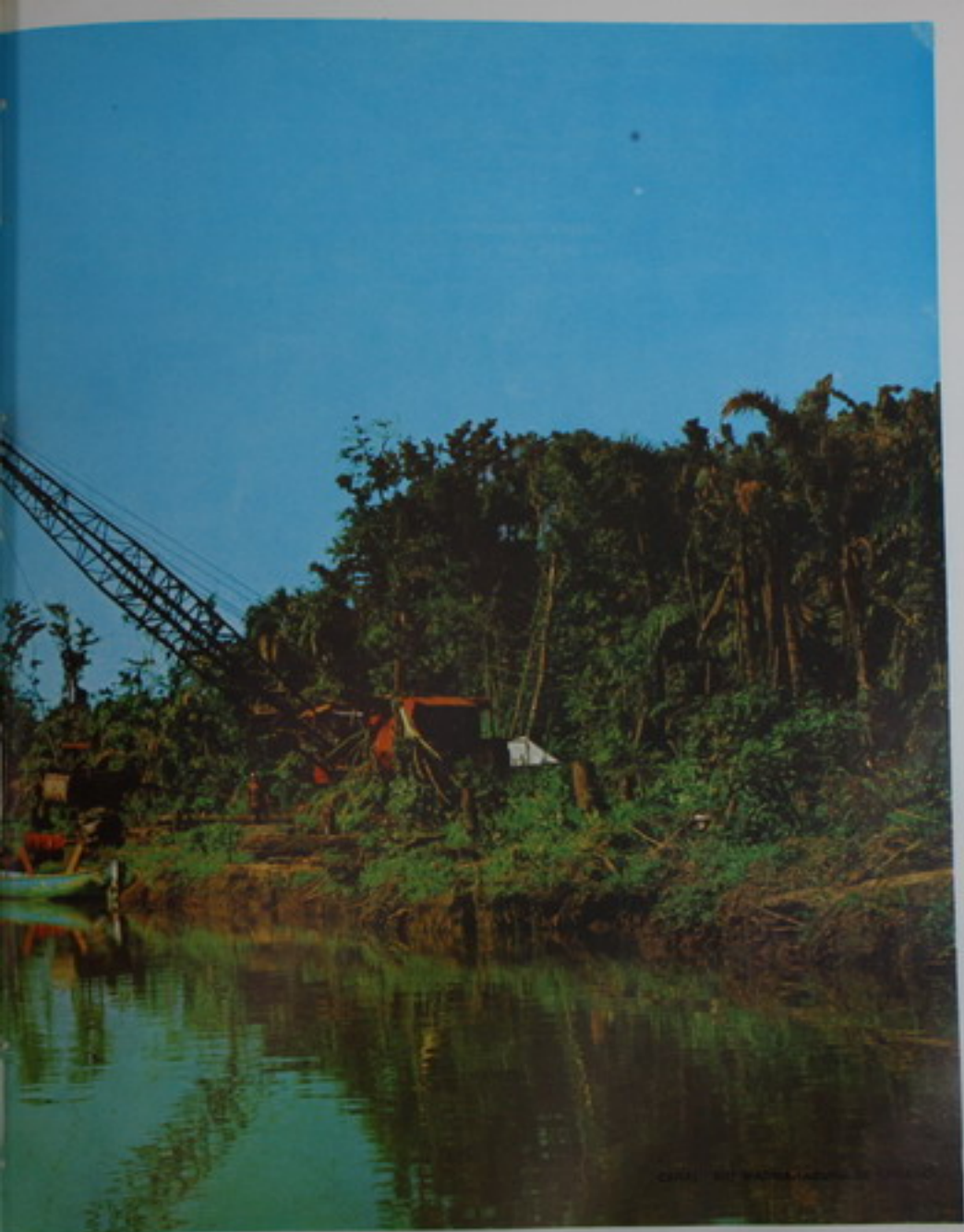
3.—Construcción de un Nuevo Puerto en Moín y Ampliación del Puerto de Puntarenas

Para dar abasto al enorme incremento en el movimiento de carga que se espera por nuestros puertos en los próximos 10 años, es necesario contar con instalaciones superiores a las existentes. Es así como se han iniciado los estudios para la construcción de un nuevo puerto en la bahía de Moín y la ampliación del puerto de Puntarenas. Desde principios de 1965 está trabajando una perforadora de Obras Portuarias en Moín en los estudios de suelo necesarios para iniciar la construcción del puerto.

En diciembre de 1965 se publicó un Concurso de Antecedentes para contratar una compañía consultora que se haga cargo del Diseño Básico de las obras en Moín y Puntarenas así como de otros aspectos inherentes a dichos puertos, como recomendaciones en materia de administración.

En diciembre del mismo año se iniciaron los estudios y gestiones para la compra de terrenos adyacentes al nuevo puerto de Moín, en lo cual se han invertido C 30.000.00.





4.—Construcción de un Nuevo Muelle de Cabotaje en Golfito

Con base en una solicitud presentada por la Municipalidad, se iniciaron los estudios para la construcción de un nuevo muelle en Golfito. En diciembre de 1965 se planeó el trabajo de campo necesario para realizar sondeos en la zona.

En ese mismo mes se hizo una compra de pontones para usar en este muelle, por valor de € 36.000.00 y se pidió otra cantidad adicional con fondos aportados por la Municipalidad.



5.—Construcción de un Nuevo Muelle de Cabotaje en Paquera

Se realizaron los viajes necesarios de reconocimiento de la zona, y una vez determinada la necesidad del muelle, se procedió a la compra de pontones para el mismo, en diciembre de 1965, por la suma de C. 40.000.00.

LAGUNA DE MOIN



6.—Construcción de un Nuevo Muelle de Cabotaje en Herradura

Se han hecho viajes de reconocimiento a la zona y en fecha próxima se iniciarán los estudios pertinentes para luego aprovechar la oferta de los interesados de aportar los fondos necesarios para la construcción de dicho muelle.

7.—Reparación del Muellecito de Puntarenas

Vista la necesidad enorme de suministrar mejores facilidades portuarias a los barcos que hacen el servicio de cabotaje en Puntarenas, y también la urgencia de proporcionar un lugar adecuado donde esperar por su barco a las personas que hacen uso de este servicio, se decidió remodelar el edificio del muellecito. Los trabajos se iniciaron el 10 de marzo de 1965 y al 31 de diciembre estaban listas dos plataformas nuevas para carga y descarga de mercadería; se tenía avanzada en un 30% la sala de espera y se terminaba de instalar el techo de la edificación. Del total de la obra se ha avanzado un 40%, avance que implica un gasto de C. 122.163,30.

MUELLECITO DE PUNTARENAS. ACTUALMENTE EN REPARACION





LABOR DE DRAGADO EN
TORTUGUERO

8.—Reparación del Muelle de Tambor

Este muelle sufrió daños al ser golpeado por una embarcación. Se ha inspeccionado el daño que se causó y se espera iniciar pronto la labor de reparación.

9.—Reparación del Muelle de San Lucas

Este muelle está en muy malas condiciones, y se han preparado recomendaciones que utilizará el Consejo de Defensa Social para mejor acondicionar este embarcadero.



CONSTRUCCION DE DIQUES.
CARTAGO

Trabajos Misceláneos

A.—Trabajos de Defensa Civil

Esta Dirección ha cooperado durante el presente periodo, con la Oficina de Defensa Civil en la atención de la emergencia causada por la actividad del Volcán Irazú. La supervisión directa de los trabajos de construcción de defensas y limpieza de los cauces de los ríos ha estado a cargo de ingenieros de esta Dirección. También se ha dado asistencia a dicha Oficina en trabajos de asesoramiento, cuando así se ha solicitado. Se espera seguir dando cooperación a la Oficina de Defensa Civil mientras la disponibilidad de personal y el volumen de trabajo lo permitan.



TORTUGUERO. LAGUNA DE URPIANO

B.—Inspección de Ferrocarriles

La Inspección de Ferrocarriles ha realizado las labores de rutina, así como un estudio del tráfico marítimo en el Puerto de Limón y uso actual del material rodante de la Northern Railway Company.

Se puede decir que se ha obtenido una atención satisfactoria, por parte de las empresas que operan en el país, a las indicaciones que se les han hecho.

C.—Comisión Técnica de Ferrocarriles

Esta Comisión fue creada para servir de asesora y con el fin de mejorar al máximo la Inspección de Ferrocarriles. Está constituida por cuatro ingenieros y ha tenido una intervención directa en asuntos relacionados con la investigación de las causas de accidentes ferroviarios y estado de la vía y material rodante de las compañías.



DRAGA MONTADA EN UN LANCHON. MATINA

D.—Control de Inundaciones del Río Tempisque

En la zona de Filadelfia, Guanacaste, se atendió solicitud de la Municipalidad del lugar para prestar asesoramiento en la construcción de diques para evitar las inundaciones que en dicha ciudad produce el río Tempisque. Se hicieron las visitas de reconocimiento necesarias y se hizo un estudio topográfico de las zonas cercanas al río. Actualmente se trabaja en el diseño de un dique y se prepara un informe al respecto.

E.—Ley de Puertos

En 1964 se elaboró un Anteproyecto de Ley de Puertos y Administración Portuaria que fue enviado a conocimiento de la Asamblea Legislativa. Se pretendió con esa Ley regular una serie de servicios que se prestan en los puertos y la construcción de obras en las costas y ríos navegables del país.

TRANSPORTE DE PONTONES EN MOIN PARA DIVERSOS USOS
PORTUARIOS





LAGUNA DE MATINA

F.—Decreto de Octubre de 1965

Este decreto se elaboró por la Dirección de Obras Portuarias y anuló el decreto ejecutivo $\#$ 59 de 22 de noviembre de 1945 en relación con el Contrato-Ley $\#$ 22 de 3 de julio de 1902, entre la Northern Railway Co. y el Estado.

G.—Nueva Ley de Ferrocarriles

Se nombró una comisión integrada por tres ingenieros y tres abogados con el fin de elaborar una nueva Ley de Ferrocarriles, pues la Ley vigente data de 1909 y muchas de sus disposiciones no están adecuadas a las necesidades actuales.

H.—Reglamento para Uso del Muelle Nacional, Límón

Para elaborar este reglamento trabajaron conjuntamente personeros del Ministerio y de la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo Económico de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA).

Este decreto regula la utilización de los servicios del Muelle Nacional, bajo la autoridad de la JAPDEVA.

I.—Ramales de Ferrocarril

Se nombró una comisión para que prepare un informe sobre la situación legal de los ramales de ferrocarril que, sin estar comprendidos dentro de los contratos vigentes entre el Estado y las Compañías, son explotados por la Northern Railway Co. y el Ferrocarril de Costa Rica.



LAGUNA NATURAL EN
TORTUGUERO

Comentario Final

Se puede decir que las labores realizadas por la Dirección General de Obras Portuarias durante el período han sido satisfactorias, si se toma en consideración los problemas normales que se presentan en la creación de un nuevo organismo, las dificultades habidas en la obtención del personal capacitado y los pocos recursos asignados en presupuesto.

EXPLOTACION DE MADERA "KATIVO" A TRAVES DE LAS LAGUNAS DEL TORTUGUERO



INSTITUTO GEOGRAFICO



TORRE DE TRIANGULACION TERMINADA

INSTITUTO GEOGRAFICO DE COSTA RICA

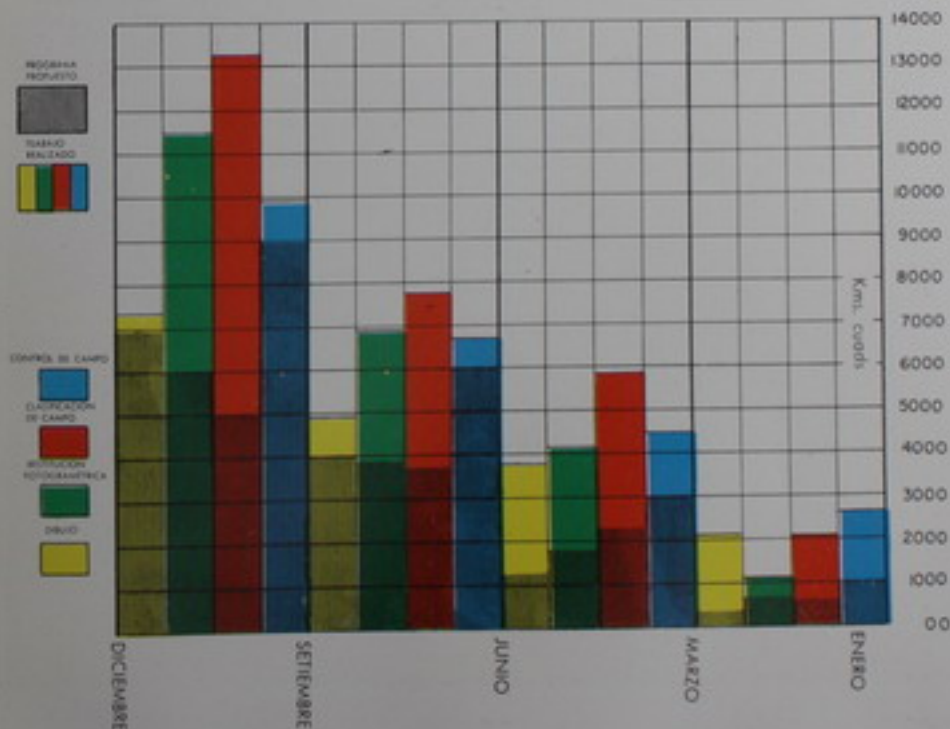
ACTIVIDADES Y OBJETIVOS

El Instituto Geográfico es el organismo encargado por ley de la preparación de la cartografía nacional, en forma exclusiva, y de asesorar al Gobierno Central en materia de división territorial, la geografía de nuestro país y las ciencias afines.

Además el Instituto tiene la tarea de ayudar al Gobierno a impulsar programas de desarrollo económico y social; la experiencia ha demostrado que en el campo de inventarios de recursos naturales y desarrollo económico, dichos estudios deben basarse en documentos cartográficos confiables. Estos estudios, que cubren gran variedad de proyectos, entre los cuales pueden citarse: suelos, minerales, agua, uso de la tierra, comunicaciones y otros, usan materiales cartográficos como mapas geológicos, urbanos, topográficos y en ocasiones fotografías aéreas.

ACELERACION DEL MAPA BASICO
CON LA COOPERACION ECONOMICA DE A.I.D.

1965



BASE IN UPALA





En vista de que resultaba de urgente necesidad acelerar la preparación de los mapas básicos del país, el Gobierno obtuvo un préstamo con AID, destinado a ese fin, el que se comenzó a usar en julio de 1965. Este préstamo vino a reforzar los aportes del presupuesto regular de gastos del Instituto y los del Servicio Geodésico Interamericano. Corresponden al Instituto \$ 452.000,00 la mayor parte de los cuales serán invertidos en equipo.

El aumento de la capacidad cartográfica del país ayudará en la formulación y coordinación de los proyectos de desarrollo que están siendo enfocados por el Gobierno por medio de la Oficina Nacional de Planificación. Precisamente la Organización de las Naciones Unidas ha venido organizando varios eventos con el fin de poner en evidencia la importancia de la cartografía en el desarrollo económico; el "Seminario Inter-Regional sobre la aplicación de la Cartografía en el Desarrollo Económico" patrocinado y totalmente financiado por la ONU, en Europa, es una muestra de lo anterior.

El Instituto Geográfico se ha hecho representar en todas estas reuniones internacionales, a veces sin costo alguno, porque considera que son muchos los beneficios que se derivan de ese intercambio de ideas y de experiencias.



TORRE DE TRIANGULACION EN CONSTRUCCION



OFICINA DE CAMPO EN UPALA

En mayo de 1965 se celebró en esta capital la V Semana Cartográfica Centroamericana, con asistencia de delegados de todos los países del Istmo. Estas reuniones han sido muy beneficiosas no sólo para coordinar los diferentes proyectos cartográficos, sino también para obtener conjuntamente la ayuda económica y la cooperación de otros gobiernos y de organismos internacionales. El proyecto hidrográfico es una muestra de lo que pueden la cooperación y el esfuerzo unificado.

No se pretende cubrir en este breve informe todas las actividades desplegadas por este Instituto. Se ha dado preferencia al trabajo cartográfico, sobre todo el mapa básico, porque de otra manera el informe resultaría muy voluminoso y de escaso interés para el público. Los informes semestrales regularmente publicados por este Instituto ofrecen el detalle de todo lo realizado y con la amplitud necesaria.

A continuación se da un informe resumido de los varios aspectos de la cartografía básica y algunos valores presupuestales. Además, se especifica lo producido por el Instituto por trabajos varios.

1 9 6 2

Mayo a diciembre

Control suplementario de campo	3,000 Km. ²
Clasificación de campo	3,000 "
Compilación fotogramétrica	2,000 "
Dibujo cartográfico (separación de colores)	2,500 "
Mapas publicados	6
Dineros enterados en el Banco Central por conceptos varios	₡ 53,017.05

ESTACION DE TRIANGULACION "TAMBORCITO",
TORTUGUERO



1 9 6 3

Control suplementario de campo	6,500 Km. ²
Clasificación de campo	5,500 "
Compilación fotogramétrica	4,900 "
Dibujo cartográfico	4,250 "
Mapas publicados	10
Dineros enterados en el Banco Central por conceptos varios	₡ 124,751.20

1964

Control suplementario de campo	6,000 Km. ²
Clasificación de campo	4,500 "
Compilación fotogramétrica	321 "
Dibujo cartográfico	5,800 "
Mapas publicados	12
Dineros enterados en el Banco Central por conceptos varios	₡ 94,642.85

1965

Control suplementario	8,000 Km. ²
Clasificación de campo	8,500 "
Compilación fotogramétrica	10,000 "
Dibujo cartográfico	6,000 "
Mapas publicados	14
Dineros enterados en el Banco Central por conceptos varios	₡ 84,525.60

VISTA AEREA DE SAN JOSE



Durante el año de 1965 se invirtieron C 107,057.00 en salarios y viáticos de los fondos del préstamo de AID.

Hasta la fecha, la cartografía básica del país a la escala 1:50,000, en sus diferentes etapas, es la siguiente:

Control suplementario	95%	del país
Clasificación de campo	75%	" "
Compilación fotogramétrica	75%	" "
Dibujo cartográfico	60%	" "
Mapas publicados	57	

ESTACION DE TRIANGULACION "NUEVA", GUANACASTE





CONSTRUCCION DE TORRE DE
TRIANGULACION. GUAPILES

Los presupuestos del Instituto Geográfico, durante el período, han sido los siguientes:

1962 (7 meses)	_____	C 633.329.05
1963	_____	1.137.793.00
1964	_____	1.252.614.00
1965	_____	1.292.300.00
TOTAL		C 4.316.036.05

Merece mención especial la labor cartográfica desarrollada por el Instituto en la recién pasada emergencia de Cartago. Se cooperó plenamente con la Oficina de Defensa Civil, dotándola de mapas a diferentes escalas.

También merece mención especial la cooperación prestada por el Instituto a organismos públicos y autónomos. Los trabajos efectuados para el "Plan Vial" y para el Instituto Costarricense de Electricidad son una muestra de esa cooperación.

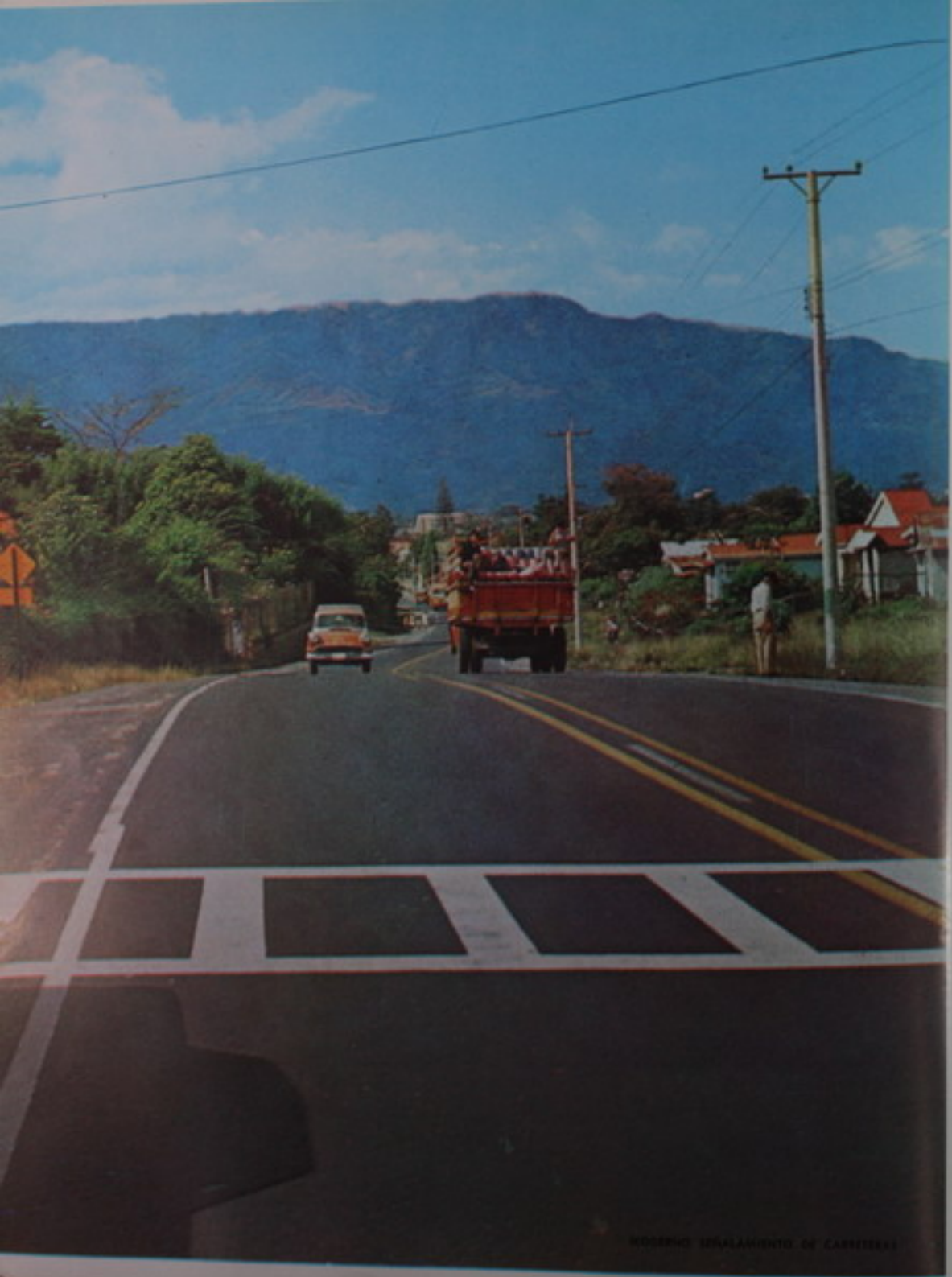
Los enteros en el Banco Central a la orden del Gobierno de la República fueron:

1962 (7 meses)	_____	C	53,017.05
1963	_____		124,751.20
1964	_____		94,642.85
1965	_____		84,523.60
	TOTAL	C	356,934.70

TRABAJADORES AMOJONANDO UNA LINEA DE NIVELACION SARAPIQUI-SAN JUAN-LIMON



**DIRECCION GENERAL DE
TRANSPORTE AUTOMOTOR**



DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR

Objetivos Generales:

Esta Dependencia tiene como principal objetivo la planificación, ejecución y control de los programas nacionales de tránsito y de transportes en vehículos automotores.

Para lograr este objetivo, el Ministerio de Transportes consideró necesario crear esta nueva Dirección en que se han centralizado las funciones de policía y administración de vehículos que estaban anteriormente a cargo de la Dirección General del Tránsito, las de programación y control del transporte remunerado de personas que ejecutaba el Consejo Superior de Tránsito y las de señalamiento, demarcación y fijación de las normas generales que deben regir el tránsito en carreteras y calles urbanas, función esta última que estaba distribuida entre la antigua Dirección General de Tránsito y la Dirección General de Vialidad de este Ministerio.

EDIFICIO DE LA DIRECCION GENERAL DE TRANSPORTE AUTOMOTOR



Principales Actividades

Se terminó la construcción de un nuevo local que por su distribución y ubicación, no sólo facilita enormemente las funciones administrativas internas, sino que da mayor facilidad a la gran cantidad de público que diariamente tiene que tramitar asuntos relacionados con el tránsito, transporte remunerado y administración de vehículos automotores.

Organización del Departamento de Transporte Remunerado de Personas en tal forma que ha podido cumplir los términos generales fijados por la Ley N° 3503. Se ha mecanizado el inventario de rutas de autobuses y se está iniciando la sistematización de los datos referentes a las nuevas concesiones.



ATENCIÓN AL PÚBLICO EN LAS NUEVAS OFICINAS



SEÑALAMIENTO EN CARRETERA SABANA-PAVAS

En coordinación con la Dirección General de Estadística y Censos, se ha establecido un nuevo sistema para el reporte y análisis de accidentes de tránsito, que permitirá obtener estadísticas detalladas y modernas de los accidentes que ocurren en carreteras y calles urbanas. Este nuevo sistema se inició el 1° de enero de 1966.

Con la ayuda de la Oficina Técnica Mecanizada del Ministerio de Economía y Hacienda, se preparó un nuevo sistema para el otorgamiento de licencias y el trámite de infracciones. Este nuevo plan permitirá a la Dirección una gran economía en personal y facilitará enormemente al público el trámite de licencias.

Se cambió el sistema de placas de modo que la misma placa puede ser marchamada anualmente. Este nuevo sistema economiza al Estado el costo de la confección anual de placas y facilita el trámite de renovación, revisión y cobro de impuestos de ruedo.

En coordinación con los Ministerios de Economía y Hacienda y Relaciones Exteriores, se preparó un plan para la entrega y control de placas Diplomáticas, Consulares y de Misiones Internacionales. Esta Dirección confeccionó las placas correspondientes y se espera poner en operación el sistema en los primeros meses de 1966. Se preparó un nuevo plan para el otorgamiento de placas de prueba a las agencias importadoras de vehículos y se confeccionaron las placas respectivas. Se espera también iniciar este sistema a principios del año en curso.

Se prepararon también nuevos sistemas para el otorgamiento de placas de bicicletas y vehículos de tracción animal, que permitirá una mayor recaudación y facilitarán grandemente los trámites y el control.

Depto. de Inspección de Tránsito:

- 1° Ejecución de todos los planes regulares y de emergencia, para control del tránsito de vehículos en carreteras y calles urbanas.
- 2° Revisión de vehículos automotores en todo el país.
- 3° Inspección y control de los destacamentos de tránsito en todo el territorio nacional.
- 4° Coordinación constante con las autoridades militares del país, Instituto Nacional de Seguros, Defensa Civil y con el Tribunal Supremo de Elecciones a partir de noviembre de 1965.

SEÑALES DE GUIA EN LA AUTOPISTA EL COCO



Depto. Transporte Remunerado de Personas:

Esta Oficina atiende todo lo relacionado con los servicios de autobuses y automóviles de servicio público en todo el país y su función está íntimamente ligada a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, No. 3503.

En lo referente a autobuses, es la encargada de efectuar todo el trabajo administrativo y de investigación que requiere la Comisión Técnica de Transportes en el cumplimiento de sus funciones.

PAGO DE PEAJE EN AUTOPISTA EL COCO



SEGURIDAD EN CARRERA SAN JOSE-SAN PEDRO







SECCION DE PLACAS

Se mantienen archivos con los expedientes de todos y cada uno de los concesionarios de rutas de autobuses así como información referente al número y capacidad de las unidades, descripción de rutas y horarios, tarifas, etc.

La sección de automóviles de servicio público (taxis) lleva archivos similares con toda la información sobre los permisionarios, propietarios de los vehículos, lugar de operación, modalidad del servicio, etc.

La sección de Contabilidad y Estadística tiene a su cargo el control de la contabilidad de las empresas dedicadas al transporte remunerado de personas y efectúa los estudios sobre aprovechamiento, costos de operación etc., y lleva las estadísticas necesarias para el trabajo de la Dirección General de Transporte Automotor y la Comisión Técnica de Transportes.

El Departamento recibe todas las gestiones y solicitudes de los interesados en materia de transporte remunerado de personas, resuelve los que le corresponde y remite el resto al organismo encargado de resolverlos. Recibidas las resoluciones hace las notificaciones y archiva la información respectiva.

Se ha establecido y se piensa incrementar un sistema de patrulla para controlar periódicamente los vehículos de las diferentes empresas e investigar las quejas por deficiencia en los servicios.

SEÑALAMIENTO EN CARRETERA GUADALUPE-RANCHO
REDONDO





CONGESTIONAMIENTO TRANSITO.
AREA METROPOLITANA

Depto. de Ingeniería de Tránsito:

Este Departamento tiene como funciones principales el control de todos los vehículos de carga del país, la determinación de las normas y reglamentos que deben regir el tránsito y transporte en el territorio nacional y el señalamiento y demarcación de carreteras y calles urbanas que lo justifiquen.

Esta última función se lleva a cabo en coordinación con la Dirección General de Vialidad de este Ministerio.

Control de Vehículos de Carga:

Esta oficina que es la encargada del control de pesos y dimensiones de vehículos de carga, extiende los permisos correspondientes y determina el impuesto a pagar de acuerdo con la carga útil autorizada. Actualmente se está trabajando con dos romanas fijas localizadas en las Rutas 1 y 2. Se espera próximamente instalar dos romanas fijas y obtener otras dos portátiles que permitan extender el control a todo el país.

Estudios Básicos:

Esta oficina se encarga de efectuar los estudios necesarios para determinar velocidades y condiciones de operación de los vehículos, recuentos para determinación de tipo y tiempos de semáforos, estudios varios sobre rutas de autobuses, etc.

Se está efectuando un inventario de todas las rutas de autobuses del país del que se ha terminado aproximadamente un 60%. Este inventario ha sido codificado y perforado en tarjetas IBM de modo que se pueden obtener con gran rapidez listados, tarifas promedio para los diferentes tipos de pavimento y condiciones del camino, promedios generales por cantones o provincias, etc.



Señalamiento y Demarcación:

Esta sección se ha encargado de esas funciones en calles urbanas y carreteras interurbanas del Area Metropolitana de San José. La demarcación de carreteras ha estado a cargo de la Dirección General de Vialidad de este Ministerio.

Se está terminando la confección de un manual de señales viales que abarca señales de prevención, reglamentación e información, así como demarcación de pavimentos y semáforos.



SEÑALAMIENTO EN AUTOPISTA EL COCO

Se están efectuando los estudios para determinar las velocidades de operación en las carreteras interurbanas del Area Metropolitana de San José y el taller está confeccionando las respectivas señales, lo mismo que señales de paradas de autobuses en las mismas vías.

En el sector central de la ciudad de San José se instalará en los primeros meses del presente año un nuevo sistema de semáforos a tres luces y con controles que permiten mayor flexibilidad de operación, cambio de velocidad a diferentes horas del día, tiempos diferentes por calle y avenida de acuerdo con el flujo, etc.



SEÑALAMIENTO Y POSTES DE SEGURIDAD EN EL PUENTE
SOBRE EL RIO VIRILLA. AUTOPISTA EL COCO

Depto. Administrativo:

Infracciones:

Este Departamento hace las funciones de enlace entre la Dirección de Transporte Automotor y las Agencias Judiciales de Tránsito, al pasar las denuncias y acusaciones por infracciones y accidentes. Lleva un registro en orden alfabético de todos los conductores del país y anota en él todas las faltas cometidas contra las leyes y reglamentos de tránsito, a fin de obtener un expediente personal de cada uno de ellos. La función principal del Departamento es transcribir todos los partes formulados por los inspectores, a las alcaldías penales y agencias judiciales de tránsito.

Al Departamento de Infracciones corresponde, cuando es procedente, la suspensión de licencias a conductores, sea por orden judicial o con base en los partes formulados cuando se trata de cuasidelitos por lesión o muerte de personas.

Contaduría:

Esta Oficina tiene a su cargo la confección de los enteros para la inscripción de vehículos, traspasos, cambios y renovación de placas, permisos especiales, etc. Una vez confeccionados, los recibos son pasados a la Sucursal del Banco Central para su cobro.

Este Departamento se encarga también de extender las constancias sobre pago de impuestos y de efectuar la confrontación mensual de ingresos con el informe de la Contabilidad Nacional.



SEÑALAMIENTO DE SEGURIDAD EN CARRETERA GUADALUPE-RANCHO
RIBONDO.

**DIRECCION GENERAL DE
AVIACION CIVIL**

Dirección General de Aviación Civil

La Dirección General de Aviación Civil ha tenido el trabajo de colaborar en el desarrollo del país y de aumentar las normas de seguridad para pasajeros y tripulaciones de las aeronaves. Para llevar a cabo esta labor se ha contado con la colaboración de Ingeniería de Aeropuertos, Mecánica de Aviación, Administración del Coco, Radiocomunicaciones y Operaciones Aero-náuticas.

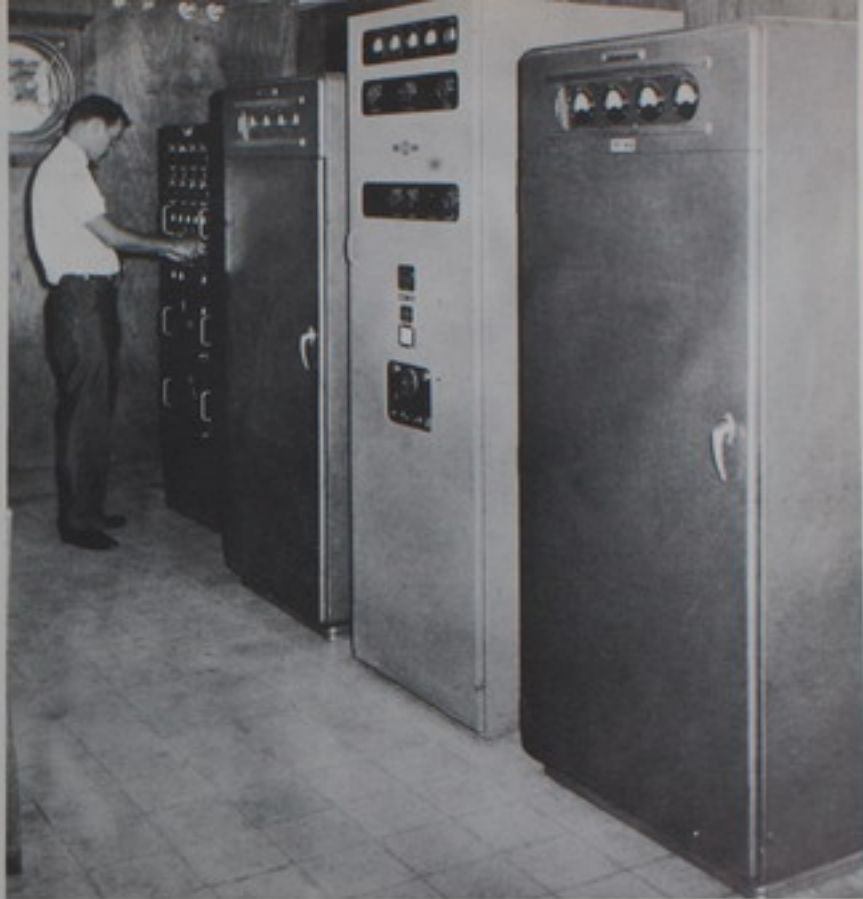
A continuación se presenta la forma en que cada Sección cumplió su cometido:

En Ingeniería de Aeropuertos

Para el desarrollo de los servicios de transporte aéreo fue necesario construir 10 nuevos aeropuertos para avionetas así como ampliar los aeropuertos de Upala y Los Chiles y darles mantenimiento a 70 aeropuertos e inspeccionar un total de 184 que están siendo utilizados por 110 aeronaves. Como son muy grandes las necesidades de las zonas aisladas del país los pequeños aeropuertos fueron ampliados y lastrados para que pudieran ser utilizados durante el tiempo lluvioso, y de este modo pudieran garantizarse los servicios médicos y asistenciales necesarios así como también recibir mercaderías y sacar los productos agrícolas que de otro modo se perderían. El logro de este trabajo dentro del país ha dado excelentes frutos, y hoy día vemos cómo tienen servicios diarios de avionetas, las zonas de: Upala, Península de Nicoya, Parrita, Limón y el Sur. Las mejoras introducidas a los aeropuertos servidos por Lacsá sirvieron para que esta empresa utilizara aviones con mayor capacidad de carga y para que al mismo tiempo los márgenes de seguridad de operación fueran lo más altos posibles.

La idea principal del mantenimiento de los aeropuertos locales y de la creación de los necesarios para ciertas comunidades, muestra al través del tiempo que zonas totalmente alejadas de las carreteras son hoy día emporio de riqueza, donde la ganadería, la agricultura y el comercio procuran a sus habitantes un mejor nivel de vida.

Debido al mantenimiento ejercido en los aeropuertos ha habido un cambio bastante notorio en los gastos de mantenimiento de los aviones, ya que éstos sufrían bastante en las pistas de tierra. El programa de asfaltado de pistas pequeñas viene a ser totalmente necesario debido a que las avionetas modernas son fabricadas exprefeso para buenas pistas.



CASA DE TRANSMISORES

El mejoramiento de las pistas de aterrizaje se ha efectuado con miras a capacitarlas cada vez más para nuevas modalidades de servicio, a fin de que puedan ser utilizadas en el futuro por aviones de mayor tamaño.

La Dirección de Aviación ha colaborado con la empresa privada suministrándole informes e inspecciones para que sus aeropuertos reúnan las condiciones de seguridad necesarias y obtener así la perfecta operación de aviones de fumigación y aviones ejecutivos, principalmente.

Se construyeron en el Volcán Poás las instalaciones para la estación repetidora que une al Coco con Centroamérica por medio de teléfonos y se empezó a montar la repetidora de Buena Vista para unirnos con Panamá.



Aeropuerto El Coco

Se ha logrado darle un mantenimiento adecuado al Aeropuerto El Coco a efecto de que siempre esté en óptimas condiciones de aprovechamiento para la navegación aérea nacional e internacional.

Se han desarrollado planes para el Aeropuerto El Coco con asesoramiento del Gobierno de los Estados Unidos, tendientes a la ampliación de la pista, la plataforma, el edificio, construcción de una pequeña pista cruzada y una calle de rodaje. De este modo el aeropuerto podrá seguir siendo en el futuro el corazón del movimiento del país.

Se han previsto las necesidades próximas en materia de aeropuertos y es así como esta administración ha empezado a suplir los fondos adecuados para empezar estas obras.



AEROPUERTO DE NICOYA



TORRE DE CONTROL. ANTENAS E INSTRUMENTOS

En Mecánica de Aviación

Como la seguridad de los aviones descansa en su estado mecánico, se ha obligado a los propietarios de los mismos a un riguroso sistema de comprobaciones periódicas de acuerdo con los mejores postulados de la técnica actual logrando resultados satisfactorios. Tan es así que no se han vuelto a registrar la cantidad de accidentes de mayor o menor cuantía que ocurrían con anterioridad. Esto ha sido motivo de que el público vea con agrado la utilización de la aviación como un medio de transporte seguro.

Se ha obligado a todo el personal de mecánica a tener su respectiva licencia, conseguida mediante exámenes ejecutados en la Dirección de Aviación. Los talleres cuentan con el instrumental necesario para actuar como tales y todo ha redundado en que los trabajos de aviación son efectuados con la destreza y capacidad exigidos en esta rama del transporte, razón por la cual hoy día los aviones en servicio son perfectamente seguros y confiables.

Radio Comunicaciones

En el campo de radiocomunicaciones se ha trabajado intensamente. Se ha contado con el asesoramiento técnico de funcionarios de la Organización de Aviación Civil Internacional (OACI) y de ROCAP, para la instalación y operación de un moderno equipo de alta frecuencia que fue adquirido. Dicho equipo de radio cuenta con sus respectivas torres, cables para control remoto, casa de plantas y planta de emergencia y mesa de comunicaciones directa con Centroamérica, Panamá y otros países, así como con las aeronaves en vuelo y en tierra.

Actualmente es la Torre de Control del Coco un complejo de radiocomunicaciones en que se encuentra lo más moderno y eficiente, dando por resultado que las operaciones aeronáuticas se llevan a cabo con la más absoluta seguridad.

De igual manera, para favorecer en mayor grado la comunicación radial con los demás países de Centroamérica, se instaló una estación repetidora en el Volcán Poás y se encuentra en proceso de instalación otra estación repetidora en el Cerro Buena Vista que favorecerá el contacto con Panamá.

TORRE DE CONTROL EN OPERACION





AEROPUERTO INTERNACIONAL EL COCO. FACHADA

En Operaciones Aeronáuticas

Se le ha dado una gran importancia a las operaciones aeronáuticas, procurándose que sean ejecutadas dentro de la técnica más moderna, por lo que se exige a las tripulaciones efectuar los entrenamientos del caso, a fin de que ejecuten su trabajo a la perfección, y obtener así el máximo de seguridad para el público usuario. De este modo se exige a todo el personal de aviación contar con las licencias que los faculten para ejercer su actividad en cada especialidad, las que obtienen mediante exámenes rigurosos.

Se ha logrado mantener al día todo lo concerniente a mejoras introducidas en las operaciones aeronáuticas de otros países y principalmente aquellas recomendadas por la Organización de Aviación Civil Internacional. Actualmente, mediante los nuevos servicios de telecomunicaciones establecidos, la labor desarrollada por el Control del Tránsito Aéreo Centroamericano ha sido magnífica, y la seguridad con que se viaja es absoluta, ya que se dispone de un conocimiento total de las aeronaves en vuelo. Con las Torres de Control de La Sabana y El Coco se ha logrado mantener una estricta vigilancia sobre las aeronaves que llegan y salen de sus respectivos aeropuertos, no habiéndose presentado ningún problema con este tráfico mezclado hasta la fecha.

La Torre del Coco es elemento muy importante en las operaciones de vuelo locales e internacionales, los que se efectúan generalmente con uso de instrumentos, necesiéndose para ello un personal especializado que conozca bien su manejo, pues por su medio se conducen hasta la pista las aeronaves, se les proporciona continuamente el estado del tiempo, la existencia de aeronaves en la vecindad y una serie de datos importantísimos que permiten llevar a cabo con completa seguridad, el trabajo de decolar y de aterrizar.

Cuando ha sido necesario se han instalado torres de control en algunos aeropuertos, para evitar accidentes. Así por ejemplo, se fijó una en el aeropuerto de Palmar Sur ante la necesidad de regular más de 100 aterrizajes y decolajes diarios originados por la fumigación de terrenos agrícolas.

En resumen, puede decirse que al quedar debidamente instaladas las estaciones repetidoras del Volcán Poás y de Buena Vista, Costa Rica se ha incorporado a la "Corporación Centroamericana de Ayudas a la Navegación Aérea" y se ha colocado a la par de aquellas naciones avanzadas en esta importante rama del transporte aéreo.

RAMPA DEL AEROPUERTO EL COCO



**DIRECCION GENERAL DE
ARQUITECTURA ESCOLAR**

OBJETIVOS GENERALES

Esta Dirección tiene como meta principal, el llegar a eliminar el déficit actual de aulas, en los niveles de enseñanza primaria y secundaria, así como procurar dar el mantenimiento adecuado a los planteles ya construidos para evitar el lógico deterioro.

Para lograr lo anterior ponemos en ejecución dos diferentes medios de construcción a saber:

a) *Construcciones mediante contrato.*—Para llegar a la obtención de buenos resultados se ha puesto a funcionar un equipo de profesionales e inspectores debidamente entrenados y de gran capacidad.

b) *Construcciones mediante ayuda comunal.*—Este sistema de construcción como lo indica su nombre, es un sistema cooperativo del Estado con las comunidades que ha sido puesto en práctica con buenos resultados sobre todo en las comunidades rurales, y que revela lo mucho que se puede hacer cuando se pone en ejecución la capacidad de trabajo del pueblo y el Gobierno en conjunto.

PABELLON DE AULAS. LICEO DE COSTA RICA



Resumen general de las aulas construidas durante los años 1962 - 1963 - 1964 y 1965.

Enseñanza Primaria:	1962		1963		1964		1965		GRAN TOTAL	
	Aulas	Otros	Aulas	Otros	Aulas	Otros	Aulas	Otros	AULAS	OTROS
Provincia de Alajuela	42	9	51	11	22	3	38	9	153	32
" " Cartago	31	11	22	17	30	6	36	8	119	42
" " Heredia	5	1	18	4	18	6	21	5	62	14
" " Guanacaste	14	4	45	9	25	1	55	14	139	28
" " Limón	3	1	27	5	1	0	22	7	53	13
" " Puntarenas	12	3	33	6	24	5	80	13	149	27
" " San José	19	7	71	20	43	20	88	42	221	89
TOTALES	126	36	267	72	163	41	340	96	896	245
Enseñanza Secundaria:										
Provincia de Alajuela					19		8	2	27	2
" " Cartago					13	2	5	1	18	3
" " Heredia					42	8	4	0	46	8
" " Guanacaste					21	1	15	3	34	4
" " Limón							2	1	2	1
" " San José			91	4	62	6	82	12	235	22
TOTALES			91	4	157	17	114	19	362	40
GRAN TOTAL GENERAL:									1.258	285



ESCUELA CENTRAL DE HEREDIA



ESCUELA DE SAN JERONIMO DE
ESPARTA



LICEO DE SAN CARLOS



ESCUELA DE VILLA COLON

INFORME ADICIONAL DE LAS AULAS CONSTRUIDAS EN LOS AÑOS 1962-63-64 Y 1965.

PROGRAMA DE OBRAS POR LICITACION	Monto de Licitación	Número de Aulas
Esc. Barrio San Martín de Porres de Alajuela	98.000,00	3
Instituto de Alajuela	103.900,00	4
Esc. Sabana Norte. San Ramón. Alajuela	167.900,00	5
Liceo de San Carlos. Alajuela	494.000,00	11
Esc. San Isidro del Guarco. Cartago	71.300,00	2
" Paraíso. Cartago	299.000,00	16
Liceo de Heredia	311.975,00	7
Esc. Normal de Heredia	306.932,25	
Esc. La Puebla de Heredia	117.500,00	3
" Central de Heredia	379.000,00	20
" San Antonio de Belén. Heredia	96.400,00	4
Colegio Agropecuario de Santa Cruz. Guanacaste	174.785,00	2
Esc. Varones de Santa Cruz. Guanacaste	147.700,00	5
Colegio Agropecuario de Siquirres. Limón	198.910,00	2
Liceo de San José	98.300,00	3
" del Sur	168.743,00	4
" Rodrigo Facio. Zapote	178.000,00	3
Esc. Castro Madriz	283.700,00	
" Rep. del Perú	1.160.090,14	35
Liceo de Costa Rica. Aulas	774.500,00	18
Esc. Rep. de Chile	92.000,00	4
" Juárez y Claret	247.000,00	10
Esc. Porfirio Brenes	67.500,00	
Liceo Luis Dobles Segreda	69.800,00	3
Esc. Fidel Tristán	793.000,00	18
Esc. Mauro Fernández. San José	199.640,00	3
Liceo Mauro Fernández. Tibás	183.000,00	4
Gimnasio Liceo de Costa Rica	374.350,00	
Liceo Monseñor Odio Herrera. Desamparados	436.000,00	16
Esc. Concepción de Alajuelita	118.800,00	5
Edificio Exploratorio Monseñor Sanabria. Desamparados	358.500,00	6
Esc. El Buen Pastor. Cárcel de Mujeres. Desamparados	107.800,00	3
" Enseñanza Especial. Guadalupe	77.080,00	2
Liceo de Puriscal	115.900,00	2
Colegio Agropecuario. Tarrazú	174.850,00	4
Esc. Normal de Liberia	856.000,00	4
Esc. Manuel Belgrano		8
Colegio Agropecuario de Orotina	192.000,00	2
Colegio Agropecuario de Palmar Norte	208.700,00	2
Colegio Vocacional de Golfito		
Esc. Belén de Carrillo	84.725,50	1
" Piedades Norte. San Ramón	192.660,00	6
Colegio Agropecuario. Santa Cruz. Guanacaste	102.800,00	4
	174.785,00	2
TOTAL DE OBRAS POR LICITACION	₡ 10.857.525,89	256
PROGRAMA DE AYUDA COMUNAL		1.002
GRAN TOTAL		

DETALLE DE OTROS

Inspector
Fijo

TOTAL

Dirección y servicios sanitarios especiales
 Dirección y servicios sanitarios
 2 inspecciones, dirección y servicios sanitarios
 Dirección y servicios sanitarios
 Servicios sanitarios y paso cubierto
 Tesorería, hall, biblioteca, sección inspección y servicios sanitarios
 Zona jardín, 4 bodegas, sala de profesores, dirección, enfermería, cuarto de aseo y servicios sanitarios
 Dirección y servicios sanitarios
 Servicios sanitarios
 Dirección y servicios sanitarios
 3 bodegas, oficina, 2 talleres, servicios sanitarios
 Servicios sanitarios
 3 bodegas, oficina, 2 talleres y servicios sanitarios
 Corredor y paso cubierto
 4 bodegas, sección administrativa y corredores
 Con sus respectivos cuartos de preparación, 1 bodega y 1 corredor
 Fabellón administrativo, aceras, mallas y tapia
 Biblioteca, salón de actos, dirección, subdirección, secretaria sala de espera, vestíbulo, patio cubierto, 3 bodegas y 5 baterías de servicios sanitarios
 Servicios sanitarios
 Corredor y tapia
 1 bodega, secretaria, dirección, vestíbulo, 2 locales para archivo y servicios sanitarios
 Corredor
 Taller de costura, administración, cocina, comedor, bodega y servicios sanitarios
 Salón multiuso, 2 bodegas, servicios sanitarios, sección administrativa y biblioteca
 Salón de actos, 1 aula especial, cocina, bodega, recepción, jardín y servicios sanitarios
 Sección administrativa, corredores, y 2 pasos cubiertos
 Ampliación
 Servicios sanitarios
 Dirección, servicios sanitarios y 1 paso cubierto
 espec. 7 bodegas, cuarto de aseo y servicios sanitarios
 Dirección y servicios sanitarios
 Dormitorio, closet, cruz roja, ingreso, cocina y servicios sanitarios, esp. Biblioteca y 3 bodegas
 Bodega y servicios sanitarios
 Bodega, servicios sanitarios, 40 dormitorios, 4 áreas de estudio, 1 vestíbulo, 2 jardines, 1 casa de habitación, 4 cuerpos de duchas, 4 áreas de aplanchado, 4 bodegas, comedor, salón comedor, salón de recreo, cocina, despensa, local de lavado, 2 áreas de recreo.
 Administración, 2 bodegas, vestidor, local de aseo, closet, oficina, vestíbulo, servicios sanitarios.
 Administración, vestidos, 2 bodegas, local de aseo, closets, oficina, vestíbulo y servicios sanitarios.
 Cuarto de trabajo
 Dirección y servicios sanitarios
 Servicios sanitarios y pozo negro
 3 bodegas, oficina, 2 talleres y servicios sanitarios.

38 OTROS

€ 317.495,19

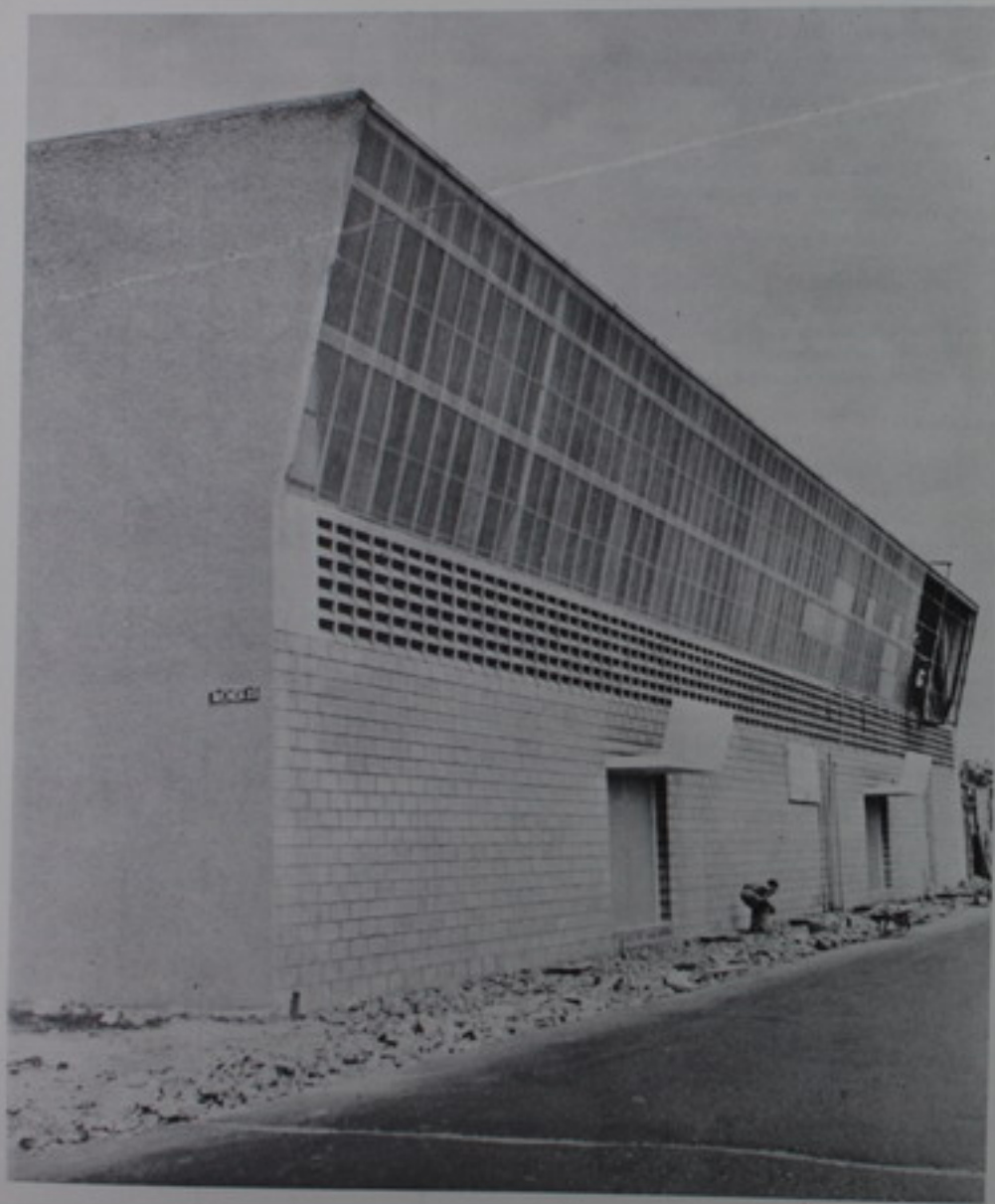
11.175.021,08

247

10.954.304,88

Costo promedio por Aula € 10.932,44

€ 22.129.325,96



GINNASIO DEL LICEO DE
COSTA RICA

DIRECCION DE PERSONAL

El Departamento de Personal tiene como objetivo el desarrollo del programa completo de administración de personal en el Ministerio de Transportes; en consecuencia, está dividido en secciones que atienden los sistemas técnicos de clasificación y valoración de puestos, selección y reclutamiento de servidores. Debería incluir además lo relacionado con el entrenamiento de los trabajadores; sin embargo en este aspecto no se ha podido avanzar de manera sensible debido a razones de índole económica. En efecto, el Departamento cuenta, además del Director y otros empleados administrativos, únicamente con los servicios de un Técnico en Administración Pública 2, un técnico Administración Pública 1 y un asistente en Administración Pública, entre los cuales tienen que dividirse el excesivo trabajo que demanda la Clasificación y Valoración de Puestos de Jornales, la Selección y Reclutamiento de los nuevos servidores.

Cabe observar que el Ministerio de Transportes cuenta con cerca de 4.000 empleados pagados por el sistema de Planillas de Jornales, en cuya organización no interviene la Dirección General de Servicio Civil. Así pues, el personal con que cuenta el Departamento no puede distraerse atendiendo el trabajo que demanda organizar y desarrollar cursos de entrenamiento. Sin embargo, el Departamento de Personal organizó y desarrolló un Curso de Topografía de nivel medio, que contó inicialmente con 15 estudiantes aproximadamente, de los cuales 5 finalizaron el curso. También se intentó organizar un curso para maestros de Obras pero lamentablemente no tuvo éxito por la dificultad de seleccionar el personal adecuado que está diseminado en todos los lugares del país. En el aspecto de clasificación el Departamento de Personal dispone de las fórmulas necesarias para solicitar asignaciones y reasignaciones de puestos, los cuales son estudiados y resueltos con su personal técnico. En materia de selección y reclutamiento de personal se sigue un sistema similar al empleado por la Dirección General de Servicio Civil aunque menos técnico.

Además de las funciones descritas, el Departamento de Personal decide, en forma general, la política legal que asume el Ministerio sobre problemas laborales, resolviendo frecuentemente los numerosos casos que se presentan sobre conflictos entre obreros y representantes patronales. Asimismo analiza y propone las reformas necesarias para mantener actualizado el Reglamento Interior de Trabajo.

También el Departamento de Personal interviene activamente en la elaboración del presupuesto anual en lo que respecta a personal del Ministerio y participa en la política de relaciones públicas.

ASESORIA LEGAL

La Asesoría Legal estuvo servida en un principio por un solo abogado, quien en colaboración con el señor Ministro, elaboró varios proyectos de ley que fueron aprobados por la Asamblea Legislativa. Entre ellos se cuentan la Ley que transformó el Ministerio de Obras Públicas en el actual Ministerio de Transportes, la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores, y algunos otros que aún se encuentran pendientes de trámite legislativo, como la nueva Ley General de Aviación Civil, la Ley de Administración de Obras Portuarias y Fluviales, etc.

La presencia de un mayor número de abogados en el Ministerio se hizo necesaria conforme se fue consolidando su nueva estructuración, de acuerdo con la Ley No. 3155 de 5 de agosto de 1963.

La Dirección General de Vialidad, al asumir la importante función que en virtud de esa ley se le asignaba, debió contar con el asesoramiento jurídico-legal indispensable y fue así como se creó la llamada Oficina Legal de Vialidad, encargada de todo lo relativo a derecho de vía, y la Sección Legal de Personal, que tuvo a su cuidado lo correspondiente al régimen interno del Ministerio, o sea, aplicación del Reglamento Interno de Trabajo, cálculo de prestaciones legales para servidores despedidos y la resolución del caso, atención de accidentes de trabajo y accidentes de tránsito motivados por vehículos del Ministerio, etc.

La misma ley que creó el Ministerio de Transportes dispuso que las Direcciones Generales de Tránsito, ahora llamada de Transporte Automotor, y de Aviación Civil, pasaran a formar parte del nuevo organismo. Ello dio lugar a que se abriera un nuevo campo de acción en las ramas específicas de cada una de ellas, para lo cual fue indispensable el asesoramiento técnico-jurídico correspondiente. Por tal razón hubo necesidad de convertir lo que era la Sección Legal de Personal en una nueva dependencia que se encargara de la atención de asuntos de esa índole. Así nació lo que es hoy la Asesoría Legal.

Se encuentra servida en la actualidad por dos abogados, un asistente de abogacía y una secretaria.

Entre sus funciones pueden contarse, principalmente, el asesoramiento jurídico-legal para el señor Ministro en los asuntos que, conforme a la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas y la Ley General de Aviación Civil, debe de conocer en alzada. De igual manera, los abogados de la oficina deben de evacuar, constantemente, consultas de carácter legal que les son formuladas por todas las direcciones generales que forman parte del Ministerio. También tienen a su cargo el estudio y resolución de reclamos administrativos para el pago de prestaciones legales, infracciones cometidas por los empleados para recomendar la sanción que sea aplicable, atención de asuntos judiciales en que tenga interés el Ministerio y otra serie de gestiones administrativas que son planteadas por particulares.

La labor efectuada por la oficina en su corto período de existencia ha sido numerosa, contándose entre sus mejores pronunciamientos las resoluciones que dieron lugar a que el Ministerio pudiera rescindir unilateralmente, sin responsabilidad para el Estado, los contratos para la construcción de algunas carreteras, como la de Villa Colón - Puriscal, Pavones - Siquirres y otras. En esta oportunidad fue aplicada por primera vez en Costa Rica la tesis de rescisión unilateral de contratos administrativos por incumplimiento de parte del contratista. También tiene a su haber la Asesoría actual, el cambio del sistema de vacaciones colectivas por el de individuales.

LEYES Y DECRETOS

Ley No. 3083 de 22 de enero de 1963

Gaceta No. 149 de 5 de julio de 1962 (Publicación de Proyecto)
" No. 194 " 30 " agosto " 1962 (" " Dictamen)
" No. 21 " 26 " enero " 1963 (" " Decreto)

Modificación a la Ley de Empréstito por 5 millones de dólares con el Eximbank para la Carretera Interamericana No. 2313 del 22 de diciembre de 1958.

Ley No. 3084 de 22 de enero de 1963

Gaceta No. 149 de 5 de julio de 1962 (Publicación de Proyecto)
" No. 21 " 26 " enero " 1963 (" " Decreto)

Autorización al Poder Ejecutivo para que negocie una línea de crédito con el Eximbank hasta por \$ 7.000.000 para la terminación de la Carretera Interamericana.

Ley No. 3091 de 18 de febrero de 1963

Gaceta No. 26 de 1° de febrero de 1963 (Publicación de Dictamen)
" No. 85 " 17 " abril de 1964 (" " Decreto)

Ratificación del Acuerdo Centroamericano sobre señales viales uniformes en Tegucigalpa en 1958.

Ley No. 3130 de 17 de julio de 1963

Gaceta No. 153 de 9 de julio de 1963 (Publicación de Proyecto)
" No. 163 " 20 " julio " 1963 (" " Decreto)

Empréstito con la Agencia Interamericana de Desarrollo (AID) por \$ 7.600.000 para cubrir subvenciones al I. C. E., S. N. A. A. y Plan Vial.

Ley No. 3135 de 29 de julio de 1963

Gaceta	No. 234	de 18 de octubre	de 1962	(Publicación de Proyecto)
"	No. 41	" 19 " febrero	" 1963	(" " Dictamen)
"	No. 190	" 24 " agosto	" 1963	(" " Decreto)

Ratificación de la Convención y Protocolo sobre facilidades Aduaneras para la importación temporal de vehículos particulares de carretera.

Ley No. 3148 de 6 de agosto de 1963

Gaceta	No. 41	de 19 de abril	de 1964
"	No. 207	" 13 " setiembre	" 1963

Acuerdo Centroamericano sobre circulación por carreteras.

3135 de 29 de julio de 1963

Gaceta	No. 109	de 16 de mayo	de 1963	(Publicación de Proyecto)
"	No. 123	" 1 " junio	" 1963	(" " Dictamen)
"	No. 176	" 7 " agosto	" 1963	(" " Decreto)

Ley de Creación del Ministerio de Transportes.

Reglamento en Gaceta No. 286 de 15 de diciembre de 1963.

Ley No. 3214 de 11 de octubre de 1963

Gaceta	No. 233	de 15 de octubre	de 1963	(Publicación de Decreto)
--------	---------	------------------	---------	--------------------------

Contrato con la Compañía Transportation Consultants Incorporation para el estudio de los Puertos de Limón y Puntarenas.

Ley No. 3231 de 20 de noviembre de 1963

Gaceta	No. 193	de 28 de agosto	de 1963	(Publicación de Proyecto)
"	No. 234	" 16 " octubre	" 1963	(" " Dictamen)
"	No. 265	" 21 " noviem.	" 1963	(" " Decreto)

Ratificación del Acuerdo suscrito entre el Banco Nacional de Costa Rica y la A. I. D. para ejecutar el programa de carreteras.

Ley No. 3240 de 20 de noviembre de 1963

Gaceta	No. 245	de 28 de octubre	de 1961	(Publicación de Proyecto)
"	No. 224	" 3 " octubre	" 1963	(" " Dictamen)
"	No. 265	" 21 " noviem.	" 1963	(" " Decreto)

Convenio Constitutivo de la Corporación Centroamericana de Navegación Aérea.

Ley No. 3277 de 14 de febrero de 1964

Gaceta No. 269 de 26 de noviem. de 1963 (Publicación de Proyecto)
" No. 39 " 16 " febrero " 1964 (" " Decreto)

Acuerdo con el Gobierno de Estados Unidos para la continuación de los trabajos de construcción de la Carretera Interamericana.

Ley No. 3278 de 14 de febrero de 1964

Gaceta No. 269 de 26 de noviem. de 1963 (Publicación de Proyecto)
" No. 39 " 16 " febrero " 1964 (" " Decreto)

Acuerdo con el Gobierno de Estados Unidos para la construcción de la carretera San José-El Coco-San Ramón.

Ley No. 3279 de 14 de febrero de 1964

Gaceta No. 269 de 26 de noviem. de 1963 (Publicación de Proyecto)
" No. 39 " 16 " febrero " 1964 (" " Decreto)

Acuerdo con el Gobierno de Estados Unidos para cooperar en programa de carreteras de Costa Rica.

Ley No. 3280 de 6 de febrero de 1964

Gaceta No. 274 de 1 de diciem. de 1963 (Publicación de Proyecto)
" No. 11 " 15 " enero " 1964 (" " Dictamen)
" No. 35 " 12 " febrero " 1964 (" " Decreto)

Contrato suscrito por el Banco de Costa Rica y el Poder Ejecutivo para financiación del Plan Vial.

Ley No. 3281 de 23 de marzo de 1964

Gaceta No. 77 de 5 de abril de 1964 (Publicación de Decreto)

Autorización al Ferrocarril Eléctrico al Pacífico para construir en colaboración con el Ministerio de Transportes, escuelas a lo largo de la vía San José-Puntarenas.

Ley No. 3304 de 23 de julio de 1964

Gaceta No. 130 de 10 de junio de 1964 (Publicación de Proyecto)
" No. 143 " 25 " junio " 1964 (" " Dictamen)
" No. 176 " 5 " agosto " 1964 (" " Decreto)

Contrato entre la Compañía Bananera de Costa Rica y el Ministerio de Transportes, sobre carretera Quepos-Parrita-La Palma.

Ley No. 3317 de 31 de junio de 1964

Gaceta	No. 38	de 15 de febrero	de 1963	(Publicación de Proyecto)
"	No. 214	" 21 "	setiem. " 1963	(" " Dictamen)
"	No. 184	" 14 "	agosto " 1964	(" " Decreto)

(Viquez Barrantes, Bermúdez C. y Quirós C.)

Se declara de interés público los tramos de propiedad de particulares y se autoriza al poder Ejecutivo, I. T. C. y municipalidades para adquirentes.

Ley No. 3341 de 31 de junio de 1964

Gaceta	No. 113	de 20 de mayo	de 1964	(Publicación de Proyecto)
"	No. 153	" 8 "	julio " 1964	(" " Dictamen)
"	No. 184	" 14 "	agosto " 1964	(" " Decreto)

Autorización al Poder Ejecutivo para gestionar la ampliación del plazo para el uso del crédito de \$ 14.540.000 con el Eximbank para la Carretera Interamericana Ley No. 2313 de 22 de diciembre de 1958.

Ley No. 3343 de 7 de agosto de 1964

Gaceta	No. 240	de 23 de octubre	de 1963	(Publicación de Proyecto)
"	No. 67	" 21 "	enero " 1964	(" " Dictamen)
"	No. 192	" 25 "	agosto " 1964	(" " Decreto)

Reformas a los artículos 1, 5, 19, 25, 26, 34 y 41 de la Ley de Caminos Públicos No. 1851 de 28 de febrero de 1955.

Ley N° 3358 de 7 de agosto de 1964

Gaceta	No. 222	de 1 de octubre	de 1963	(Publicación de Proyecto)
"	No. 11	" 15 "	enero " 1964	(" " Dictamen)
"	No. 184	" 14 "	agosto " 1964	(" " Decreto)

Empréstito de \$ 1,800.000 con el Banco Centroamericano de Integración Económica para un programa de Catastro Fiscal y Cartografía.

Ley No. 3381 de 7 de setiembre de 1964

Gaceta	No. 210	de 15 de setiembre	de 1964	(Publicación de Decreto)
--------	---------	--------------------	---------	--------------------------

Contrato celebrado con el B. I. D. para financiar la construcción y mejoramiento de Caminos Vecinales que se detallan en la primera etapa del Plan Vial.

Ley N° 3441 de 21 de octubre de 1964

Gaceta No. 246 de 29 de octubre de 1964 (Publicación de Decreto)
Iniciativa de *Solano Orfila*

Reforma al artículo 1° de la ley que autoriza al Poder Ejecutivo a gestionar ampliación del plazo para uso del crédito de \$ 14 millones 540 mil dólares con el Eximbank para la Carretera Interamericana No. 3341 de 31 de julio de 1964.

Ley No. 3443 de 29 de octubre de 1964

Gaceta No. 227 de 6 de octubre de 1964 (Publicación de Proyecto)
" No. 251 " 4 " noviem. " 1964 (" " Decreto)

Presupuesto Extraordinario por \$ 4.000.000 crédito del B. I. D. para Caminos Vecinales de la primera Etapa del Plan Vial.

Ley No. 3462 de 26 de noviembre de 1964

Gaceta No. 211 de 17 de setiem. de 1964 (Publicación de Proyecto)
" No. 243 " 25 " octubre " 1964 (" " Dictamen)
" No. 275 " 2 " diciem. " 1964 (" " Decreto)

Ley Reguladora de los Gastos de Viaje por concepto de transportes para todos los funcionarios del Estado.

(*Tattembach Iglesias, Solano Orfila*)

Reglamento en Gaceta No. 194 de 28 de agosto de 1965.

Ley No. 3469 del 12 de diciembre de 1964

Gaceta No. 286 de 16 de diciem. de 1964 (Publicación de Decreto)

Modificación del Presupuesto Ordinario de 1964.

(*Personal Docente y Jornales de Transporte*).

Ley No. 3503 de 10 de mayo de 1965

Gaceta No. 115 de 22 de mayo de 1964 (Publicación de Proyecto)
" No. 112 " 20 " mayo " 1965 (" " Decreto)

Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores.

Reglamento en Gaceta No. 200 de 4 de setiembre de 1965.

Ley No. 3528 de 12 de julio de 1965

Gaceta No. 164 de 23 de julio de 1964 (Publicación de Decreto)

Ratificación del contrato de Préstamo por la suma de \$ 2.500.000 con el Meadow National Bank de Nueva York (Carretera a Limón- Canalización de Tortuguero, etc).

Ley No. 3557 de 25 de octubre de 1965

Gaceta No. 208 de 14 de setiem. de 1965 (Publicación de Proyecto)

" No. 245 " 29 " setiem. " 1965 (" " Decreto)

Línea de crédito con el Banco Centroamericano de Integración Económica por la suma de \$ 11.500.000 para la construcción de la carretera El Coco-San Ramón.

Ley No. 3560 de 27 de octubre de 1965

Gaceta No. 249 de 3 de noviem. de 1965 (Publicación de Decreto)

Reforma al Transitorio II de la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas No. 3503 de 10 de mayo de 1965.

(Salazar N. y Solano O.)

Ley No. 3561 de 27 de octubre de 1965

Gaceta No. 119 de 28 de mayo de 1965 (Publicación de Proyecto)

" No. 183 " 18 " agosto " 1965 (" " Dictamen)

" No. 255 " 10 " noviem. " 1965 (" " Decreto)

Contrato suscrito entre el Bureau of Public Roads Department y el Ministerio de Transportes.

Ley No. 3480 de 23 de diciembre de 1964

Gaceta No. 166 de 23 de julio de 1964 (Publicación de Proyecto)

" No. 243 " 25 " octubre " 1964 (" " Dictamen)

" No. 296 " 29 " diciem. " 1964 (" " Decreto)

(Bermúdez C., Tasis P., Valverde V., y otros)

Emisión de \$ 6.000.000 en Bonos Obras Públicas (Carretera a Limón, Canalización de Tortuguero, reformas penitenciarias y otras).

Ley No. 3495 de 3 de febrero de 1965.

Gaceta No. 276 de 3 de diciem. de 1964 (Publicación de Proyecto)
" No. 12 " 17 " enero " 1965 (" " Dictamen)
" No. 42 " 21 " febrero " 1965 (" " Decreto)

Ratificación del Contrato de Préstamo con la A. I. D. por \$ 1.600.000
para el programa de Catastro Fiscal y Cartografía.

LEYES

**LEY DE CREACION DEL MINISTERIO DE TRANSPORTES
N° 3155 DEL 5 DE AGOSTO DE 1963**

No. 3155

**LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPUBLICA
DE COSTA RICA**

DECRETA:

Artículo 1°—Créase un Ministerio de Transportes en sustitución del actual Ministerio de Obras Públicas, asumiendo el nuevo Despacho los derechos y obligaciones del anterior, que sean compatibles con los objetivos establecidos en el artículo siguiente:

Artículo 2°—El Ministerio de Transportes tiene por objeto:

- a) Construir, mantener y mejorar las redes de carreteras y caminos del país y regular y controlar el transporte por carretera;
- b) Construir, mantener y mejorar los aeropuertos nacionales y regular y controlar el transporte aéreo.
- c) Controlar y regular el transporte ferroviario.
- d) Construir, mantener y mejorar los puertos de altura, los puertos de cabotaje y vías fluviales. La administración de vías de aguas interiores estará a cargo de entidades locales y en el caso de existir instituciones especializadas en construcción y administración portuaria, el Ministerio de Transportes únicamente colaborará con tales instituciones en el cumplimiento de sus fines. En los puertos de Limón y Puntarenas se mantiene la situación jurídica existente en relación con los muelles; sin embargo; el Ministerio de Transporte se interesará en el estudio y solución de los problemas portuarios de ambos lugares.

Artículo 3°—Para el cumplimiento de los objetivos establecidos en el artículo anterior, el Poder Ejecutivo mediante decreto, creará las direcciones y departamentos necesarios para la mejor organización del Ministerio de Transportes. Este Ministerio asumirá las funciones y atribuciones de las Direcciones Generales de Tránsito y de Aviación Civil, del Consejo Superior de Tránsito y de la Junta de Aviación Civil.

Las leyes respectivas de las entidades que pasan a formar parte de este Ministerio, se entenderán modificadas en lo conducente en cuanto a integración, recursos legales y ubicación administrativa, subsistiendo las normas de regulación y control, que serán aplicadas por la dependencia de este Ministerio que se indique.

Artículo 4°—Las labores de construcción que realice el Ministerio de Transportes, se harán preferentemente por el sistema de contratos por licitación, procurando contratar con el mayor número de personas o de empresas nacionales dedicadas a la construcción.

Artículo 5°—Esta ley rige a partir de su publicación.

Transitorio I.—Las labores de construcción y reparación de edificios públicos que esté ejecutando el Ministerio de Obras Públicas, al promulgarse esta ley serán terminadas por el Ministerio de Transportes. Cuando se tratara de edificios escolares, su terminación queda sujeta a las previsiones indicadas en la ley que se crea de la Dirección de Arquitectura Escolar, dependiente del Ministerio de Educación Pública.

Transitorio II.—La organización del Ministerio de Transportes se hará con personal del actual Ministerio de Obras Públicas y de otros Ministerios, mediante reforma del actual Presupuesto Ordinario en sus partidas de servicios personales y jornales. Los funcionarios y trabajadores trasladados mantienen en un todo sus derechos laborales.

Transitorio III.—Toda acción de despido que con motivo de esta ley se lleve a cabo, deberá realizarse con el cumplimiento previo de los siguientes requisitos:

- 1) El Departamento de Personal del Ministerio levantará un expediente en el cual insertará la hoja de servicios del o de los trabajadores afectados, con indicación del tiempo de servicios, promedio de salario devengado en los últimos seis meses, e indicación concreta del monto total de las prestaciones que le deben ser cubiertas a cada uno;
- 2) Indicará igualmente la partida concreta del presupuesto de la cual se tomarán los fondos para el pago correspondiente de prestaciones en caso de que el trabajador se acoja al inciso 2) del Transitorio IV;
- 3) Señalará la empresa privada o pública a la cual pasará a prestar servicios el trabajador afectado con detalle de las condiciones de trabajo y contratos específicos mediante los cuales se prestarán esos servicios;
- 4) Una vez levantado el expediente, se remitirá copia al Ministerio de Trabajo para que tome las medidas pertinentes de vigilancia en el cumplimiento de esta ley, y este Ministerio enviará el detalle que fuere necesario a la Contraloría General de la República para que tome nota del pago de las prestaciones a efectuar y a la Oficina del Presupuesto, para que haga la reserva correspondiente, si fuere del caso;
- 5) El despido sólo se podrá hacer efectivo una vez que la Contraloría General de la República y la Oficina de Presupuesto informen que están listos los giros para el pago de las prestaciones, si se tratara de su pago total;
- 6) Todo despido efectuado en contravención a las disposiciones anteriores será absolutamente nulo. Igualmente nulo será el despido cuando el trabajador no hubiere recibido las prestaciones en el término que señala el Transitorio IV;
- 7) El Estado garantiza a los trabajadores una nueva ocupación en empresas públicas o privadas, adecuada a sus habilidades y conocimientos. En tanto no se garantice esa ocupación nueva, no se producirá el despido. Las anteriores disposiciones de este inciso, se aplican a los trabajadores manuales y de oficina hasta la categoría de Oficinista 2 de acuerdo con el Estatuto del Servicio Civil.

Transitorio IV.—Queda a juicio de los trabajadores renunciar a la garantía que se establece en el transitorio anterior y al criterio del Ministerio aceptarla, para acogerse a cualquiera de los procedimientos de despido siguientes:

1) Cesación del trabajo, acogiendo al sistema de pagos mensuales de sus prestaciones; y

2) Cesación del trabajo con pago total de sus prestaciones en el término de un mes, contado desde el día siguiente de su despido.

Transitorio V.—Los efectos de esta ley amparan a todos aquellos trabajadores despedidos con motivo de la transformación del Ministerio de Obras Públicas en el de Transportes.

Transitorio VI.—Las atribuciones y funciones de las Direcciones Generales de Tránsito y de Aviación Civil, del Consejo Superior de Tránsito y de la Junta de Aviación Civil, serán trasladadas a este Ministerio en el término de un año a partir de la vigencia de esta ley.

Transitorio VII.—El Ministerio velará por la conservación y mejoramiento de los edificios públicos, con excepción de los escolares, mientras no se encargue de este trabajo a otra entidad pública.

Comuníquese al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Legislativa.—San José, al primer día del mes de agosto de mil novecientos sesenta y tres.

TEODORO QUIROS CASTRO

Vicepresidente

LUIS CASTRO HERNANDEZ

Segundo Secretario

SERGIO QUIROS MAROTO

Segundo Prosecretario

Casa Presidencial.—San José, a los cinco días del mes de agosto de mil novecientos sesenta y tres.

Ejecútese y publíquese

FRANCISCO J. ORLICH.

El Ministro de Obras Públicas

CARLOS ESPINACH E.

(Tomado de *La Gaceta* No. 176 del miércoles 7 de agosto de 1963)

LEY REGULADORA DEL TRANSPORTE REMUNERADO DE PERSONAS EN VEHICULOS AUTOMOTORES

CAPÍTULO I

Definiciones y Disposiciones Generales

Artículo 1°—El transporte remunerado de personas en vehículos automotores que se lleve a cabo por calles, carreteras y caminos dentro del territorio de la República, es un servicio público cuya prestación es exclusiva del Estado, el cual la podrá ejercer directamente o al través de particulares a quienes expresamente autorice de acuerdo con las normas que aquí se establecen.

En este último caso, a fin de que el servicio se preste en forma eficiente y económica en beneficio del usuario, se considerará la actividad del concesionario como actividad industrial, con el único objeto de que pueda acogerse a las ventajas que concede la Ley de Protección y Desarrollo Industrial o cualquier otra que en el futuro la sustituya.

Para los efectos de esta Ley, los términos siguientes se definen así:

RUTA: El trayecto que recorren entre dos puntos llamados terminales, los vehículos dedicados al transporte remunerado de personas.

LÍNEA: El servicio de transporte que se presta en determinada ruta.

CONCESIÓN: El derecho que otorga el Estado para explotar comercialmente una línea, por medio de uno o varios vehículos.

CAPÍTULO II

Facultades de los Organismos Públicos

Artículo 2°—Es de la Competencia del Ministerio de Transportes todo lo relativo al tránsito y al transporte automotor de personas en el país; el Ministerio podrá tomar a su cargo la prestación de este servicio público en forma directa o a través de otras instituciones del Estado, o bien conceder derechos para explotarlo a empresarios particulares.

El Ministerio de Transportes ejercerá, en todo caso, la vigilancia, control y regulación de esta actividad, con el objeto de garantizar los intereses del público.

A fin de cumplir con esta obligación, el Ministerio podrá:

- a) Fijar itinerarios, horarios, condiciones y tarifas;
- b) Expedir los reglamentos que juzgue pertinentes sobre el tránsito y el transporte en el territorio de la República; y
- c) Adoptar las medidas que sean del caso para que se satisfagan en forma eficiente las necesidades del tránsito de vehículos y las del transporte de personas.

Para atender esas funciones existirá en el Ministerio de Transportes una Dirección General de Transporte Automotor, de la cual dependerá la Inspección del Tránsito y los demás departamentos y secciones que sean necesarios.

CAPÍTULO III

Requisitos para la Explotación del Servicio de Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores

Artículo 3º—Para la prestación del servicio público a que esta ley se refiere, se requerirá la autorización previa del Ministerio de Transportes, sea cual fuere el tipo del vehículo a emplear y su sistema de propulsión.

La referida autorización podrá consistir en una concesión o en un permiso, el otorgamiento de los cuales estará sujeto a las necesidades de planeamiento del tránsito y de los transportes en el territorio de la República, de acuerdo con los estudios que al efecto lleven a cabo los departamentos de Planificación y de Transporte Automotor del Ministerio de Transportes. Será necesaria concesión:

- a) Para explotar las líneas que se establezcan en nuevas rutas de tránsito en el territorio de la República;
- b) Para explotar nuevas líneas en las rutas existentes; y
- c) Para continuar explotando las líneas de transporte en cooperación. Se requerirá permiso:
- d) Para explotar el servicio de transporte automotor remunerado con vehículos de transporte colectivo que no tengan su itinerario fijo y cuyos servicios se contraten por viaje, por tiempo o en ambas formas; y
- e) Para operar automóviles de servicio público.

CAPÍTULO IV

Licitación de las Concesiones

Artículo 4º—La concesión para explotar una línea se adquirirá por medio de licitación, a la cual concurrirán libremente los interesados.

Sólo se licitará la explotación de una línea cuando el Ministerio de Transportes haya establecido previamente la necesidad de llevar a cabo la prestación del servicio, de acuerdo con los estudios técnicos respectivos. La Comisión Técnica de Transportes, una vez realizados esos estudios, fijará los plazos, condiciones y modalidades de las licitaciones, y hará luego las adjudicaciones correspondientes.

Artículo 5º—Las licitaciones se publicarán en el Diario Oficial y señalarán un plazo no menor de treinta días hábiles a partir de esa publicación, para la recepción de ofertas.

CAPÍTULO V

Adjudicaciones de las Concesiones

Artículo 6º—Cuando haya varias ofertas sobre la misma línea, se adjudicará la licitación a la persona que, además de ofrecer cumplir con todos los requisitos contenidos en el cartel, demuestre en forma más efectiva su capacidad para cumplir las obligaciones que se derivan del otorgamiento de la concesión.

En igualdad de condiciones se preferirá a quienes en el período inmediato anterior aparezcan registrados como concesionarios de la línea que se licita y hubieren cumplido cabalmente con los términos y prescripciones de la concesión, y en segundo lugar, a las cooperativas de usuarios que existan o se constituyan con ese fin; y al costarricense antes que al extranjero, trátese de personas físicas o jurídicas.

Artículo 7°—Cooperativa de Servicio Público de Transportes de Personas es toda sociedad de duración indefinida y de personal y capital variables e ilimitados, en que los asociados organizan en común sus actividades e intereses individuales, con el objeto determinado de prestar el servicio público de transportes como concesionarios del Estado, a fin de realizar el progreso económico y social propio y de las comunidades a que servirán, y sobre las bases de distribución de los saldos o excedentes a los usuarios asociados, a prorrata de la utilización que cada uno de ellos haga de la función social.

Las cooperativas constituidas para la explotación de esta actividad serán calificadas como cooperativas de servicio público y gozarán de los beneficios que otorga el Código de Trabajo a esas entidades, en los renglones que el Ministerio de Transportes determine, previa consulta al Ministerio de Trabajo y Bienestar Social.

CAPÍTULO VI

Señalamiento, Variación, Establecimiento y Adjudicación de Líneas, Rutas y Estaciones Terminales de cada Concesión

Artículo 8°—Corresponderá al Ministerio de Transportes el señalamiento, para cada concesión, de las rutas, estaciones terminales y sitios de parada intermedios, lo mismo que la determinación de los sitios de parada de vehículos de servicio público.

Por causa de utilidad pública podrá el Ministerio de Transportes modificar los señalamientos a que se refiere este artículo y el concesionario quedará sujeto a esos cambios. En tales casos, el Ministerio podrá revisar la concesión, si considera que las modificaciones alteran sensiblemente las condiciones en que fue otorgada.

Artículo 9°—Declárase de interés público el establecimiento por parte de las municipalidades, de estaciones que sirvan de terminales a las rutas de transporte de personas. Las municipalidades acondicionarán los terrenos y locales apropiados y atenderán la administración y explotación de dichas estaciones conforme a las tarifas que autorice la Contraloría General de la República, previa consulta con el Ministerio de Transportes.

Artículo 10.—La explotación de cada ruta de servicio será adjudicada de preferencia a una sola persona que podrá ser física o jurídica, pero en este último caso el capital de la sociedad no podrá estar representado por acciones o certificados al portador.

El Ministerio de Transportes podrá autorizar el establecimiento de nuevas líneas en rutas en las que haya otras líneas operando, o cuando así lo exija una demanda extraordinaria del servicio, de acuerdo con los estudios que al efecto realice la Dirección General de Transporte Automotor de ese Ministerio.

Antes de establecer una nueva línea, se concederá un plazo no menor de treinta ni mayor de noventa días al concesionario de la ruta en cuestión, para que aumente la capacidad del transporte o la frecuencia del servicio, o sustituya sus vehículos por otros que satisfagan los requisitos de higiene y eficiencia que exige la prestación del servicio al público.

Si el citado concesionario no cumple con esa obligación en el plazo señalado, se sacará a licitación la nueva concesión, redistribuyendo en forma adecuada las líneas o modificando los servicios si ello fuere necesario, pero procurando no crear una competencia ruinosa entre los distintos empresarios.

Artículo 11.—Una misma persona no podrá ser dueña de más de dos empresas, ni socio mayoritario de más de tres empresas que operen en diferentes rutas. Queda prohibido otorgar concesiones o permisos a personas o empresas afiliadas, subsidiarias, intermediarias, o en cualquier otra forma ligadas a otro concesionario; si se violare la prohibición establecida en este artículo, los respectivos permisos o concesiones serán cancelados. La calificación la hará el Ministerio de Transportes.

CAPÍTULO VII

Formalización y Condiciones de las Concesiones

Artículo 12.—La concesión se formalizará mediante contrato que suscribirán el Ministro de Transportes y el concesionario, y que constará en el libro que al efecto llevará el Ministerio. Las concesiones deberán ser refrendadas por la Contraloría General de la República.

Artículo 13.—En la concesión se indicará tanto el número de vehículos que ella autoriza de acuerdo con las necesidades del servicio, como la calidad de los mismos, que ha de satisfacer las condiciones de eficiencia, seguridad, comodidad e higiene que se exija al concesionario en la prestación del servicio; también los itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones.

Igualmente se harán constar las causales que darán derecho al Estado para cancelar administrativamente la concesión.

Artículo 14.—Las concesiones sólo podrán traspasarse previa autorización contenida en un Acuerdo del Ministerio de Transportes. Son inembargables, salvo cuando hayan sido dadas en garantía de un traspaso autorizado por el Ministerio.

Artículo 15.—El escrito inicial en las gestiones de solicitud de ruta, extensión, ampliación, cancelación, horarios de servicio y autorización de otros servicios de transporte bajo concesión, deberá presentarse en el papel sellado correspondiente y debidamente autenticado. Se le agregará Timbre Fiscal por el valor que determine el Ministerio, entre ₡ 100.00 y ₡ 500.00, con base en el cálculo que haga sobre el costo del estudio que haya de hacerse. No se dará curso a la gestión que no llene esos requisitos.

Obligaciones de los Empresarios de Transporte

Artículo 16.—La concesión de una línea lleva implícita para el concesionario, la obligación de poner en servicio los vehículos que sean necesarios para cumplir eficientemente todos los requerimientos del transporte. Implica asimismo la obligación de suplir vehículos adicionales para atender debidamente la demanda de los servicios, cuando lo requiera el Ministerio de Transportes.

Artículo 17.—El empresario de transporte remunerado de personas está obligado:

- a) A no cobrar por el transporte un precio distinto del establecido en las tarifas aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes;
- b) A realizar el transporte en toda la ruta especificada en la concesión y a efectuar el recorrido conforme a los horarios e itinerarios aprobados;
- c) A sustituir los vehículos que temporal o definitivamente se retiren del servicio, por otros de igual o mayor capacidad, idénticas características y de la misma o mejor calidad;
- d) A llevar la contabilidad de sus ingresos y gastos de operación, de conformidad con el tipo de contabilidad uniforme que la Dirección General de Transporte Automotor disponga; a poner esa contabilidad a disposición de los Inspectores de la citada Dirección y a suministrar los datos estadísticos y los informes sobre los resultados económicos y financieros de la operación del servicio con los comprobantes necesarios que la Dirección requiera; y
- e) A no suspender la prestación del servicio correspondiente durante la vigencia de la concesión.

Artículo 18.—Para garantizar el cumplimiento de sus obligaciones y las responsabilidades pecuniarias en que pudiere incurrir, el concesionario deberá rendir garantía por la suma que fije el Ministerio de Transportes, que no podrá ser inferior a cinco mil colones (C 5.000.00) por cada concesión. La garantía podrá ser fiduciaria, prendaria o hipotecaria, rendirse mediante póliza del Instituto Nacional de Seguros, o depósito en efectivo o valores del Estado.

Artículo 19.—Los propietarios de vehículos de servicio público para transporte de personas, están obligados a obtener del Instituto Nacional de Seguros una póliza por cada vehículo, que cubra su responsabilidad pecuniaria por lesión o muerte de terceros, excepto los trabajadores suyos, y por daños a la propiedad ajena, de acuerdo con los reglamentos de esta ley, los cuales deberán de ser consultados de previo y en lo conducente, con el Instituto Nacional de Seguros.

Las pólizas de responsabilidad pecuniaria contempladas en este artículo tendrán vigencia por un año, y su vencimiento coincidirá con la fecha en que haya de verificarse la revisión del vehículo correspondiente por la Inspección del Tránsito. No se expedirá, renovará o restituirá la licencia de circulación, mientras no se compruebe la existencia de la póliza de responsabilidad civil prescrita por este artículo.

Artículo 20.—Los autobuses y automóviles de servicio público podrán ser conducidos únicamente por quienes posean licencia especial para conducir esta clase de vehículos, la cual se otorgará previa demostración de capacidad. Esta licencia tendrá vigencia de un año y su expedición estará exenta del pago de papel sellado, timbres o impuestos, cuando haya sido solicitada por medio de una organización gremial debidamente inscrita en el Ministerio de Trabajo, que representa a los conductores de estos vehículos.

El conductor de autobuses o automóviles de servicio público deberá rendir una fianza anual de cinco mil colones (C. 5.000.00), que cubrirá la responsabilidad del conductor por lesión o muerte de personas. Tal fianza consistirá en un bono de garantía emitido por el Instituto Nacional de Seguros, y que cubrirá el exceso sobre los montos fijados en la póliza de responsabilidad civil que específicamente cubra al vehículo con el cual se causó el accidente. Corresponderá exclusivamente al Instituto la apreciación del riesgo moral que signifique el interesado, siempre que medie prueba documental sobre antecedentes desfavorables de éste.

CAPÍTULO IX

Término de las Concesiones

Artículo 21.—El término de cada concesión será el que señale el documento en que se otorgue, y se fijará tomando en cuenta el monto de la inversión y el plazo necesario para amortizarla; pero en ningún caso podrá ser superior a diez años. La que se declara caduca, se sacará a licitación por un nuevo período.

Al vencer el término por el cual se adjudicó, se licitará una nueva concesión, que se adjudicará de acuerdo con las normas establecidas en el artículo 6°.

CAPÍTULO X

Comisión Técnica de Transportes

Artículo 22.—Para conocer, tramitar y resolver en primera instancia los asuntos referentes a las concesiones de derechos de línea, habrá una Comisión Técnica de Transportes, integrada:

- a) Por el Director General de Transporte Automotor, quien la presidirá;
- b) Por un funcionario de la Oficina de Planificación; y
- c) Por el Procurador Administrativo de la República.

Esta comisión conocerá y resolverá los asuntos de su competencia de conformidad con esta ley y sus reglamentos, previo estudio e informe de la Dirección General de Transporte Automotor; gozará de un plazo hasta de quince días para estudiar y adjudicar las licitaciones a que se refiere el artículo 6° de esta ley y deberá resolver los otros asuntos sometidos a su conocimiento en un plazo máximo de cinco días hábiles. Contra las resoluciones que tome la Comisión cabrá recurso de apelación para ante el Ministerio de Transportes, y esa alzada se interpondrá ante el organismo a que dentro de los cinco días siguientes al de la notificación personal al interesado o al de la publicación en el Diario Oficial de la resolución recurrida. En todo caso, la apelación se sustanciará en papel sellado de un colón y al escrito respectivo se acompañarán tres pliegos del mismo valor, y se rechazará de plano la apelación que no llenare este requisito.

Artículo 23.—El Ministro de Transportes resolverá el recurso dentro de los treinta días hábiles siguientes a la fecha en que quede concluido el expediente respectivo por haberse recibido las pruebas o los informes que el Ministerio hubiere ordenado para mejor proveer; si no se hubiere producido tal trámite, el término se contará desde el día en que reciba el expediente. La resolución que dicte el Ministro agotará la vía administrativa y surtirá efecto desde el día de su publicación en el Diario Oficial.

CAPÍTULO XI

Caducidad de las Concesiones

Artículo 24.—El Ministerio de Transportes podrá declarar caduca cualquier concesión, por deficiencias graves y debidamente comprobadas en el servicio, o por incumplimiento de las condiciones.

La caducidad será declarada administrativamente, de conformidad con el siguiente procedimiento:

- 1) La Dirección General de Transporte Automotor hará saber al concesionario la causa de caducidad en que haya incurrido y le señalará audiencia para que, en un plazo no mayor de quince días, presente su defensa y ofrezca las pruebas correspondientes;
- 2) Una vez presentada la defensa o transcurrido el término fijado, la Comisión Técnica de Transporte conocerá del expediente, evacuará las pruebas que se hubieren ofrecido, ordenará otras pruebas para mejor proveer si lo juzga oportuno, y dictará su resolución dentro de un plazo no mayor de ocho días después de recibidas aquéllas. El interesado podrá apelar de esa resolución ante el Ministro de Transportes, dentro del término y con los trámites que establece el artículo anterior;
- 3) Con fundamento en la documentación respectiva, el Ministro dictará su resolución, siguiendo el procedimiento que se establece en el artículo anterior.

CAPÍTULO XII

Permisos para Explotar el Servicio de Transporte Automotor de Personas

Artículo 25.—Los permisos para la explotación del servicio de Transporte Automotor de Personas que se contrate por viaje o por tiempo, sea en vehículos colectivos o en automóviles de servicio público, serán expedidos por la Dirección General de Transporte Automotor.

Cada permiso podrá amparar uno o varios vehículos, de acuerdo con la naturaleza del servicio que se pretenda prestar y con lo que dispongan la presente ley y sus reglamentos. Los permisos serán revocables por incumplimiento de las condiciones que en ellos se señale. En la explotación del servicio público de automóviles y en el de vehículos colectivos no comerciales, su término no podrá ser mayor de dos años y podrán ser renovados siempre que se haya cumplido con los requisitos exigidos en el permiso mismo. En los demás casos los permisos deben solicitarse en cada oportunidad.

En la tramitación de las solicitudes de permiso para operar automóviles de servicio público, la Dirección General oír, antes de resolverlas, a los dueños de permisos, por medio de sus sindicatos, cooperativas u otras organizaciones gremiales, a las cuales se les enviará copia de la solicitud de permiso en trámite, dándoles un plazo de quince días para que formulen las objeciones que tengan a bien.

CAPÍTULO XIII

Regulaciones del Tránsito

Artículo 26.—La Inspección del Tránsito tendrá a su cargo todo lo relacionado con el ordenamiento del tránsito, de acuerdo con las normas establecidas en la Ley No. 63 de 27 de marzo de 1935 y con lo que dispone la presente.

Artículo 27.—El Transporte Remunerado de Personas sólo se podrá llevar a cabo en vehículos provistos de placa de servicio público, que serán visiblemente distintas a las de los vehículos de servicio particular.

Artículo 28.—Los garajes para automóviles de servicio público y las paradas de éstos en la vía pública serán autorizados por la Inspección del Tránsito, previa determinación de los sitios apropiados para el objeto.

Los garajes y las paradas a que se refiere este artículo no podrán ser usados por vehículos de uso particular, ni destinados a fines diferentes de los señalados en la presente ley.

El dueño de garaje que permita en él la operación de vehículos con placa particular, sufrirá las sanciones que imponga el reglamento de esta ley; y en caso de reincidencia podrá cancelársele el permiso para operar el garaje.

La resolución que acuerde cancelar uno de esos permisos tendrá recurso de apelación para ante el Ministro de Transportes; este recurso deberá de interponerse en un plazo de cinco días después de la respectiva notificación.

Artículo 29.—Los automóviles de servicio público podrán operar desde garajes o por sistema de tránsito constante o de paradas en las calles o en el sistema colectivo, de acuerdo con las disposiciones que al efecto dicte el Ministerio de Transportes, según las necesidades de cada ruta.

Las paradas mencionadas en el artículo 28 serán para uso exclusivo de los vehículos de servicio público cuyos dueños lo sean de uno solo.

CAPÍTULO XIV

Tarifas

Artículo 30.—Las tarifas que se aplicarán en los vehículos de servicio público serán fijadas por la Dirección General de Transporte Automotor y aprobadas por la Comisión Técnica de Transportes; podrá apelarse de ellas conforme a lo establecido en el artículo 22 de esta ley.

Ningún concesionario podrá cobrar tarifas distintas de las autorizadas por los órganos competentes.

Artículo 31.—En cada concesión y permiso que se otorgue se hará constar la tarifa para el cobro del servicio de transporte que ha de prestarse. Todas las tarifas estarán sujetas a revisión o modificación cuando el interés público lo exija, previa audiencia a la empresa afectada; también cuando ésta lo solicite y demuestre a entera satisfacción de la Dirección General de Transporte Automotor que las tarifas vigentes no permiten cubrir los costos de la explotación.

Las variaciones dichas no podrán llevarse a cabo si no media un estudio técnico previo en cada caso.

Artículo 32.—La fijación o modificación de las tarifas de Transporte Automotor de Personas, se hará dentro del principio de servicios al costo que se tratará de establecer, hasta donde sea posible, tomando en cuenta los costos medios de operación dentro de normas modernas de organización y eficiencia, el grado de aprovechamiento de la capacidad de los vehículos y permitiendo al capital invertido un rédito anual justo. No podrá tomarse en cuenta como factor para determinar el costo, ningún cargo por concepto de amortización al valor comercial de la explotación o derecho de línea.

Artículo 33.—Cuando se trate de concesiones para la explotación del Transporte Automotor de Personas en vehículos colectivos, la tarifa se fijará por pasajero y se aplicará uniformemente a todas las personas que hagan uso de los vehículos, con excepción de los niños menores de tres años, que viajarán sin costo alguno.

En el caso de permisos la tarifa podrá establecerse por pasajero, por pasaje completo, por tiempo o por distancia recorrida.

Artículo 34.—En los vehículos destinados al servicio público de Transporte de Personas en las rutas urbanas autorizadas por concesiones de acuerdo con esta ley y sus reglamentos, podrán viajar sin pagar pasaje hasta dos personas, si son miembros de la Guardia Civil, de la Policía de Villas y Pueblos, del Resguardo Fiscal, de la Inspección del Tránsito o de la Dirección de Investigaciones Criminales, debidamente uniformados o identificados, o bomberos, carteros o mensajeros de Telégrafo uniformados.

Artículo 35.—Las tarifas autorizadas deberán exhibirse en cada vehículo en lugar perfectamente visible, y la infracción al aplicarlas dará derecho al Ministerio de Transportes para establecer las sanciones que el reglamento determine.

Artículo 36.—Las tarifas fijadas en las concesiones comenzarán a regir a partir del momento en que se inicie la prestación del servicio; y las modificaciones que se les introduzcan, quince días después de la publicación de la resolución que las autorice.

Artículo 37.—Los vehículos automotores dedicados al servicio de Transporte Remunerado de Personas, deberán estar provistos de contador cuando se trate de vehículos que cobren por pasajero, y de taxímetro cuando la tarifa sea por distancia recorrida; ambos implementos debidamente aprobados y controlados por la Inspección del Tránsito.

El Ministerio de Transportes podrá adquirir esos aparatos y venderlos al costo a los interesados.

CAPÍTULO XV

Exenciones de Impuestos y Otras Franquicias Concedidas a los Empresarios

Artículo 38.—El Poder Ejecutivo podrá otorgar a los concesionarios y a los titulares de los permisos de explotación del Transporte Remunerado de Personas, los siguientes beneficios:

- a) Franquicia aduanera hasta del 99% sobre materiales de construcción que necesiten importar para construir el edificio de la empresa, sus dependencias y obras necesarias, así como viviendas anexas para sus trabajadores, previa presentación de planos y presupuestos, debidamente aprobados por el Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, cuando se trate de viviendas para trabajadores.
- b) Franquicia aduanera hasta del 99% sobre la importación de vehículos, motores, maquinaria, herramientas, equipos y accesorios que se requieran para la operación de los vehículos así como de los instrumentos de laboratorio, necesarios para la investigación y control de esos vehículos; y
- c) Exención del monto que les corresponda, por concepto del Impuesto Sobre la Renta, por aquella parte de las utilidades de la empresa que reinviertan en mejoras, tanto en la propia empresa como en viviendas para los trabajadores, y que comprueben debidamente ante la Tributación Directa.

Artículo 39.—Los beneficios señalados en el artículo anterior serán concedidos mediante decreto ejecutivo por causa de utilidad pública, previo estudio y recomendación del Ministerio de Transportes.

Las franquicias aduaneras sólo podrán otorgarse en el caso de que los artículos a que se refieren no se produzcan en el país en la cantidad y de la calidad requerida por el empresario.

CAPÍTULO XVI

Disposiciones Finales

Artículo 40.—Se derogan el Decreto Ley No. 288 de 7 de diciembre de 1948, la Ley No. 1277 de 24 de abril de 1951, la Ley No. 1499 de 30 de setiembre de 1952, la Ley No. 1729 de 3 de febrero de 1954, la Ley No. 2658 de 16 de noviembre de 1960, y la Ley No. 2887 de 15 de diciembre de 1961.

Artículo 41.—Esta ley es de orden público y rige a partir de su publicación.

CAPÍTULO XVII

Disposiciones Transitorias

Transitorio 1—Los empresarios que al entrar en vigencia esta ley se encuentren dedicados a la explotación del servicio público de Transporte Remunerado de Personas en vehículos automotores en el territorio de la República, y que, de acuerdo con la presente ley, deban operar al amparo de una concesión, tendrán derecho a continuar en esa actividad por un mínimo de siete años y un máximo de diez, siempre que soliciten al Ministerio de Transportes, conforme lo dispone el Artículo 15, el otorgamiento de la concesión correspondiente, la cual les será otorgada sin necesidad de que participen en licitación, a condición de que se sujeten en un todo a las prescripciones de esta ley y su reglamento, y a los requisitos de la respectiva concesión, según lo señale el Ministerio.

Disfrutarán de un plazo de seis meses para solicitar el otorgamiento de la citada concesión y el Ministerio tendrá un plazo igual, después de recibida la solicitud, para realizar los estudios de itinerarios, horarios, tarifas y demás condiciones de la línea de que se trate, y dictar su resolución.

Perderán los derechos de explotación de que actualmente disfrutaban, los que al expirar el término de seis meses que les concede este artículo, no hayan formulado la solicitud correspondiente, ni cumplido con los demás requisitos necesarios para el otorgamiento de la concesión.

Transitorio II.—Los empresarios que a la fecha de entrar en vigor esta ley, exploten el servicio de transporte de personas en vehículos sin itinerario fijo, sean éstos autobuses o automóviles de servicio público, cobrando el servicio por viaje o por tiempo, deberán, dentro del plazo de cuatro meses contados a partir de la fecha antes citada, solicitar el permiso de explotación correspondiente, el cual les será expedido si satisfacen los requisitos que señalen esta ley y sus reglamentos.

Transitorio III.—Los empresarios que a la fecha de vigencia de esta ley estuvieren explotando el servicio de Transporte Remunerado de Personas, en vehículos automotores, podrán seguirlo haciendo mientras se les otorga la concesión o el permiso correspondientes, siempre que hagan la solicitud respectiva en el plazo a que se refieren los dos artículos anteriores.

Transitorio IV.—Perderán sus derechos de explotación aquellos que, habiéndolos adquirido con anterioridad, no hubieren iniciado la prestación de los servicios al entrar en vigencia esta ley. El Ministerio sacará a licitación la línea respectiva conforme a las disposiciones de la presente ley.

Quedan a salvo de la anterior caducidad los derechos que contengan condiciones suspensivas vigentes.

Transitorio V.—Los que al entrar en vigor esta ley estuvieren tramitando solicitud o traspaso de un derecho para la explotación del servicio de Transporte Remunerado de Personas, quedarán sujetos a la vigencia y condiciones establecidas en ello.

Transitorio VI.—Mientras no estén funcionando las estaciones terminales de propiedad municipal o estatal, los concesionarios estarán obligados a usar las que la Inspección del Tránsito indique.

Transitorio VII.—Para la instalación del contador o el taxímetro que exige el artículo 37, se concede un plazo de noventa días contados a partir de la vigencia de esta ley.

Vencido el plazo sin que se haya cumplido la obligación, salvo justificación válida a juicio del Ministerio, éste revocará el correspondiente permiso.

Transitorio VIII.—Los concesionarios gozarán de sesenta días de término, contados a partir de la vigencia de esta ley, para obtener las coberturas que indican los artículos 18, 19 y 20.

Transitorio IX.—Dentro de un plazo de dos meses a partir de la fecha de promulgación de la presente ley, la Dirección de Transporte Automotor deberá fijar tarifas provisionales a cada línea en servicio, con base en los estudios sobre costos de operación que al efecto realice en colaboración con la Dirección General de Economía.

Dichas tarifas estarán en vigencia mientras no se otorguen las nuevas concesiones, en las cuales se establecerán las tarifas definitivas.

Si del estudio de costos que se realice, se desprende que alguna línea no da para cubrir costos, el Estado deberá asumir la diferencia en el costo, a partir del 1° de octubre de 1964 y hasta la fecha en que entre en vigencia la tarifa provisional a que se refiere este Transitorio compensando al empresario por medio de exenciones de impuestos.

Transitorio X.—Entre tanto se dicta el reglamento de esta ley, el Ministerio de Transportes queda facultado para fijar, por acuerdos, las mismas normas de aplicación de los preceptos contenidos en ella.

Transitorio XI.—El Ministerio de Transportes no otorgará nuevos permisos para operar vehículos de servicio público en lugares actualmente servidos satisfactoriamente, durante un lapso de cinco años.

Comuníquese al Poder Ejecutivo

Dado en el Salón de Sesiones de la Asamblea Legislativa.—San José, a los treinta días del mes de abril de mil novecientos sesenta y cinco.

RODOLFO SOLANO ORFILA
Presidente.

ARMANDO BOLAÑOS BOLAÑOS
Primer Secretario.

MINOR CALVO ORTEGA
Segundo Secretario

Casa Presidencial.—San José, a los diez días del mes de mayo de mil novecientos sesenta y cinco.

Ejecútese y Publíquese

FRANCISCO J. ORLICH

El Ministro de Transportes
RICARDO ECHANDI ZURCHER

LEY GENERAL DE AVIACION CIVIL

P A R T E I

PRINCIPIOS DE NAVEGACION AEREA

T I T U L O I

ESPACIO AEREO Y SUPERFICIE TERRESTRE

CAPÍTULO I

Soberanía sobre el Espacio Aéreo y sus Efectos

Artículo 1º—Costa Rica posee y ejerce completa y exclusiva soberanía en el espacio aéreo que queda sobre el territorio continental e insular de la República y sus aguas territoriales, permitiéndose en tiempo de paz, libertad de tránsito inofensivo para la aviación civil de acuerdo con la ley y las convenciones internacionales. Los aviones militares de naciones extranjeras no podrán ser operados en ese espacio aéreo sin permiso del Ministerio de Seguridad Pública.

Artículo 2º—Las aeronaves extranjeras, no militares, podrán ser operadas en el espacio aéreo nacional únicamente de acuerdo con las disposiciones de esta ley y sus derivaciones. Ningún avión extranjero podrá operar servicio de aerotransporte entre dos puntos del territorio nacional.

Artículo 3º—Las autoridades y las leyes de Costa Rica tienen absoluta jurisdicción sobre los aviones que se encuentren en el territorio nacional o dentro de su espacio aéreo. Se exceptúan únicamente las aeronaves militares extranjeras que operen debidamente autorizadas, o las que se operen en misiones diplomáticas de países extranjeros, de acuerdo con las normas internacionales que rijan para Costa Rica al respecto.

Artículo 4º—El Poder Ejecutivo podrá, por decreto, establecer zonas restringidas o prohibidas para la aeronavegación por razones de defensa o seguridad pública.

Artículo 5º—La designación de aeropuertos para los servicios internacionales dependerá del Poder Ejecutivo. Toda aeronave extranjera o en vuelo internacional que venga a la República, deberá hacer su primera escala en uno de esos aeropuertos, excepto en casos de emergencia, sujetándose a las disposiciones del artículo 147 y siguientes del código Sanitario.

CAPÍTULO II

Uso del Espacio Aéreo

SECCIÓN I

AEROVIAS

Artículo 6°—La Junta de Aviación Civil podrá designar y establecer aerovías y, con tal fin, dentro de su capacidad fiscal disponible, podrá además:

- a) Adquirir, establecer, operar y mantener, a lo largo de esas aerovías, todas las facilidades de aeronavegación existentes.
- b) Publicar mapas y croquis de tales aerovías usando las facilidades y ayuda de otras dependencias gubernamentales.
- c) Adquirir, establecer, operar y mantener, en todo o en parte, facilidades de navegación aérea en los aeropuertos nacionales o municipales, o en otros aeropuertos que la Junta indique para tal instalación, operación o mantenimiento.
- d) Proveer las facilidades necesarias y el personal para la regulación y protección del tráfico aéreo, incluyendo los servicios de meteorología.

Artículo 7°—Las aerovías se designarán y establecerán, hasta donde sea practicable, con relación a las ayudas visuales, mecánicas, eléctricas, de radio u otras a lo largo del terreno comprendido por ellas. En ningún caso más de una aerovía ocupará un mismo espacio. Quedan justificadas las excepciones que imponga el interés de la seguridad o eficiencia de operación de los aviones, y aquéllas en que la operación de aviones en una aerovía no interfiera con la operación de aviones en otra que comprende el mismo espacio. Las intersecciones no implican comunidad de vía.

Artículo 8°—Lo establecido en el artículo anterior no impide la promulgación de regulaciones dictadas en consonancia con esta ley y la conveniencia pública para el mejor control del tráfico aéreo.

Artículo 9°—Es absolutamente prohibido otorgar derechos exclusivos para el uso de alguna aerovía, aeropuerto u otras facilidades de navegación aérea.

Artículo 10.—Teniendo en mira las ventajas de un menor costo de operación de las empresas de aerotransporte, la Junta podrá operar un sistema de radiocomunicaciones de franco uso para ellas, mediante el convenio que al efecto lleve a cabo las empresas. El cobro de la tasa de los servicios que de ese modo se proporcione, será fijado convencionalmente, mientras un impuesto especial no lo sustituya.

Artículo 11.—Para la designación de aerovías y en general para una mejor coordinación de sus funciones técnicas, la Junta se asesorará, siempre que sea conveniente, con una comisión formada por elementos técnicos de las diferentes compañías de aviación que operen en el país.

SECCIÓN II

LINEAS DE TRANSPORTE AEREO Y SU PERSONAL

Artículo 12.—Las compañías nacionales de aerotransporte deben tener su domicilio en Costa Rica, estar debidamente inscritas en el Registro Público y organizarse de conformidad con las leyes de la República.

Artículo 13.—Las compañías extranjeras de aerotransporte internacional deben tener su sucursal o su agencia representante debidamente inscrita en Costa Rica y su personero legal con poder bastante para representarlas. El hecho de operar esas compañías en Costa Rica implica de pleno derecho su sometimiento a las leyes del país y su renuncia consecuente a la intervención diplomática.

Artículo 14.—El noventa por ciento del personal de las compañías nacionales de aerotransportes y el de tierra de las compañías extranjeras internacionales estacionado en el país deberá ser costarricense. No se podrá dar a empleados extranjeros de esas compañías prerrogativas o posiciones que se les niegue a los nacionales de igual preparación; así que, cualquier ventaja económica o de otra índole que sea otorgada a empleados extranjeros en su contrato de trabajo quedará automáticamente otorgada a los empleados nacionales que desempeñen o que estén capacitados para desempeñar las mismas posiciones que aquéllos.

SECCIÓN III

CERTIFICADO DE EXPLOTACION TRANSPORTE AEREO NACIONAL

Artículo 15.—Ninguna compañía de aerotransportes podrá efectuar servicios sin un certificado de explotación vigente, por medio del cual la Junta de Aviación Civil la autorice para prestarlos. Sin embargo, las compañías que operan en el país actualmente podrán continuar dando los mismos servicios que estén efectuando bajo itinerarios aprobados por la Junta, durante los próximos cuatro meses a partir de la fecha de publicación de los Reglamentos respectivos; dentro de ese período deberán solicitar a la Junta el certificado correspondiente.

Artículo 16.—La solicitud de certificados de explotación deberá contener la información y las pruebas de servicio y de seguridad que requieran los reglamentos aéreos.

Artículo 17.—La Junta mandará publicar en el Diario Oficial las solicitudes de certificados de explotación que reciba. Cualquier persona, dentro de los veinte días siguientes a dicha publicación podrá apoyar u oponerse por escrito a la emisión del certificado solicitado y también concurrir a la audiencia pública, la que debe hacerse para tratar cada solicitud, en la fecha que indique el aviso respectivo del Diario Oficial.

Artículo 18.—Dentro de los quince días siguientes a la audiencia pública la Junta resolverá acerca de cada solicitud y extenderá, en su caso, el certificado solicitado, en todo o en parte. Lo concederá si encuentra al solicitante apto y capaz y éste se halle en condiciones de ejecutar los servicios de transporte en forma adecuada de eficiencia y seguridad, así como de

cumplir con las disposiciones de esta ley y sus derivaciones. El servicio de transporte se autorizará si el certificado es requerido por la necesidad y conveniencia del público. De lo contrario la solicitud será denegada. Los certificados de explotación podrán extenderse para servicios temporales.

Artículo 19.—Solicitado un certificado de explotación dentro de los cuatro meses posteriores a la publicación de los reglamentos respectivos, por una compañía que haya estado efectuando a satisfacción servicios de zero-transporte mediante contrato o permiso vigentes, la Junta, sin más trámite probatorio, lo extenderá de acuerdo con los itinerarios que opere la empresa.

Artículo 20.—No obstante lo dispuesto en el artículo anterior, cualquiera de las compañías ahí referidas que prestare servicios dentro del país, podrá solicitar durante los cuatro meses siguientes a la publicación de los reglamentos respectivos, que se revisen los itinerarios de todas las compañías que prestan servicios locales, los suyos también incluidos, basándose para ello en razones de interés público. Presentada una solicitud de esa especie, la Junta le dará el trámite indicado en el artículo 17 de esta ley, resolviendo de conformidad en caso de que así lo requieran la necesidad y la conveniencia del público. A falta de tales condiciones la solicitud será denegada. La Junta podrá, de oficio, por justificarlo, el interés público, hacer una revisión general de itinerarios.

Artículo 21.—Los certificados que autorizan servicios de transporte aéreo, especificarán: los lugares terminales, así como los intermedios si los hay, entre los cuales la compañía puede efectuarlos y la clase y frecuencia del servicio que se dará. En ellos se estipularán, a más de los derechos propios del certificado, las condiciones y las limitaciones que el interés público pueda requerir, antes de los servicios o durante ellos. Los certificados especificarán, además, los términos, condiciones y limitaciones que garanticen debidamente la seguridad del transporte en los aeropuertos y en las atrovías determinadas en la autorización.

Artículo 22.—No constituye violación a los términos, condiciones o limitaciones del respectivo certificado el realizar aterrizajes o despegues durante una emergencia, de acuerdo con los reglamentos aéreos, en lugares no especificados. El certificado facultará además a la compañía a efectuar vuelos expresos o especiales, previa autorización que en cada caso deberá obtener del Director, en consonancia con las derivaciones de esta ley.

Artículo 23.—Los certificados ordinarios se considerarán vigentes hasta por un lapso de diez años renovables por períodos iguales desde la fecha en que se expidan y mientras no sean suspendidos o revocados; los temporales especificarán la fecha de su expiración. Los servicios de transporte aéreo que autorizan los certificados de explotación deben iniciarse dentro del plazo de tres meses a partir de la fecha de su expedición, salvo que ellos especifiquen otra cosa. De no iniciarse dichos servicios en el tiempo prefijado, la Junta podrá revocarlos previo aviso a los interesados.

Artículo 24.—No podrá traspasarse válidamente un certificado de explotación sin la aprobación de la Junta, dada con miras al interés público.

Artículo 25.—La Junta puede, por solicitud, queja, sugerencia del Director o por propia iniciativa, previa notificación y audiencia a los interesados, alterar, enmendar, modificar o suspender cualquier certificado, en todo o en parte, si la necesidad y conveniencia del público así lo requieren. También podrá revocar cualquier certificado, total o parcialmente, por incumplimiento intencional de las disposiciones de esta parte de la ley o de cualquier orden o regulación basada en la misma, o de alguno de los términos, condiciones o limitaciones del certificado. Sin embargo, no se revocará ningún certificado sin dar a los interesados un término razonable, fijado por la Junta, a fin de que se ajusten, dentro del mismo, a la orden, regulación, término, condición o limitación que haya sido contravenido. Cualquier interesado puede dirigirse por escrito a la Junta, pronunciándose en favor o en contra de la alteración, enmienda, modificación, suspensión o revocación de un certificado.

Artículo 26.—Ningún certificado conferirá propiedad o derecho exclusivo en el uso de algún espacio aéreo, aerovías, aeropuertos o facilidad de navegación. Los certificados tienen carácter de concesión para la explotación de servicios públicos, en las condiciones que establece esta ley.

Artículo 27.—El Gobierno otorgará contratos para los servicios de transporte del correo aéreo por medio de licitación que en la forma de ley hará la Dirección General de Correos y a la que podrán concurrir únicamente las empresas de aerotransporte con certificado de explotación.

Artículo 28.—Ninguna compañía de aerotransportes puede cambiar o abandonar toda una ruta o parte de la misma, habiendo recibido certificado sobre ella, a menos que lo solicite a la Junta y sea permitido por ésta, previa notificación y audiencia a los interesados. Cualquier interesado puede dirigirse por escrito a la Junta en apoyo o en contra de tal abandono o cambio. La Junta podrá autorizar suspensiones o cambios temporales de los servicios certificados de aerotransporte si así lo aconseja el interés público.

Artículo 29.—Todas las compañías de aerotransporte estarán obligadas a suministrar los servicios que autorizan sus certificados de explotación, de modo seguro y adecuado, y a disponer con tal fin del equipo y las facilidades requeridas para tales servicios. Ninguna de esas compañías podrá dar ventajas o preferencias injustas a ninguna persona, localidad o aeropuerto, ni someter a los mismos a discriminaciones, parcialidades o desventajas indebidas, irrazonables o injustas.

Artículo 30.—No obstante lo dispuesto en los dos artículos anteriores, las compañías podrán rehusar de acuerdo con los reglamentos, su servicio de aerotransporte, aunque la respectiva nave dispusiere de espacio suficiente para el acomodo:

- a) Si éste hubiera sido suspendido o limitado por orden de autoridad competente;
- b) Por malas condiciones atmosféricas o por una avería imprevista en el equipo;
- c) A la persona que pretenda viajar en estado de embriaguez, presente síntomas visibles de un estado anormal o de una enfermedad contagiosa o que infrinja o se niegue a acatar los reglamentos de la empresa o las prescripciones de esta ley y sus derivaciones; y
- d) Si se trata de artículos o materiales de comercio prohibido o de materiales explosivos o inflamables.

SECCIÓN IV

TRANSPORTE AEREO INTERNACIONAL

Artículo 31.—Los certificados de explotación para servicios aéreos internacionales estarán sujetos a los mismos trámites y condiciones, y confieren las mismas ventajas que rigen para los que autorizan servicios aéreos domésticos, excepto en cuanto a vuelos expresos o especiales dentro del país. No es imprescindible especificar en ellos más paradas que la anterior y la posterior al aeropuerto costarricense de entrada, salvo que, en ciertos casos, la Junta requiera más datos.

Artículo 32.—La operación de los servicios aéreos internacionales se regirá por lo dispuesto en esta Ley, sus derivaciones, y los tratados internacionales sobre la materia.

Artículo 33.—La extensión, denegación, transferimiento, reforma, cancelación, suspensión o revocación de un certificado de explotación que autorice servicios de aerotransporte internacional, o de los términos, condiciones y limitaciones del mismo, estará sujeto a la aprobación del Poder Ejecutivo, exceptuando el caso contemplado en el artículo 19 de esta ley.

SECCIÓN V

TARIFAS

Artículo 34.—Las tarifas para el transporte aéreo de personas o mercancías dentro o fuera del país, de las empresas que tengan certificado de explotación de servicios aéreos concedido conforme a esta ley, deberán ser conocidas y aprobadas por la Junta. Ninguna compañía que opere en Costa Rica podrá cobrar sumas o cantidades diferentes que las aprobadas en sus tarifas oficiales, salvo lo dispuesto en otra parte de esta ley.

**(Reformado por Ley No. 2918 del 28 de noviembre de 1961)*.*

Artículo 35.—Las Compañías deberán imprimir, publicar y mantener, para conocimiento del público, junto con sus tarifas, la información y las condiciones que requiera la Junta, relativas a su aplicación. Las tarifas serán estipuladas en moneda nacional pero, en tratándose de transportes aéreos internacionales, podrán ser expresadas además en la moneda de los países en que las compañías operen, en cuyo caso se exhibirá también la información auxiliar que exija la respectiva ley extranjera.

Artículo 36.—Al ejercitar la Junta sus facultades respecto a la fijación y aplicación tarifarias para el transporte, tomará en consideración, entre otros, los siguientes factores:

- a) El interés público de garantizar al transporte su ejecución adecuada, eficiente y con la máxima protección de seguridad posible para las personas y las mercancías;
- b) La obtención del menor costo del servicio compatible con las ventajas y condiciones inherentes al mismo;
- c) Sus efectos en el volumen de tráfico;

- d) La índole y calidad del servicio que se suministre;
 - e) El margen de utilidad que debe reconocerse a las empresas, tomando en cuenta una administración honrada, económica y eficiente; y
 - f) Las diferencias de capacidad económica de las empresas que presten el servicio internacional, pudiendo aprobar tarifas con una diferencia hasta el 20% menos para compañías subdesarrolladas económicamente en relación con las tarifas de las empresas plenamente desarrolladas, y estableciendo un 20% más a las tarifas de todo transporte que se realice en aviones de propulsión a chorro.
- *(Reformado por Ley No. 2918 del 28 de noviembre de 1961)*.*

Artículo 37.—Ninguna compañía que opere en nuestro país, podrá contrariar la aplicación de sus tarifas concediendo directa o indirectamente rebajas, privilegios, facilidades o alteraciones fuera de las contempladas y permitidas legalmente.

**(Reformado por Ley No. 2918 del 28 de noviembre de 1961)*.*

Artículo 38.—Es permitido a las compañías establecer rebajas en favor de sus directores, agentes, empleados y familiares que dependan económicamente de ellos, pero el plan respectivo, así como sus enmiendas, debe ser notificado a la Junta. Es obligatorio para las compañías otorgar exenciones y rebajas en el precio del transporte a las personas que, en razón de sus prerrogativas oficiales, merecen trato de cortesía al respecto en las estipulaciones contractuales del transporte aéreo, tomando como base de referencia el artículo 4º de la ley No. 12 del 2 de octubre de 1942.

SECCIÓN VI

DISPOSICIONES DIVERSAS RELATIVAS AL TRANSPORTE AEREO

Artículo 39.—La inspección de todo lo concerniente a los aspectos reglamentarios del servicio público de transporte aéreo a que se refiere esta ley, es de requerimiento y de orden públicos. En consecuencia, los documentos indispensables para ejercitar tal función fiscalizante, se reputan como públicos y estarán en todo momento a la disposición y examen de los funcionarios públicos competentes.

Artículo 40.—Con motivo del desempeño de su autoridad y sus deberes, es dable a la Junta requerir reportes periódicos, mensuales, anuales o especiales, de cualquier compañía de aviación civil, sujetándose en cuanto a las internacionales a lo que establezca la Organización de Aviación Civil Internacional. A efecto de aprobar o impugnar conforme a las previsiones de ley los contratos, acuerdos o arreglos entre dos o más compañías, o entre éstas y particulares, sobre tráfico o asunto de aviación civil, está facultada la Junta para requerir de las compañías copia fiel de los mismos.

Artículo 41.—Es absolutamente prohibido que una sola persona directa o indirectamente, controle las acciones u operaciones de más de una compañía de aerotransporte. Dos de las compañías podrán, sin embargo, unirse o combinar sus operaciones si la Junta lo autoriza, acatando exigencia de interés público.

Artículo 42.—Para toda contratación de servicios públicos de aerotransporte deberá oírse el dictamen previo de la Junta de Aviación Civil; en las contrataciones se considerarán implícitas todas las disposiciones de esta ley y sus derivaciones.

SECCIÓN VII AVIACION PARTICULAR

Artículo 43.—En esta ley se entiende por aviación particular la que tiene por objeto exclusivo el efectuar vuelos de placer o de transporte, sin afán de lucro, para el dueño de la aeronave, sus allegados, empleados y pertenencias.

Artículo 44.—Las aeronaves y los aeronautas dedicados a la aviación particular necesitarán reunir todos los requisitos que impone esta ley, sus derivaciones, certificados y licencias.

SECCIÓN VIII ACCIDENTES

Artículo 45.—Los Reglamentos y la Junta, estipularán las condiciones que deban regir los trámites de notificación y reporte de los accidentes que con aviones sucedan en la República. Toda persona capacitada para hacerlo debe dar aviso a la Junta o al Director cuando tenga conocimiento de haber ocurrido un accidente aéreo, y prestar la ayuda que con tal motivo se le pida.

Artículo 46.—La Junta levantará información de cada accidente pudiendo recabar al efecto la asistencia que necesite de las personas que operan en la aviación civil.

Artículo 47.—Las autoridades de policía y los funcionarios judiciales competentes cuidarán de conservar, invariable e intocable, el estado y situación de todo avión, motor de avión, hélice o utensilio afectados o implicados en un accidente de aviación civil, mientras las autoridades de aviación no hayan concluido las investigaciones del caso.

CAPÍTULO III

Instalaciones

SECCIÓN I

AEROPUERTOS

Artículo 48.—Los aeropuertos, sean nacionales, municipales o particulares, están sujetos a la inspección oficial; su uso podrá ser restringido durante guerra o conmoción nacional, asumiendo entonces su control el Ministerio de Seguridad Pública; asimismo se restringirá su operación por medio de regulaciones u órdenes de la Junta, debido a las insuficientes condiciones que ofrezcan para los diferentes equipos de vuelo.

Artículo 49.—Los aeropuertos nacionales y municipales estarán abiertos al servicio público de acuerdo con las regulaciones respectivas, excepto cuando se declaren para uso temporal y exclusivo del servicio militar. Igualmente se pondrán al servicio público los aeropuertos particulares al exigirlo el interés general, quedando sometidos en su construcción y explotación al mismo régimen de reglamentación, inspección y dirección que los nacionales o municipales.

Artículo 50.—Los aeropuertos que, según el interés general, sean conceptuados de utilidad pública, podrán ser objeto de expropiación forzosa.

Artículo 51.—Solamente a las personas costarricenses cabe otorgar concesión para el establecimiento de aeropuertos particulares, en cuyo uso deberá respetarse una servidumbre gratuita a favor de los aviones del Estado.

Artículo 52.—Todos los campos de aterrizaje pueden usarse gratuitamente por cualquier aeronave con ocasión de una emergencia.

Artículo 53.—El Director está encargado de la administración de todos los aeropuertos, con excepción de los militares y de los particulares, de servicio privado. Las mejoras, construcciones e instalaciones que él efectúe en ellos, con fondos que autorice la Junta en cada caso, serán necesariamente propiedad del Estado, aunque estuvieren en terrenos de particulares.

Artículo 54.—Dentro del perímetro de los aeropuertos o de terrenos colindantes, sean de propiedad pública o privada, podrá establecer toda clase de servicios aeronáuticos, oficiales o particulares, mediante la oportuna concesión que se dará cuidando de que cada concesionario opere con la debida separación. No se otorgará concesión de exclusividad en el uso de las pistas de aterrizaje. Las concesiones serán dadas, previo informe de la Junta, por el Ministerio de Gobernación o por el respectivo municipio, por un período no mayor de diez años, que puede renovarse. Los terrenos públicos o propios del Estado o de las municipalidades concedidos para la instalación de servicios aeronáuticos, no podrán en ningún caso enajenarse. Los planos de los servicios aeronáuticos deben ser aprobados por la Junta antes de su ejecución.

Artículo 55.—La construcción, uso y explotación de los campos de aterrizaje, sean públicos o privados, debe autorizarse de previo por la Junta de Aviación Civil, la que llevará un registro de los mismos.

Artículo 56.—Los campos de aterrizaje dedicados al servicio público deberán disponer de una zona de protección cuya extensión fijarán los Reglamentos, no pudiendo dentro de la misma construirse o conservarse obstáculos que constituyen un peligro para la operación de los aviones.

TITULO II

DE LA AERONAVE Y DEL PERSONAL NAVEGANTE

CAPÍTULO I

Disposiciones generales referentes a las facultades de la Junta sobre la Seguridad del Transporte Aéreo

Artículo 57.—La Junta está obligada a promover la seguridad del transporte aéreo para lo que prescribirá y revisará periódicamente:

- a) Las regulaciones y las normas mínimas que rijan con relación al empleo de los materiales, uso de la mano de obra, la inspección, reparación y al servicio y funcionamiento de aviones, motores de avión, hélices y utensilios; al equipo y facilidades que se necesiten para tales inspecciones, servicios y reparaciones; y a la oportunidad y manera de hacer dichas tareas de inspección, servicio y reparación;
- b) Las disposiciones que rijan la reserva, tanto del equipo disponible de aviones, motores de avión, hélices, utensilios, combustible y lubricantes, como de la gasolina y el aceite que debe ser llevada en vuelo;
- c) Las regulaciones relativas al máximo de horas o períodos de servicio de los aeronautas;
- d) Las reglas de tránsito aéreo que ordenen; la navegación, protección e identificación de los aviones, el régimen de vuelo de los aviones, incluyendo las alturas de seguridad para el mismo y el de previsión de colisiones entre aviones o entre éstos y vehículos terrestres o marítimos;
- e) Las regulaciones y normas mínimas que fijen otros usos, métodos y procedimientos necesarios para proveer adecuadamente a la seguridad de la aviación civil.

Artículo 58.—Al proveer hacia la seguridad de la aviación civil se procederá conforme a la diferencia que existe entre aerotransporte y otras formas de aviación civil. Puede permitirse, sin embargo, que aviones, motores de avión, hélices o utensilios licenciados para el uso en aviación civil sean empleados en el aerotransporte.

CAPÍTULO II

De la Aeronave

SECCIÓN I

REGISTRO, NACIONALIDAD Y PROPIEDAD DE LA AERONAVE

Artículo 59.—No podrán operarse o navegarse en Costa Rica las aeronaves que no estén debidamente matriculadas conforme a esta ley y a sus derivaciones. Se exceptúan:

- a) Las de la Fuerza Aérea Nacional;
- b) Las de Estados amigos en vuelos autorizados;

- c) Las de compañías extranjeras de aerotransporte internacional que hagan servicios autorizados, cuando ostenten certificados de navegabilidad ajustados a la ley de su país; y
- d) Las que se hallen en tránsito por la República o pasen por ella en vuelos expresos o especiales, mientras cumplan con los requisitos aplicables de esta ley y sus derivaciones.

Artículo 60.—La matrícula sólo puede otorgarse a favor de avión no matriculado en otro país y siempre que pertenezca a persona o entidad costarricense. La solicitud de matrícula se dirigirá al Director y, si llenare los requisitos reglamentarios, éste la concederá extendiendo el certificado correspondiente.

Artículo 61.—Los certificados de matrícula podrán ser suspendidos o revocados por el Director, por cualquiera de las causas que determinen los Reglamentos.

Artículo 62.—Los certificados de matrícula determinan la nacionalidad de los aviones. Un avión matriculado en Costa Rica no podrá estarlo simultáneamente en otro país.

Artículo 63.—La Junta podrá establecer normas adecuadas para la matrícula, identificación y uso de motores de avión, hélices y utensilios.

Artículo 64.—En el Registro de Matrículas el Director consignará también las enajenaciones relativas a todo avión matriculado en Costa Rica. Dichas anotaciones se fundarán en la correspondiente escritura pública, resolución judicial o comunicación del Registro de Prendas.

Artículo 65.—Las licencias costarricenses de que en la actualidad disponen los aviones, serán válidas por un término de cuatro meses a partir de la publicación del respectivo Reglamento.

SECCIÓN II

CERTIFICADO DE TIPO

Artículo 66.—La Junta podrá extender certificados de tipo, cuando existan en el país fábricas de modelos determinados de aeronaves, motores de avión, hélices o utensilios que reúnan los requisitos reglamentarios de funcionamiento; pero se reconocerán como tales certificados, para los efectos consiguientes, los que provengan de fábricas o autoridades aeronáuticas extranjeras.

Artículo 67.—Los motores y hélices con certificados de tipo reconocidos no deben ser instalados más que en las aeronaves y motores para los que fueron diseñados, mas podrán usarse en otros, sin embargo, si lo aprueban las autoridades aeronáuticas del país de origen o los fabricantes de los aviones y motores respectivos.

SECCIÓN III

CERTIFICADO DE NAVEGABILIDAD

Artículo 68.—La solicitud de certificado de navegabilidad debe presentarse al Director, quien lo extenderá si encuentra que el avión para el que se pide se ajusta al certificado de tipo correspondiente y que está en condiciones de operar con seguridad, según el reporte de un inspector nombrado o autorizado por la Junta. Dicho certificado deberá ser fijado y exhibido en la cabina de cada avión y especificará: su propia duración; el tipo de servicio en que el avión puede ser usado y los términos, condiciones y limitaciones que requiere el interés de la seguridad.

SECCIÓN IV

MANTENIMIENTO DE LA AERONAVE

Artículo 69.—Las compañías de aerotransporte y demás entidades y personas que operen equipo de aviación en actividades civiles deberán efectuar la inspección, mantenimiento y reparación de su equipo de acuerdo con los reglamentos aéreos y las disposiciones de la Junta dadas en concordancia con esta ley. Las personas que se ocupen de operar, mantener, inspeccionar y reparar equipo de aviación civil, deberán cumplir con los requisitos pertinentes de los reglamentos y demás derivaciones de esta ley.

Artículo 70.—Es deber de los inspectores y mecánicos licenciados notificar al dueño de un avión todo defecto que encuentren en el mismo, sus motores o utensilios, cuando aquél constituya causa de inseguridad. El avión, objeto del reporte, no podrá ser volado hasta que el daño se haya reparado satisfactoriamente.

CAPÍTULO III

Del Personal Aeronáutico

SECCIÓN I

LICENCIAS

Artículo 71.—Para otorgar una licencia de aeronauta el Director constatará la idoneidad del solicitante, de acuerdo con el reporte de un inspector nombrado o autorizado por la Junta, y su capacidad física para el desempeño de los deberes consiguientes. La licencia estará sujeta a los términos y condiciones que señalen los reglamentos.

Artículo 72.—Denegada la extensión o renovación de una licencia el interesado podrá pedir que sean recalificadas su capacidad e idoneidad, dentro del plazo prefijado por la Junta.

Artículo 73.—Puede extenderse licencia al extranjero que haya pasado satisfactoriamente sus exámenes de competencia si en su país se le brinda al costarricense igual oportunidad.

Artículo 74.—El registro de licencias de aeronautas, a cargo del Director, las consignará en el orden y en la forma de reglamento, distinguiéndolas de acuerdo con el ramo de especialidad de cada aeronauta.

CAPÍTULO IV

Facilidades de Navegación Aérea

SECCIÓN I

INSPECCION Y CLASIFICACION

Artículo 75.—La Junta está autorizada para inspeccionar y clasificar cualquier facilidad de navegación aérea para uso de los aviones civiles de Costa Rica, determinar su conveniencia y extender el certificado que corresponda.

CAPÍTULO V

De las Escuelas, Talleres y otras Entidades

SECCIÓN I

EXAMEN Y CLASIFICACION

Artículo 76.—Al objeto de autorizar su operación y librar el certificado del caso, la Junta examinará y clasificará:

- a) Escuelas civiles para dar instrucción de vuelo, o de reparación, alteración y mantenimiento de aviones, motores de avión, hélices y utensilios, sus cursos de instrucción, la conveniencia y navegabilidad de su equipo y la competencia de sus instructores;
- b) Talleres de servicio o para la alteración, mantenimiento y reparación de aviones, motores de avión, hélices y utensilios, en forma apropiada y conveniente a su equipo; sus facilidades materiales y métodos; y la competencia de los que se ocupan, tanto en esos trabajos, como de
- c) La aviación particular y cualquier otra forma de aviación civil, quienes les sirven de instructores; y

CAPÍTULO VI

Disposiciones comunes sobre Licencias y Certificados

Artículo 77.—La Junta podrá, cuando lo estime conveniente, examinar a los aeronautas, así como inspeccionar cualquier avión, motor de avión, hélice, utensilio, facilidad de aeronavegación o entidad de aviación civil. Procederá de acuerdo con el resultado del examen o inspección, de exigirle así el interés del servicio, a alterar, enmendar, modificar o suspender, en todo o en parte, sus certificados o licencias.

Artículo 78.—Procederá la revocatoria de un certificado o licencia en los mismos casos en que debe rehusarse la extensión original, conforme a esta ley y sus derivaciones.

Artículo 79.—Con motivo de emergencias cabe suspender, total o parcialmente, cualquier licencia o certificado, sin trámite alguno y sin derecho a indemnización. La prolongación de ese estado por más de treinta días deberá llenar el trámite de audiencia y fundarse en razones de interés público.

P A R T E II

CONVENIO SOBRE AVIACION CIVIL INTERNACIONAL

Artículo 80.—Desde el día en que el Convenio de Chicago entre en vigor con relación a Costa Rica, las disposiciones de dicho Convenio tendrán fuerza de ley en la República y se considerarán incluidas en esta Parte.

Artículo 81.—Se autoriza al Poder Ejecutivo para adoptar las medidas necesarias a fin de que Costa Rica sea miembro de la Organización de Aviación Civil Internacional y participe en sus trabajos.

Artículo 82.—El Poder Ejecutivo podrá, mediante decreto, poner en vigor los anexos del Convenio de Chicago, así como cualquier norma, procedimiento o método recomendado que apruebe la Organización Civil Internacional.

P A R T E III

ORGANISMOS REGULADORES

SECCIÓN I

JUNTA DE AVIACION CIVIL

Artículo 83.—Se constituirá una Junta de Aviación Civil integrada por tres miembros designados por el Ministerio de Gobernación, los que podrán ser removidos de sus puestos únicamente por ineficiencia, negligencia en sus deberes, incapacidad física o legal o por faltas cometidas en el ejercicio de sus funciones, mediante información levantada y juzgada conforme a las reglas del Servicio Civil al efecto aplicables. Durarán en sus funciones cuatro años, pudiendo ser nombrados en periodos sucesivos. El reemplazo de sus miembros se hará de acuerdo con las normas que al respecto presenten la propia Junta y las asociaciones de aeronáutica debidamente inscritas en el país.

Artículo 84.—La designación de los miembros de la Junta se hará tomando en cuenta su aptitud y preparación para el eficiente desempeño de la autoridad y deberes que esta ley les impone. Deberán ser costarricenses de origen o naturalizados con residencia en el país por un lapso no menor de diez años consecutivos y no tener ningún vínculo, interés o dependencia con las empresas de aerotransporte ni parentesco entre sí hasta tercer grado de consanguinidad o afinidad; estarán impedidos los condenados anteriormente por delitos contra la vida, la seguridad o la propiedad de las personas y los que tengan otros empleos, salvo cargos o posiciones gubernamentales ad-honorem, que les haya autorizado aceptar el Ministerio de Gobernación. Por lo menos dos de ellos deben ser expertos en materias aeronáuticas. Dado el carácter eminentemente civil de sus actuaciones, no prestarán servicio ni obediencia militares sino con motivo de conscripción declarada conforme a la ley.

(NOTA: Reformado por Ley No. 1144 del 9 marzo de 1950, que dice:

"Artículo 1°—Las funciones y atribuciones que la Ley General de Aviación Civil (Decreto Ley No. 762 de 19th de octubre de 1949) encomienda a la Junta de Aviación Civil, serán desempeñadas *ad-hoc*tem, y mientras ese organismo no se restablezca, por una Junta compuesta por el Director General de Aviación y por un Representante de cada uno de los siguientes Ministerios: Gobernación y Policía, Relaciones Exteriores, Seguridad Pública y Hacienda y Economía, cuyos nombramientos hará el Poder Ejecutivo.")

Artículo 85.—Las sesiones de la Junta se celebrarán en la ciudad de San José, asiento de la misma. Sin embargo podrán realizarse en otros lugares del país, ocasional o accidentalmente, de acuerdo con el mejor servicio público y cuando así lo exijan razones especiales. El quórum para las sesiones lo constituirán los tres miembros, pero, si por fuerza mayor alguno está impedido, lo formarán sólo dos miembros. En cualquier caso, los acuerdos deberán tomarse por mayoría, constituida por el voto conforme de dos de los miembros. Su marcha interna la ordenará la Junta por medio de un reglamento que deberá ser aprobado lo mismo que sus enmiendas, por el Ministerio de Gobernación.

Artículo 86.—Con las excepciones expresas, la Junta ejercerá las funciones que le confiere esta ley independientemente del Ministerio de Gobernación.

Artículo 87.—Al mejor objeto de sus funciones propias, la Junta actuará atendiendo especialmente al interés público del transporte aéreo, determinado de acuerdo con los siguientes requerimientos:

- a) El estímulo y desarrollo de un sistema de transporte aéreo adaptado a las necesidades presentes y futuras del comercio doméstico y extranjero, del servicio de correos y de las normas de respeto a la soberanía nacional;
- b) El establecimiento de una red de comunicaciones que sirva principalmente al desarrollo económico nacional, ofreciendo facilidades de acceso a las zonas más apartadas del país;
- c) La regulación del transporte aéreo nacional de modo que reconozca y preserve sus ventajas propias, garantice el mayor grado de seguridad y estimule una firme situación económica para el mismo, a la vez que mejore las relaciones y coordine los servicios de las compañías de aerotransporte;
- d) La promoción de un servicio eficiente, adecuado y económico de las empresas nacionales de transporte aéreo, a precios razonables, sin discriminaciones injustas ni preferencia o ventajas indebidas y excluyente de prácticas de competencia desleal o destructiva;
- e) La competencia en los servicios aéreos de modo que asegure el desarrollo de un sistema de transporte aéreo adaptable a las necesidades del comercio doméstico y extranjero, al servicio postal, y a la defensa de nuestra soberanía;
- f) La regulación de la aviación civil al grado de promover su desarrollo y seguridad;
- g) El progreso de la aeronáutica civil y los incentivos necesarios al mismo; y
- h) La investigación de los accidentes aéreos para establecer sus causas y reducir o eliminar las posibilidades de su acción por medio de una reglamentación adecuada.

Artículo 88.—Al ejercer y desempeñar su autoridad y deberes la Junta cumplirá con cualquier obligación vigente contraída por la República por medio de tratados, convenciones, acuerdos y contratos; deberá asimismo tomar en consideración las obligaciones, deberes y responsabilidades de las empresas de aerotransporte internacional para con los países en que operen a fin de no restringirlas, desestimando las que juzgare contrarias al interés público nacional.

Artículo 89.—Sus funciones respecto al personal, proveeduría y demás funciones rutinarias de administración, las ejercerá la Junta por intermedio del Ministerio de Gobernación en la forma prescrita por las leyes respectivas. Sin embargo la escogencia de sus empleados técnicos la efectuará entre los candidatos que presente la oficina de Selección de Personal.

Artículo 90.—En el Presupuesto de Gastos de la Administración Pública se harán aparecer las partidas necesarias para atender a los gastos de las labores propias de la Junta, el total de las cuales será equivalente, dentro de la posibilidad de ordenamiento fiscal, al presupuesto de ingresos por impuestos que existan o se establezcan sobre el transporte de pasajeros y carga aéreos, derechos de aterrizaje, alquiler de los edificios de aeropuertos nacionales, concesiones en esos edificios, multas por infracciones a la presente ley y sus derivaciones, impuestos por el establecimiento, operación y mantenimiento de facilidades de navegación aérea y demás entradas similares, tales como derechos por certificados y licencias.

Artículo 91.—Corresponderá a la Junta la preparación y enmienda de los reglamentos aéreos, oyendo el parecer, cuando lo estime conveniente, de las compañías de aviación, enviándolos luego al Ministerio de Gobernación para su promulgación. Los anexos al Convenio de Chicago no necesitan, para su adopción como reglamentos, del referido trámite de consulta.

Artículo 92.—La Junta mandará publicar en el Diario Oficial o por medio de publicaciones periódicas las investigaciones de importancia o trascendencia que efectúe de acuerdo con lo dispuesto por esta ley, lo mismo que todos los reportes que dé y los acuerdos que tome, de la manera que mejor puedan adaptarse y ser útiles a la información y el uso del público, siempre que reúnan la misma característica de importancia y trascendencia. Estas publicaciones tendrán carácter oficial y valdrán legalmente ante las oficinas judiciales y administrativas de la República.

Artículo 93.—La Junta enviará anualmente un reporte de sus actividades al Ministerio de Gobernación para ser transmitido a la Asamblea Legislativa. Tal reporte contendrá, además, la información y los datos compilados por la Junta que se consideren de valor en la resolución de problemas relacionados con el desarrollo y la regulación de la aeronáutica civil, junto con recomendaciones de reformas y adiciones a la legislación vigente.

Artículo 94.—Los miembros de la Junta y el Director tendrán pasaje gratuito en todas las líneas aéreas locales cuando viajen en el ejercicio de sus funciones. También tendrán derecho a viajar gratuitamente en las líneas aéreas locales aquellos empleados de los organismos técnicos de la Junta que viajen en funciones de inspección de aeronaves, aeronautas, rutas o facilidades de aeronavegación, de acuerdo con orden dada por escrito por la

Junta. Los demás empleados de la Junta que viajen en funciones oficiales, así como los embarques de equipo y materiales de la Junta, tendrán derecho a un 25% de descuento respecto a la tarifa ordinaria.

SECCIÓN II

DIRECTOR GENERAL DE AVIACION

Artículo 95.—El Director General de Aviación será designado por el Ministerio de Gobernación de la terna que al efecto le presente la Junta. Deberá ser aeronauta y reunir los demás requisitos que establecen los artículos 83 y 84 anteriores, que en lo demás también le son aplicables. Dependerá de la Junta y estará encargado de vigilar que se cumplan las disposiciones de esta ley y sus derivaciones.

Artículo 96.—El Director podrá tomar parte en las sesiones y deliberaciones de la Junta pero sin derecho a voto. Tendrá su oficina en el Aeropuerto Internacional, y estará encargado de dirigir y supervisar las funciones de las oficinas de aeronáutica establecidas en el país.

Artículo 97.—El Director ejercerá y desempeñará la autoridad y deberes que le asignen esta ley, sus derivaciones y la Junta, cuidando que se cumplan los principios establecidos en los artículos 87 y 88 de esta misma ley; él será el ejecutor de las disposiciones emanadas de la Junta.

Artículo 98.—El Director presentará un reporte anual de sus actividades a la Junta para que sirva de anexo al que ésta deberá enviar al Ministerio de Gobernación de acuerdo con el artículo 93. El Director recomendará a la Junta, ante la oportunidad y requerimiento que lo ameriten, las reglas y normas cuya adopción se haga necesaria.

P A R T E IV

REGULACIONES JURIDICAS DERIVADAS DE LA NAVEGACION AEREA

TITULO I

DE LA RESPONSABILIDAD

Artículo 99.—Las empresas y demás entidades y personas en cuanto operen, con afán de lucro, equipo de aviación en transporte civil, responderán hasta por la suma de veinte mil colones por la vida de cada pasajero o tripulante que sufra accidente por caso fortuito o fuerza mayor del cual resulte lesión o muerte con ocasión del transporte. Tal responsabilidad deberá ser cubierta por un régimen de seguro protector de todos los riesgos ocasionantes de lesiones corporales, orgánicas o parcial, permanente o transitoria, muerte producida por medios externos y accidentales o a consecuencia de infecciones piogénicas por lesiones derivadas directamente del servicio de transporte.

Artículo 100.—En todo accidente aéreo que ocasione muerte o lesión a pasajeros o tripulantes, el asegurador cubrirá de inmediato las indemnizaciones respectivas, tan pronto aquéllas queden establecidas como consecuencia del desastre. En caso de muerte, la suma principal será entregada a la autoridad civil competente para que ésta la distribuya entre los herederos legales, de conformidad con las disposiciones sucesorias. A falta del seguro, el transportador satisfará las indemnizaciones que procedan, de la manera prescrita anteriormente.

Artículo 101.—Sin perjuicio de lo dispuesto en el artículo 99, la víctima del siniestro o sus causahabientes podrán exigir legalmente la indemnización plenaria que otras leyes establezcan, cuando la autoridad judicial competente haya declarado en la causa respectiva, la existencia de dolo o culpa por incumplimiento de esta ley o sus derivaciones por parte de la empresa, persona o entidad o de sus tripulantes y empleados.

Artículo 102.—No crean responsabilidad alguna para el transportador los accidentes provocados intencionalmente por la víctima, ni los acaecidos al subir a la aeronave o bajar de la que se encuentra parada o en marcha, cuando medie notoria imprudencia o temeridad del accidentado, o infracciones suyas de los reglamentos de seguridad.

Artículo 103.—Toda entidad de aviación civil responderá por los daños y perjuicios que cause en las personas o propiedades particulares, con motivo de aterrizaje forzoso, o de la caída de un avión o de objetos desprendidos o arrojados de él. Dicha responsabilidad, lo mismo que la proveniente de accidentes causados por un avión en tierra a personas o propiedades ajenas a su operación, o de negligencia en el manejo de los equipos de vuelo o de transporte terrestre o de culpa de los empleados o subalternos de la entidad, se regirán por las leyes comunes de la República. En casos de pérdida o deterioro de mercadería y equipajes se estará a lo dispuesto en la Ley de Transportes, limitándose en ellos la responsabilidad del portador al valor declarado.

Artículo 104.—Las responsabilidades civiles de las empresas extranjeras o nacionales en el transporte internacional, se regirán prelativamente por las convenciones internacionales vigentes en la República.

Artículo 105.—Para efectos de indemnización se presumirá, salvo prueba en contrario, que ha sobrevenido la muerte de los pasajeros y tripulantes de cualquier avión cuya desaparición ocurrió tres meses antes y se ignore su paradero.

Artículo 106.—Serán nulos y de ningún valor ni efecto los documentos y piezas en que la empresa decline o restrinja su obligación de resarcir daños y perjuicios, aun cuando los suscriba o consienta el interesado. Sin embargo, es válida la estipulación en que, faltando luego la comprobación de culpabilidad, la empresa descargue responsabilidad por pérdida o averías de animales vivos o mercaderías propensas al deterioro, bien por su naturaleza o por el mero hecho del transporte. También es permitido el descargo contractual respecto al transporte de títulos de crédito, dinero, alhajas, y otros objetos preciosos contenidos en paquetes, valijas y demás sobres cerrados, cuando el interesado omita declarar el valor del contenido y hacer el despacho por encomienda certificada.

Artículo 107.—Los créditos que, por concepto de indemnización pueden deducirse de entidades de aviación civil conforme a esta ley y sus derivaciones, gozan de preferencia para ser pagados, en seguida de los provenientes de las leyes de trabajo y, con tal fin, afectan ineludiblemente el valor de las aeronaves y de los establecimientos y enseres de sus dueños.

Artículo 108.—La falta de acatamiento de cualquier disposición de esta ley o sus derivaciones tendientes a la seguridad de los servicios aéreos, implica presunción de culpabilidad por parte de la entidad respectiva.

TITULO II

PRENDA AERONAUTICA

Artículo 109.—Las operaciones de garantía prendaria sobre aeronaves se regirán por las disposiciones legales relativas a la prenda común, pero atendiendo en primer término las especiales contenidas en el presente título.

Artículo 110.—Sólo puede establecerse prenda sobre la entera propiedad de las aeronaves matriculadas en el país; no cabe, en consecuencia, la prenda parcial respecto a derechos que no sean el de la nuda propiedad.

Artículo 111.—En todo caso la prenda aeronáutica deberá constituirse, modificarse o extinguirse, por medio de escritura pública e inscribirse como los endosos del crédito prendario en el Registro General de Prendas de la ciudad de San José.

Artículo 112.—El Director General del Registro de Prendas comunicará de inmediato a la Dirección General de Aviación toda operación que se consigne en los libros y que se refiera a la constitución, modificación o extinción de derechos prendarios sobre aeronaves.

Artículo 113.—El crédito prendario goza del privilegio de pago que concede la ley, pero respetará la preferencia de otros créditos conforme al artículo 63 de la Ley de Prendas, incluyendo:

- a) Gastos judiciales o destinadas a la conservación de la aeronave o al pago de responsabilidades;
- b) Indemnizaciones por asistencia o salvamento;
- c) Derechos, tasas o impuestos adeudados por la aeronave;
- d) Gastos efectuados por el piloto de la aeronave en uso de sus facultades y que hubieren sido indispensables para la ejecución del vuelo; y
- e) Salarios devengados por los empleados a bordo de la aeronave.

Si la aeronave se destruye o fuera expropiada, el acreedor prendario podrá hacer valer su preferencia sobre el seguro y sobre la indemnización que se deba al dueño por concepto de responsabilidad civil o de expropiación.

Artículo 114.—Las aeronaves en prenda en el país no pueden ser transferidas al exterior sin consentimiento expreso del acreedor, el que deberá constar en escritura pública o en documento privado certificado en la oficina del Director.

Artículo 115.—Sin el consentimiento expreso del acreedor prendario no podrán variarse las características de construcción o de motopropulsión de la aeronave.

Artículo 116.—La prenda aeronáutica se extingue por las mismas causas de la prenda ordinaria y, en particular por el remate judicial, pérdida o destrucción total de la aeronave.

PARTE V

DESARROLLO DE LA NAVEGACION AEREA

CAPÍTULO I

Escuelas de Aviación

Artículo 117.—Para establecer una Escuela de Aviación requiere la entidad interesada estar inscrita debidamente y someterse a las estipulaciones propias del Reglamento respectivo.

Artículo 118.—Las escuelas de aviación podrán efectuar vuelos ajenos a su ramo de actividades, debiendo ajustarse, en su ejecución, a lo que dispongan los reglamentos y la Junta en cuanto a los aerotransportes sin itinerarios y quedando, en ese particular, sujetas a las responsabilidades previstas en esta ley.

Artículo 119.—Cuando ocurran accidentes y daños con motivo de las operaciones de enseñanza de vuelo, regirán las disposiciones ordinarias de ley sobre responsabilidad civil y penal, tan luego haya declaratoria judicial de la existencia de dolo o culpa por incumplimiento de esta ley y sus derivaciones por parte de la empresa, persona, entidad o de los empleados de éstas.

CAPÍTULO II

Franquicias

Artículo 120.—Facúltase al Poder Ejecutivo para decretar franquicia, a favor de las compañías y personas que operen legalmente en cualquier ramo de la aviación civil, del pago de todo derecho de importación, menos el de muellaje, respecto al equipo, materiales y demás artículos necesarios para su menester, que no sean producidos en el país. Tal exención obedece al interés público de promover facilidades en los servicios de aerotransporte.

Artículo 121.—Los artículos que esas compañías o personas importen libres de derecho no podrán ser vendidos o traspasados a personas que no gocen de igual franquicia, aunque hayan sido usados, si no se satisfacen los derechos eximidos de acuerdo con el Ministerio de Economía.

Artículo 122.—Las entidades de aviación civil no dedicadas al transporte público deben, a cambio de la franquicia, prestar servicios de transporte o inspección al Gobierno cuando éste los solicite para los socorros requeridos en casos de catástrofe, inundación, peste u otras emergencias graves.

P A R T E VI
DELITOS, PENAS Y PROCEDIMIENTOS

CAPÍTULO I

Delitos e Infracciones

Artículo 123.—Es absolutamente prohibido:

- a) Volar un avión civil carente de certificado de navegabilidad o violando los términos de un certificado;
- b) Trabajar en la aviación civil dedicándose a labores propias del aeronauta sin tener la correspondiente licencia o violando los términos de ella;
- c) Emplear en aviación civil a quien no tenga la licencia exigible por esta ley y sus Reglamentos;
- d) Operar como compañía de aerotransporte sin la autorización que da el certificado de explotación o con violación de los términos del mismo; y
- e) Operar aviones violando las disposiciones de esta ley o sus derivaciones

Artículo 124.—Es delito contra la Hacienda Pública, en concordancia con el artículo 712 del Código Fiscal, comerciar, con otros fines la gasolina y demás artículos que, de acuerdo con esta ley, se hayan importado con goce de franquicia.

CAPÍTULO II

Penas

Artículo 125.—Sufrirá multa de cien a mil colones o su equivalente en prisión quien falsifique o altere cualquier certificado o licencia de aviación, lo mismo que todo el que use un certificado o licencia fraudulenta.

Artículo 126.—Será penado de acuerdo con el artículo 319 del Código Penal:

- 1) El que ponga una luz o señal en un lugar o de una manera que pueda producir confusión en perjuicio de la seguridad de la navegación aérea;
- 2) Quien tenga en operación una luz o señal que induzca a error y que la mantenga no obstante orden contraria de la Junta o del Director;
- 3) Aquel que apague o interfiera con la operación de las luces o señales usadas para la aeronavegación; y
- 4) El que se muestre rebelde después de recibir orden formal de la Junta dada por el Director de no crear o destruir los obstáculos dentro de las zonas de protección para los campos de aterrizaje.

Artículo 127.—Será penado con multa de doscientos cincuenta a cinco mil colones o su equivalente en prisión, quien:

- 1) Viole las disposiciones imperativas referentes a tarifas de servicios aéreos establecidos en esta ley y sus derivaciones;

- 2) Deje sin hacer, o rehusé hacer o exhibir los reportes que la Junta requiera de acuerdo con esta ley;
- 3) No mantenga o rehusé exhibir las cuentas, registros y documentos contra lo que exige esta ley;
- 4) Falsifique, mutile o altere tales reportes, cuentas, registros y documentos;
- 5) Descuide o rehusé atender, testificar o contestar, en cualquier investigación legal sobre asuntos de seguridad en la navegación, desobediendo así una citación o solicitud de la Junta; y
- 6) Divulgue innecesariamente y con perjuicio, cualquier hecho o información de carácter reservado que llegue a su conocimiento durante el examen de las cuentas, registros y documentos de una compañía de aeronavegación u otra entidad de aviación civil.

Igual pena sufrirá la entidad de aviación civil o sus directores responsables en Costa Rica, cuando ella carezca de representación o personero legal suficiente si después de requerida por la Junta, no llenare esa omisión dentro de los quince días siguientes.

Artículo 128.—Será penado con multa de cien a mil colones o su equivalente en prisión, el que de alguna otra manera no contemplada en los tres artículos anteriores, viole disposiciones de esta ley o sus derivaciones.

Artículo 129.—La aplicación de las penas estipuladas anteriormente no perjudica el ejercicio de las acciones penales que correspondan por razón de infracciones contempladas en el Capítulo II del Título VI del Código Penal, o de cualquier otra disposición de ese Código o del de Policía.

CAPÍTULO III

Procedimientos

Artículo 130.—Los miembros de la Junta no podrán intervenir en la resolución de un asunto en que tengan algún interés directo ellos o sus parientes inmediatos hasta el segundo grado de consanguinidad o afinidad. Todos los actos y disposiciones de la Junta, para que tengan validez, se harán constar en las actas respectivas y sus procedimientos son del dominio y acceso públicos excepto que, para casos de defensa nacional, se acuerde su secreto durante el tiempo necesario.

Artículo 131.—Cuando halla mérito suficiente para considerar que se ha cometido alguna infracción de esta ley o sus derivaciones, la Junta levantará la correspondiente información administrativa, bien de oficio, bien por solicitud o denuncia escrita de cualquier interesado que tenga aptitud para obligarse o responsabilizarse conforme a derecho. Demostrada la infracción se proveerá como corresponda en lo administrativo, sin perjuicio de pasar a las autoridades judiciales el mérito de los autos provisionales para los efectos correspondientes, planteándoles, en su caso, directamente o por medio de la Procuraduría General de la República, formal denuncia o acusación.

Artículo 132.—La Junta puede delegar en uno de sus miembros, en el Director o en un Inspector ad-hoc el trámite de recepción de pruebas, relativo a las informaciones de que tratan el artículo anterior y el 46 de esta ley.

Artículo 133.—Los acuerdos de la Junta deberán expresar las razones de su fundamento y notificarse a todos los interesados, especialmente a quienes afecten de plano. Los Reglamentos Aéreos y los acuerdos de la Junta entrarán en vigor cuando ellos lo especifiquen y, a falta de tal indicación, al día siguiente de su publicación en el Diario Oficial o su notificación a los interesados.

Artículo 134.—Contra los acuerdos de la Junta podrá pedirse revisión o revocatoria ante ella, dentro de los cinco días posteriores a su notificación, debiendo en todo caso recaer resolución dentro de los cinco días siguientes a su presentación.

Artículo 135.—Dentro de los diez días siguientes a la notificación del rechazo de una revisión o revocatoria, podrá la parte afectada recurrir en apelación ante el Tribunal Contencioso-Administrativo. El Tribunal resolverá los asuntos técnicos asesorándose de tres peritos, uno nombrado por la parte afectada, otro por la Junta y el tercero de común acuerdo por las partes. No obstante, en asunto relativo al desempeño de funciones administrativas podrá el apelante, si lo prefiriere, enderezar su alzada para ante el Ministerio de Gobernación, el que resolverá dentro de los treinta días subsiguientes a la presentación del recurso.

Artículo 136.—Las resoluciones de la Junta con carácter de dictámenes técnicos sobre asunto propio de su materia, tendrán en lo administrativo y en lo judicial el máximo valor probatorio.

Artículo 137.—Las entidades de aviación civil designarán una persona de nacionalidad costarricense para que las represente en las faltas accidentales del Gerente o Subgerente, con facultades bastantes y en calidad de delegado especial en los trámites y diligencias que a dichas entidades conciernan.

P A R T E VII

DISPOSICIONES TRANSITORIAS Y DEROGACIONES

CAPÍTULO I

Disposiciones Transitorias

Artículo 138.—Los actuales miembros de la Junta de Aviación Civil y el actual Director General de Aviación entrarán a desempeñar el primer período de funciones a partir de esta fecha.

Artículo 139.—Mientras se promulgan los reglamentos correspondientes, la Junta podrá prescribir provisional y obligatoriamente, conforme al artículo 57 de esta ley, las regulaciones y normas contenidas en los reglamentos aéreos de los Estados Unidos de América, adaptándolos a las circunstancias y a las necesidades del transporte aéreo nacional.

Artículo 140.—La Junta podrá, prudencialmente y por razones del interés general, otorgar o ampliar los plazos que traten del ajuste de la situación actual de la aviación civil a las exigencias de esta ley y los reglamentos. Tal facultad cesará tres meses después de la promulgación de los reglamentos respectivos.

CAPÍTULO II

Derogaciones

Artículo 141.—Esta ley deroga o modifica en lo conducente cualquier ley o decreto que se le oponga.

P A R T E VIII

DEFINICIONES

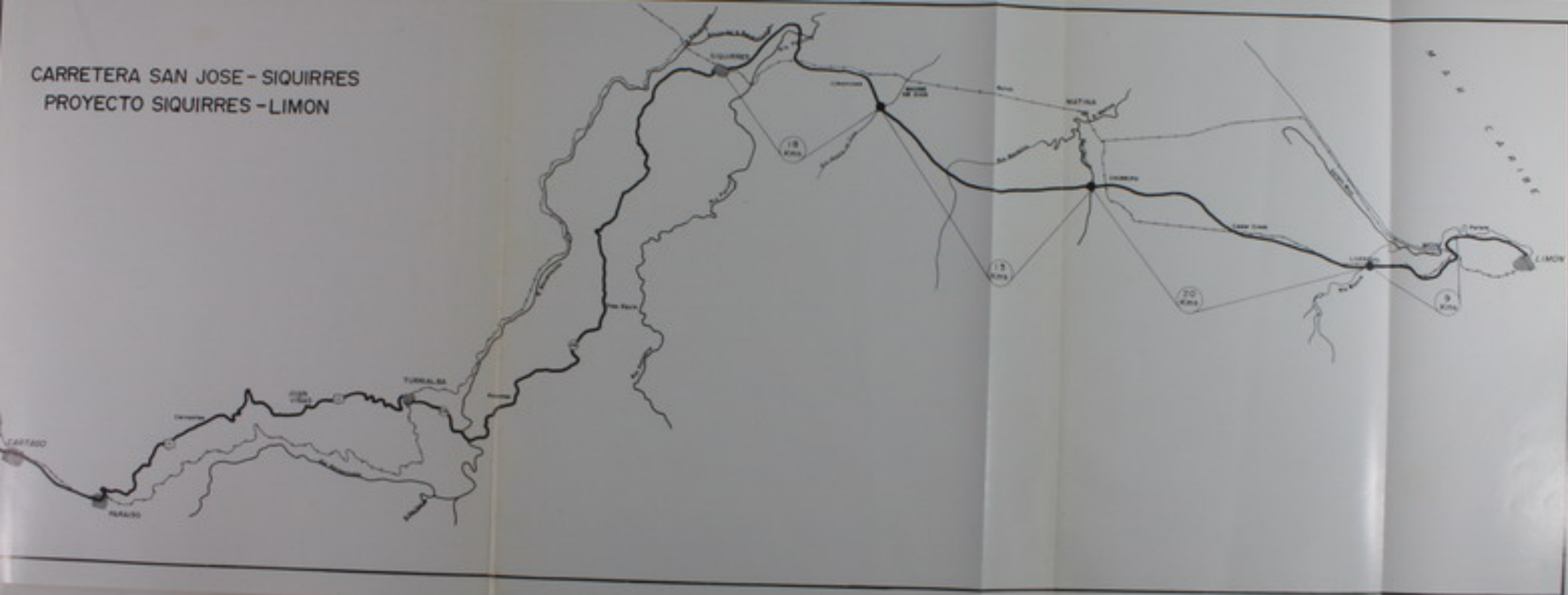
Artículo 142.—Para la correcta aplicación de esta ley se define en los apartes siguientes el significado de las dicciones técnicas empleadas en ella:

- a) *Aeropuerto*: área definida de tierra o de agua, que incluye todas sus edificaciones, instalaciones y equipos, destinada total o parcialmente a la llegada, partida movimiento y servicio de aeronaves.
- b) *Aeronauta*: persona que se ocupa de la navegación de un avión como piloto o miembro de la tripulación. Designase así también al individuo que está encargado de la inspección, mantenimiento, reparaciones de aviones, motores de avión, hélices o utensilios y al que sirve como despachador de aviones o como encargado del control del tránsito aéreo.
- c) *Aeronáutica*: la ciencia y el arte de volar.
- d) *Aeronave o avión*: aparato conocido o que sea inventado en el futuro, más o menos pesado que el aire, usado en la navegación o destinado al vuelo por aire.
- e) *Aeronave Civil*: una aeronave que no es militar ni del Estado.
- f) *Aeronave Costarricense*: una aeronave matriculada en Costa Rica, de acuerdo con esta ley y sus derivaciones. La aeronave que no reúna estos requisitos será extranjera.
- g) *Aeronave Militar*: una aeronave usada por la fuerza pública de un país, o que está al servicio de ésta.
- h) *Aeronave de un Estado*: una aeronave dedicada al servicio de un Estado.
- i) *Aerotransporte o Transporte Aéreo*: El transporte de pasajeros, carga, correo, equipaje, etc., realizado por avión, ya sea con ánimo de lucro o sin él.
- j) *Aerovía*: una vía a través del espacio aéreo navegable de Costa Rica, identificada por una área en la superficie de la tierra, designada o aprobada por su adecuación a la aviación civil.
- k) *Aviación Civil*: uso de aeronaves en aerotransporte, con fines científicos, de exhibición o propaganda; en trabajos industriales, agrícolas o sanitarios; en deportes, instrucción o turismo; lo relativo a escuelas de aeronáutica, talleres de servicio, reparación, reconstrucción, manufactura, etc., de aeronaves, motores de avión, hélices y utensilios.

- l) *Campo de Aterrizaje*: una área marítima, fluvial o terrestre adecuada para el aterrizaje de aeronaves. *
- ll) *Compañía o Empresa de Aerotransportes*: una persona natural o jurídica que se ocupa del aerotransporte; Local, si opera únicamente dentro del país e Internacional, la que opera entre puntos del país y sitios del extranjero.
- m) *Convenio de Chicago*: el convenio sobre aviación civil internacional firmado en Chicago el 7 de diciembre de 1944 y que entró en vigor el 4 de abril de 1947, cuya ratificación aún no ha hecho Costa Rica.
- n) *Derivaciones de esta ley*: los reglamentos aéreos; las regulaciones, normas y órdenes prescritas de acuerdo con esta ley; los términos, condiciones y limitaciones de los certificados y licencias otorgados de acuerdo con esta ley.
- ñ) *Director*: el Director General de Aviación.
- o) *Enajenación de Aviones*: venta o cualquier condición o gravamen que la pueda ocasionar como prenda, embargo, etc., y que afecta la propiedad o los derechos en un avión.
- p) *Facilidad de Navegación Aérea*: cualquier facilidad que se use, pueda usar o esté designada para ser usada en la ayuda de la navegación aérea, incluyendo campos de aterrizaje, luces, aparatos o equipo para tomar y disseminar informaciones del tiempo, para señales, orientaciones por medio de radio o comunicaciones eléctricas o de radio y cualquier otra estructura o mecanismo, con propósitos similares, para guiar o controlar el vuelo, despegue o aterrizaje de aviones.
- q) *Espacio Aéreo Navegable*: el espacio aéreo arriba de las alturas mínimas prescritas por regulación de acuerdo con esta ley.
- r) *Hélices*: las hélices de los aviones, incluyendo todas sus partes, apéndices y accesorios.
- s) *Junta*: la Junta de Aviación Civil.
- t) *Motor de Avión*: motor destinado a la propulsión de aeronaves, incluyendo todas sus partes, apéndices y accesorios menos las hélices.
- u) *Navegación de Aeronaves, Aeronavegación o Navegación Aérea*: la navegación de las aeronaves incluyendo el pilotaje de las mismas.
- v) *Operación de Aeronaves*: uso de las aeronaves con el propósito de la navegación. Cualquier persona que compele o autoriza la operación de aeronaves, con o sin el derecho o control legal de las mismas, se entenderá que se ocupa en la operación de aeronaves para la interpretación y aplicación de esta ley.
- x) *Persona Costarricense*: ciudadano costarricense o persona jurídica debidamente inscrita y sujeta a las leyes de la República, cuyo Gerente y Presidente son ciudadanos costarricenses debidamente acreditados, con personería jurídica para representarla.
- y) *Utensilios*: instrumentos, equipo, aparatos, partes, apéndices o accesorios de cualquier descripción, siempre que no sean parte del avión, de los motores de avión ni de las hélices, que se usan, pueden ser usados o son adecuados para el uso en la navegación, operación o control del vuelo de los aviones, incluyendo paracaídas y equipo de comunicaciones.

Dado en el Salón de Sesiones de la Junta Fundadora de la Segunda República, San José, a los dieciocho días del mes de octubre de mil novecientos cuarenta y nueve.—J. FIGUERES.— F. Valverde.— Gonzalo J. Facio.— F. J. Orlich.— U. Gámez Solano.— R. Blanco Cervantes.— Bruce Masís D.— Rev. Benjamín Núñez V.— Por el Secretario General de la Junta, Alberto F. Cañas.

CARRETERA SAN JOSE - SIQUIRRES
PROYECTO SIQUIRRES - LIMON



LUIS GONZALEZ H.
Director

GUSTAVO CASTILLO M.
Asistente de Información

LUIS BURGOS M.
Diseñador

VICTOR M.L. SOLANO V.
Fotografía

Colaboración especial de:
ING. JOSE A. VARGAS V.
ING. CARLOS ESPINACH E.
ING. ENRIQUE ANGULO Z.
ING. MARIO BARRANTES F.
LIC. JORGE CASTILLO M.

Textos y dibujos
de las DIRECCIONES GENERALES

Impresión
LITOGRAFIA E IMPRENTA LEHMANN