

# MEMORIA

## 1978 - 1979



LIBERACION ECONOMICA PARA 1979  
Proyecto de la República

**MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS  
Y TRANSPORTES**



LICENCIADO RODRIGO CARAZO ODIO  
Presidente de La República



INGENIERO RODOLFO MENDEZ MATA  
Ministro de Obras Públicas y Transportes

RICARDO RODRIGUEZ SOLORZANO  
Oficial Mayor

RAUL ALFARO BOLAÑOS  
Asesor del Ministro

ING. LEON VENEGAS MORENO  
Director de Obras Portuarias

ING. MARIO FERNANDEZ ORTIZ  
Director de Vialidad

ING. JOSE ANTONIO VARGAS VILLATE  
Director de Planificación

ING. ANDRES GONZALEZ MARTINEZ  
Director de Edificaciones Nacionales

ING. JAVIER GONZALEZ MORERA  
Director de Ingeniería de Tránsito

LIC. OSCAR SOTO GONZALEZ  
Director Transporte Automotor

ING. FERNANDO MAURO RUDIN  
Director Instituto Geográfico Nacional

ING. EDGAR MELENDEZ CERDA  
Director Aviación Civil

LIC. CARLOS SERRANO RODRIGUEZ  
Director Administrativo

LIC. JUAN MENA MURILLO  
Director de Asuntos Legales

LICENCIADO RODRIGO CARAZO ODIO  
Presidente de La República

INGENIERO RODOLFO MENDEZ MATA  
Ministro de Obras Públicas y Transportes

## INFORME DE LABORES

2 de abril de 1979

Señor Licenciado  
Rodrigo Carazo Odio  
Presidente de La República  
SU DESPACHO

Estimado señor Presidente :

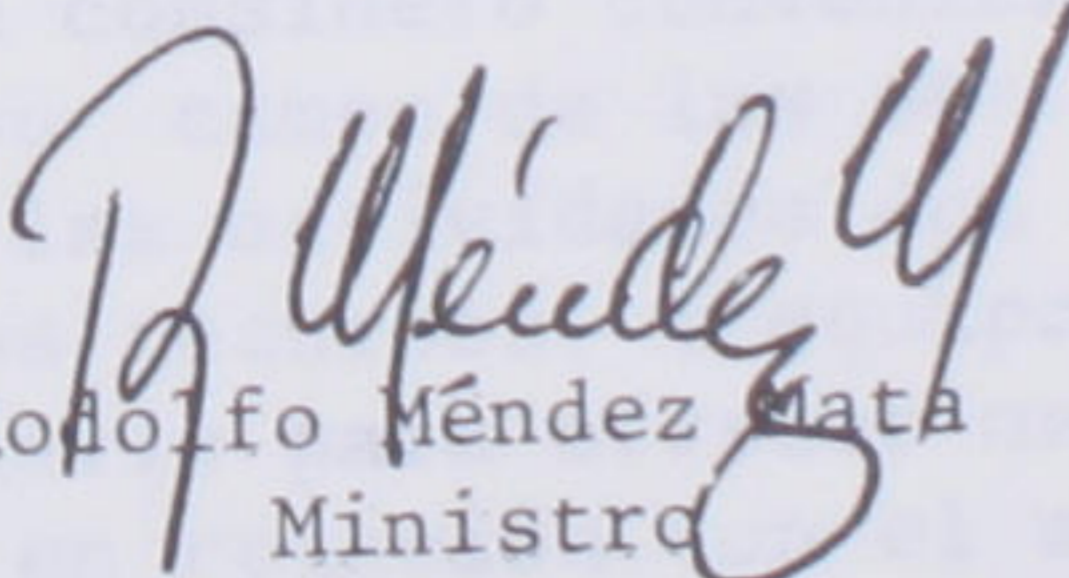
Adjunto me permito remitir en forma resumida, un informe de labores realizadas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que comprende el período Mayo 1978 - Marzo 1979.

Como es lógico suponer, esta presentación resumida, deja aspectos importantes sin mención.

Deseo hacerle llegar este Informe acompañado de mi gratitud con todos los funcionarios de la Institución, que en forma seria y abnegada colaboraron para hacer un trabajo colectivo de tanta significación para el país,

Mi gratitud para usted señor Presidente por la confianza, apoyo, guía y respaldo brindado a mí en lo personal y al Ministerio en lo general,

Reciba mi saludo respetuoso,

  
Rodolfo Méndez Mata  
Ministro



cc: Archivo

## INFORME DE LABORES

Es evidente la transformación experimentada por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes desde que inició su gestión el nuevo Gobierno del Presidente don Rodrigo Carazo Odio.

La Institución requería una modernización de su estructura administrativa, una mayor definición de las políticas que rigen sus distintos programas, una perspectiva más amplia en su participación - en la solución de los problemas nacionales, mayor eficiencia en la ejecución de obras, aceptar su responsabilidad como ente rector de las distintas modalidades, de transporte en el país y considerarse como organismo vinculante con el desarrollo de la comunidad.

Sobre todos los aspectos anteriores se ha tratado en forma intensa y puede informarse de un logro satisfactorio alcanzado en las metas propuestas, lo que puede observarse del análisis que a continuación se hace de lo realizado en el período que se reporta en este informe .

Tradicionalmente el Ministerio dedicó sus mayores esfuerzos a la planificación, construcción y mejoramiento de la infraestructura - para el transporte y otras obras públicas, prestando menor atención a lo concerniente a la eficacia de los servicios del transporte en sus diversas modalidades.

Para que el Ministerio pudiera dedicar una mayor atención al desarrollo de los servicios de transporte, debía contar con estructuras de carácter administrativo y con los suficientes recursos que le permitan obtener resultados positivos que satisfagan el interés nacional.

También se consideró conveniente racionalizar la organización del ya extenso campo de las obras públicas mediante una regionalización de las actividades del Ministerio y una mayor desconcentración de los recursos ( equipo, materiales y personal), con el fin de capacitarlo para ofrecer mayores servicios al menor costo, especialmente en relación con el mantenimiento del sistema vial, que crece continua y aceleradamente en todas las zonas del territorio nacional. Evidentemente ninguna organización puede tener éxito si no cuenta con una administración técnicamente organizada y con las facultades y los recursos suficientes para que pueda cumplir eficazmente con los objetivos que se le han asignado.

Como un instrumento de apoyo a la selección de cursos de acción, planes y proyectos y para una mejor coordinación en los campos de las inversiones, servicios y seguimiento de políticas, se creó un Consejo Director integrado por los funcionarios de más alto nivel de la Institución, que ha venido operando en forma muy prometedora y desde luego constante.

Se crearon por Decreto Ejecutivo N° 9610-T del 26 de febrero del año 1979, las Divisiones de Transporte, Obras Públicas y administrativa, como entes de mayor jerarquía en cada uno de los campos que coordinan.

La División de Obras Públicas tendrá por objeto la construcción, re-construcción, el mejoramiento y el mantenimiento de las obras públicas de conformidad con lo que al respecto estipula la ley de Creación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La División de transporte a su vez será la que tiene por objeto la regulación, control y vigilancia del tránsito y el transporte en sus diversas modalidades, terrestre, acuático y aéreo.

Igualmente, mediante el mismo Decreto, se crearon cinco Direcciones Regionales de Obras Públicas, que tendrán a su cargo la ejecución de todos los proyectos que por administración realice la Institución, así como toda la función de conservación de obras. Tenemos la firme convicción de que con esta reestructuración administrativa el Ministerio de Obras Públicas y Transportes podrá vincularse más directa y estrechamente a las comunidades y aumentar su eficiencia en el cumplimiento de sus fines.

## I. SECTOR TRANSPORTE

Históricamente el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y por ende el país, brindó una atención negligente y descuidada a los distintos campos del transporte. Sin duda la motivación de la obra pública superó la tarea de buscar un servicio de transporte más ágil, económico y eficaz de bienes y personas.

Esto se ha traducido en un mal servicio para el ciudadano que re quiere movilizarse diariamente y en un ineficiente servicio para el desarrollo económico del país, que sufre cuantiosas pérdidas, o desperdicio de recursos por lo anacrónico del sistema.

Concientes de esta realidad nos propusimos dar a esta actividad el apoyo irrestricto, para ir dotándonos, al menos en lo básico, de mecanismos que nos permitan orientar políticas y ejecutar programas que corrijan tanto déficit acumulado.

La creación de la Dirección General de Transporte, como ente técnico del más alto nivel, que coordina e impulsa los programas de las diversas modalidades de transporte, es en sí un gran logro, pero más lo es el avance experimentado en todo aquello que con gran impulso ha dado inicio :

### 1.a Transporte por Carretera .

Una de las principales medidas que el Ministerio bajo la Administración del Gobierno del Presidente Carazo tomó para solucionar la situación alarmante por congestionamiento, demoras y elevados costos de operación que experimenta el Area Metropolitana: el aumento en los accidentes de tránsito que han alcanzado niveles intole rables; la inadecuada planificación de nuestro sistema de transporte colectivo; la contaminación ambiental que produce la descontrolada emanación de gases de los vehículos automotores, fue la creación de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, lo que se hizo por Decreto Ejecutivo N° 8625 - T en el mes de julio de 1978. Este nuevo organismo obtendrá, junto con las Direcciones que están ya funcionando desde hacía muchos años como la Dirección del Tránsito y la Dirección de Transporte Automotor, la solución adecuada a los gravísimos problemas del tránsito y del transporte.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito en su primer año de funcionamiento ha realizado una serie de labores en el campo investigativo, en el campo del diagnóstico de los problemas que aquejan la circulación en el Area Metropolitana y en las principales carreteras del país, así como en los centros urbanos de las demás ciudades. Esas labores nos han permitido efectuar una serie de regula

ciones en materia de tránsito en todas estas ciudades principales del país a corto plazo,

del país a corto, mediano y largo plazo. Entre las medidas que ya se están ejecutando y otras que están próximas a realizarse están la de " restringir en primer lugar el estacionamiento en todas aquellas calles o avenidas del área central de San José "; así como en las Ciudades principales de Alajuela, Heredia y Cartago con el objeto de facilitar el ingreso y la circulación de los vehículos de transporte público. Para esta labor se ha realizado una demarcación lo más completa posible con los medios disponibles instalando el señalamiento y los sistemas de semáforos que se estiman necesarios para este propósito. Por otra parte se han seleccionado una serie de vías de paso en estas ciudades exentas de estacionamiento con circulación de vehículos particulares restringida con el objeto de facilitar el movimiento de vehículos de toda clase que deben movilizarse de diferentes lugares dándole impulso a la economía, a la industria y la actividad particular económica del país.

Por otra parte, se ha elaborado una serie de diseños funcionales de intersecciones así como de pequeñas modificaciones y mejoras geométricas de las vías existentes con el objeto de aumentar la capacidad y seguridad de los vehículos que circulan por estas carreteras. Se ha elaborado todo un programa de eliminación de tapones en el Área Metropolitana de San José la cual comprende la construcción en algunos casos, la ampliación y la expropiación en otros para darle continuidad a ciertas vías que durante muchos años han permanecido obstruidas ocasionando barreras a la circulación vial del país y fundamentalmente del Área Metropolitana; en igual forma se ha hecho todo un análisis completo de la demanda así como de la capacidad del transporte público que requiere el Área Metropolitana y las Ciudades de Alajuela, Heredia y Cartago.

De acuerdo con los estudios de campo realizados en esta materia se ha practicado una redistribución de rutas de autobuses utilizando las vías de mayor capacidad; eliminando el estacionamiento en estas mismas vías, reduciendo los virajes y recorridos innecesarios de estas rutas, los tiempos de viaje del sistema a base de buses y microbuses, y por ende los costos de operación en el Área Central de San José, los cuales representan más del 50 % de la operación en condiciones normales de funcionamiento. De esta forma con el mismo número de vehículos de transporte público, que en este momento tiene el Área Metropolitana y las diferentes Ciudades de Alajuela, Heredia y Cartago con la adecuación de los recorridos de buses y microbuses, permite al usuario tener un mejor servicio, con una frecuencia más corta y con un menor tiempo de viaje. Estas medidas deben ser complementadas y lo están siendo en estos momentos con un estricto control de estacionamientos por parte de las autoridades de tránsito, con una vigilancia por parte de estas mismas autoridades para que se cumplan los recorridos y se agilicen los sistemas de transporte público fundamentalmente en las terminales,

así como con Cursos y Programas de Mejoramiento y de Organización de las empresas de transporte del Area Metropolitana. También la Dirección General de Ingeniería de Tránsito se ha abocado a uno de los problemas más serios que tiene el país: la reducción de la creciente tasa de accidentes. Costa Rica está considerada en el mundo como uno de los países en proporción a su población y a sus vehículos en circulación, con un índice de mortalidad y de accidentes de los más altos. Esta situación ha hecho que la Dirección General de Ingeniería de Tránsito haya tenido de inmediato que preparar un análisis y diagnóstico de las causas principales que ocasionan los accidentes del tránsito en Costa Rica.

Con base en este diagnóstico se está realizando todo un programa de Prevención de Accidentes en forma conjunta con otras Instituciones que tienen que intervenir en este tipo de solución de problemas como es el Ministerio de Educación, incorporando programas permanentes en todos los niveles educativos del país.

Para facilitar la coordinación interinstitucional en este campo, se creó por Decreto Ejecutivo N° 8763-T del 30 de junio de 1978 la Comisión Nacional de Seguridad Vial integrada por representantes - del propio Ministerio, el Instituto Nacional de Seguros, de la Caja Costarricense de Seguro Social, del Ministerio de Seguridad Pública y del sector privado. Esta Comisión ha funcionado en forma muy encomiable y ha podido tomar muchas medidas importantes que sin duda ya se traducen en una palpable reducción en las tasas de accidentes del tránsito.

A partir de marzo de este año 1979, se ha iniciado un programa de implantación de medidas en materia de tránsito y transporte para la región metropolitana el cual comprende también la contratación de una firma consultora la cual tiene ya en el país varios expertos que a partir del mes de abril iniciaron una revisión conjuntamente con los expertos locales en materia de Ingeniería de Tránsito y Transportes, a fin de poner en marcha en el menor tiempo posible una serie de medidas que establezcan un mejor ordenamiento, una mejor planificación y una mejor regulación del tránsito y el transporte en la Región Metropolitana de San José.

Se ha fortalecido significativamente la Dirección General del Tránsito, dotándola de más personal y aunque el actual es todavía insuficiente en cantidad y requiere de una mejora en su capacitación opera en la actualidad a un nivel de mayor aceptabilidad pero aún carente de muchos recursos de los que nos proponemos dotarla en el menor plazo posible.

No debe dudarse que la falta de autoridad, el poco respeto que tiene el conductor costarricense por las normas de tránsito y las mismas autoridades y la tolerancia que estas permiten son causales de muchos accidentes y desorden por lo que debe complacernos el esfuerzo que se realiza por un más estricto control y aplicación de la Ley.

Se logró en colaboración con el Instituto Nacional de Seguros, li  
citar la adquisición de 250.000 pares de placas para vehículos de  
cuatro o más llantas y 50.000 placas para vehículos de dos llantas  
Estas placas serán reflectivas ayudando con ello al propósito de  
evitar accidentes de tránsito a la vez que facilitar la identi  
ficación vehicular.

Debe llamarse la atención que desde hace siete años no se cambian  
las placas de vehículos con lo que se ha producido una fuga incon  
trolada de fondos en el pago de derechos de ruedo. Las nuevas pla  
cas se empezarán a entregar en junio de este año.

La Dirección General de Transporte Automotor, por su parte ha for  
talecido su planta administrativa lo que le ha permitido cumplir su  
función con un grado más aceptable de eficiencia. La revisión de  
vehículos si bien presentó algunas inconveniencias fue más ordenada  
y rigurosa. El registro de vehículos e infracciones ha sido mejo  
rado en su proceso. El sistema para obtención y renovación de li  
ciencias para conducir también ha experimentado mejoras que al mis  
mo tiempo que hacer el tránsito más expedito para el usuario garan  
tizá una mejor calidad del conductor.

#### 1.b Transporte Aéreo

El transporte por aire, en sus distintas fases, también está sien  
do objeto de una reestructuración general.

Problemas acumulados durante años anteriores convirtieron el servi  
cio aéreo local en un medio de transporte irregular tanto en itine  
rario, como en equipo de vuelo. Algunas de las principales empre  
sas concesionarias sobre las que pesaba la responsabilidad del ser  
vicio venían sufriendo pérdidas cuantiosas lo que las imposibilita  
ba, por incapacidad económica a brindar un servicio moderadamente  
aceptable. Esto obligó al Consejo Técnico de Aviación Civil, a ca  
ducar la gran mayoría de las concesiones y proyectarse al encuen  
tro de una solución integral del problema.

La Dirección General de Planificación Sectorial condujo un impor  
tante estudio en el que se analizó las diversas alternativas del  
transporte aéreo local, llegando a concluir en la necesidad de que  
en el país opere una sola empresa de transporte aéreo nacional bá  
sica, que sirva regularmente y con itinerarios las dieciseis prin  
cipales regiones del país, con un servicio de apoyo secundario re  
gional.

En base a estas recomendaciones el Consejo Técnico de Aviación Ci  
vil estudia en la actualidad algunas propuestas de empresas costa  
rricenses interesadas en prestar el servicio.

Es sorprendente la desatención que el transporte aéreo local reci  
bió en épocas pasadas, desconociéndose con ello la importancia que

tiene en el apoyo a importantes actividades económicas del país, como el turismo, la industria, la agricultura y el comercio.

En el campo internacional, en base a nueva política del Gobierno de los Estados Unidos de América tendiente a promover competencia entre las empresas que sirven el mercado internacional se ha operado una transformación en los esquemas tradicionales. Existe una marcada tendencia hacia la reducción de tarifas con el consecuente aumento de tránsito y volumen de pasajeros. Esto ha movilizado a empresas y a países a buscar agresivamente su participación en este incremento de mercado. Similar política ha establecido el Gobierno de La República, porque resulta evidente que la infraestructura turística nacional necesita una fuerte inyección de tránsito turístico que debemos buscar con iniciativa y prontitud.

La Línea Aérea de Bandera Nacional, LACSA, ha recibido todo el apoyo del Gobierno y esperamos que contribuya a los planes nacionales antes dichos con el incremento de su capacidad de transporte mediante la adquisición por arrendamiento ya formalizada, de dos aeronaves BOING 727 y la apertura de nuevas rutas.

Al mismo tiempo que se lograban mejoras en el servicio de transporte también se avanzaba en la ejecución de importantes obras que ayudarán a hacer el tránsito por aire más seguro y dentro de las que se destacan las siguientes :

Instalación en proceso de un sistema de radar de vigilancia para la torre de control del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.

Instalación de un nuevo sistema electrónico para facilitar el aterrizaje por instrumentos ( I.L.S.)

Adquisición y montaje de Radiofaros no direccionales - de alta frecuencia que facilitarán la navegación aérea en el ámbito de los vuelos locales.

#### 1.c Transporte Marítimo y Fluvial

En realidad podría hablarse en forma detallada de cuales han sido todas y cada una de las funciones y actividades desarrolladas con bastante éxito por estas dos nuevas dependencias del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. No obstante es importante reiterar el hecho de que después de carecer totalmente de una organización-administrativa efectiva y de un cuerpo normativo homogéneo, hoy el país cuenta con dos dependencias en constante evolución y con un proyecto que será sometido a conocimiento de la Asamblea Legislativa en los próximos días. Nuevos programas se están poniendo en práctica que aseguran a los usuarios del transporte un servicio más efectivo, más regular y a menor costo. Las proyecciones que en este sentido se han realizado son ambiciosas y esperamos poder de

sarrollarlas todas a un plazo breve en el entusiasmo de que todo es fuerza que se realice por el desarrollo del transporte acuático y ferroviario será de positivo beneficio para la economía del país.

#### Dirección de Transporte por Agua

El transporte marítimo, renglón de alta relevancia para la economía del país, ha carecido tanto de una organización administrativa que lo regule, como de un cuerpo normativo homogéneo que sirva de base para su desarrollo .

Durante muchos años no existió en materia administrativa más que las Autoridades Portuarias quienes, debiendo circunscribir su actividad a lo que sus competencias estrictamente indicaban, debieron parcial y esporádicamente distraer su actividad y asumir parte de la regulación del transporte por agua, precisamente ante esa inexistencia de un órgano técnico específico.

Este hecho significativo, nada técnico en realidad, provocó un retraso en la toma de decisiones, que no fueron sino en este Gobierno que se dieron y con ello el establecimiento de las nuevas bases reguladoras del transporte por agua que tanto requería el país.

Habiendo sido determinado ese vacío en nuestro esquema administrativo y bajo las premisas de que más del 95 % de nuestro comercio exterior se transporta por las vías acuáticas, así como de que había llegado el momento de que el Estado tuviera también su participación en la fijación de tarifas de las Líneas de Conferencia y de los servicios no regulares ( tramps ) y de que se debería tratar de brindar a los exportadores los sistemas de transporte más eficientes y económicos posibles, el Poder Ejecutivo por Decreto N° 9137-T y con fundamento en las atribuciones que le confiere la Constitución Política y las Leyes de la República creó el Departamento de Transporte Marítimo, paso previo a lo que ulteriormente habría de ser la Dirección General de Transporte por Agua.

La ausencia de legislación definida en todo lo relativo a la navegación de buques en aguas jurisdiccionales, al transporte de cabotaje y al internacional en lo relativo a la exportación e importación de materias primas y productos elaborados, así como en cuanto a la fijación de regímenes tarifarios y sobretasas por congestión-portuaria y de una política adecuada que permitiera el desarrollo de nuestra Marina Mercante Nacional, fue lo que movió a que el Departamento se encargara también de la elaboración de un Anteproyecto de Ley General de Transporte por Agua.

Dicha labor; vale referir, fue ya debidamente concluída y en estos momentos se está convocando a varios entes del Estado a fin de que se integre una Comisión Ad Hoc para su estudio como paso previo a la presentación ante la Asamblea Legislativa.

El Departamento no pudo limitar su actividad a lo que en un principio había sido su objetivo sino que conforme fueron surgiendo los problemas, hubo de hacerse cargo de su solución para lo cual paulatinamente debieron ser aumentados sus recursos, humanos y materiales, hasta convertirse en lo que hoy día es la Dirección de Transporte por Agua. Hoy en día, esa Dirección cuenta ya, a menos de seis meses de su creación, con varios Departamentos totalmente estructurados, sean : Técnico, Operaciones, Comercial, Administrativo y se está implementando el Registro Naval que se pretende sea la oficina en la que se recopile toda la información relativa a las características de las embarcaciones nacionales, el personal navegante, armadores y agentes marítimos.

Entre las funciones más específicas que ha asumido el nuevo órgano de este Ministerio lo está la realización de periódicas inspecciones a todas las embarcaciones nacionales, especialmente a las que sirven los tráficos de cabotaje y el dictámen sobre las condiciones generales en que éste habrá de realizarse, con el fin de que se brinde al usuario un servicio más seguro y eficiente. Vale recalcar en este particular el hecho de que hasta el momento los servicios entre puertos locales eran realizados al libre arbitrio del operador sin ninguna consideración en cuanto a tarifas y a la seguridad de los pasajeros. No obstante, con el programa de regulación que la Dirección ha puesto en vigencia, se estima que para finales del presente año operarán únicamente aquellas embarcaciones que cumplan satisfactoriamente con todos los requerimientos de la nueva entidad.

En cuanto a servicios internacionales, ha constituido siempre especial preocupación de quienes tenemos a cargo la Dirección de este Ministerio, el poder dotar a los usuarios nacionales de un servicio eficiente. Con tal objeto la Dirección de Transporte por Agua ha asumido el papel de órgano de enlace transportistas y usuarios a fin de buscar soluciones inmediatas a los problemas reales de Transporte que vive el país. Es importante señalar la labor que se realiza en estos momentos con el objeto de proporcionar a los exportadores de plátano un medio de transporte acorde con sus necesidades, fundamentalmente en la ruta comprendida entre Puerto Limón y algunos puertos americanos. La solución no se hará esperar puesto que, gracias a la labor desplegada, se están continuamente recibiendo cotizaciones de transportistas que ofrecen poner sus buques para cubrir el servicio bajo condiciones altamente satisfactorias.

En el plano internacional se ha obtenido logros muy significativos entre los que cabe destacar la creación de la Comisión Centroamericana de Autoridades de Transporte por Agua, moción que presentará nuestra delegación a una cita internacional realizada en San Salvador en diciembre último y que fuera aprobada por unanimidad por los señores delegados.

## Departamento de Ferrocarriles

Por otra parte y en forma concomitante con lo anterior, ha sido creado también el Departamento de Ferrocarriles que tiene por objeto desplegar toda una actividad de inspección y control sobre el estado físico - mecánico de todo el equipo rodante de los diferentes ferrocarriles del país, y dictar las normas conducentes a su mantenimiento, así como de emitir criterios técnicamente válidos a la hora de realizar nuevas adquisiciones de ese material, todo con el objeto de que las obras se ejecuten dentro del tecnicismo más avanzado y de que los servicios, públicos por excelencia, sean eficientes y confiables para el usuario, sea éste pasajero o fleteador.

Las circunstancias imperantes al crear este Departamento eran bastante similares a las que obligaron a la creación de la Dirección de Transporte por Agua.

A pesar de existir entidades encargadas de su administración, la regulación eminentemente técnica del material rodante no había sido concentrada tampoco en una entidad gubernamental que contara con los recursos técnicos y humanos suficientes. Esto conducía a situaciones que el Gobierno actual no podía tolerar, como lo fue, basta recordarlo, el estado total de deterioro en que se recibió el ferrocarril del Atlántico, bajo concesión de la Northern Railway Co, y que obligó en su oportunidad a realizar cuantiosas inversiones a fin de que este pudiera ser puesto en operación cumpliendo con las exigencias mínimas de sanidad y seguridad, tanto para los pasajeros como para la carga que continuamente utilizan ese medio de transporte.

Este Departamento de Ferrocarriles, se encuentra desarrollando una gran actividad realizando también un programa estadístico que permitirá a posteriori determinar cual es y en que estado se encuentra todo el material rodante del país así como iniciar su adecuación a las exigencias propias de su tráfico en sus diversas modalidades.

### 1.d Planificación del Transporte

La Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes tiene la responsabilidad de actuar como oficina de planificación del sector transporte. Para alcanzar sus propósitos y mejorar el proceso de planificación de los diferentes medios de transporte y preparar el primer Plan Nacional de Transporte y con la ayuda financiera del Banco Mundial ha venido realizando todo un complejo estudio con la ayuda de una empresa Consultora, la SYSTAN International Inc.

Los objetivos básicos de este Proyecto de Asistencia Técnica para la Planificación del Transporte, son el adiestramiento del personal de contraparte de la Dirección General de Planificación durante tres

años, simultáneamente con la elaboración de un Plan Nacional de el Transporte que abarque tanto los programas de inversión a mediano plazo ( 1980 - 84) y largo plazo ( 1985 - 94 ) como recomendaciones para el logro de un desarrollo más eficaz del Sector Transporte.

Durante el período al que se refiere este informe, mayo 1978- abril 1979 se trabajó en la Tercera Fase del Proyecto, dedicada al análisis de todos los aspectos del sistema de transporte de Costa Rica , la evaluación de los proyectos de inversión propuestos, la preparación de los programas de inversión, y la formulación de las recomendaciones sobre el funcionamiento y la regulación del Sector.

Por su parte el Departamento de Evaluación de Proyectos, además de su participación en el Proyecto de Asistencia Técnica, llevó a cabo estudios de factibilidad económica relacionados con siete proyectos viales de importancia. Asimismo laboró en la determinación de tasas de peaje para el proyecto de carretera San José-Caldera y en aspectos viales y de transporte del Area Metropolitana de San José

El Departamento de Estudios Básicos dedicó la mayor parte de sus recursos a la encuesta nacional de transporte por carretera, y a la obtención de otros datos para el Plan Nacional de Transporte relacionados con inventarios de carreteras, tránsito, velocidades, etc. También preparó y publicó los mapas de flujo de tránsito de 1977 , y suministró información para varios proyectos viales tales como Ciudad Colón - Caldera, Anillo -e Cintura de San José, y Programa de Mantenimiento de Caminos.

El Departamento de Estudios Económicos realizó una intensa labor en el campo del análisis tarifario de los servicios de transporte, tanto en relación con proyecto de Asistencia Técnica, como a consecuencia de la crisis de combustibles y del proceso inflacionario - que afectaron durante el período a los empresarios de transporte. Se realizaron algunos estudios de demanda de transporte, se publicaron algunas estadísticas del sector, se coordinó la programación presupuestaria del Ministerio y se efectuaron algunos estudios económicos del sector transporte.

## 2. SECTOR OBRAS PUBLICAS

Resultaba impostergable una revisión profunda de la orientación de que en la ejecución de obras de infraestructura tenía en vigencia el Ministerio en sus distintos campos. Debía buscarse una mayor eficacia en la utilización de recursos disponibles a la vez que una mejor coordinación intersectorial para la adecuada racionalización de recursos de programas.

La Institución cuenta con personal altamente calificado a quien era necesario renovar el apoyo e incentivarlo a la toma de decisiones en forma desconcentrada.

Toda esta reestructuración que se ha venido operando y que debe continuar, está dando sus frutos según se puede desprender del análisis que se hace a continuación.

### 2a Carreteras :

La Dirección General de Vialidad es la dependencia que tiene a su cargo todo lo concerniente a la obra de infraestructura de la red vial del país, desde autopistas hasta caminos vecinales.

Debido a la amplitud de su campo de acción se ha dividido en Subdirecciones tales como la de Ingeniería que es la encargada de elaborar estudios preliminares, estudios de laboratorio y diseños finales para la ejecución de las obras, la de Mantenimiento que atiende el mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial, la de Construcción que es la encargada de administrar y supervisar todos los contratos de construcción financiados por diferentes agencias de crédito, financiados por leyes como la de bonos del Estado o bien financiados por partidas específicas y de programas del Ministerio o de la Ley de Presupuesto, la de Equipo y Maquinaria que tiene a su cargo el mantenimiento y control del equipo del Ministerio distribuido en todo el país y la de Planeamiento que asiste a la Dirección General en lo que se refiere a la atención de asuntos relacionados con las agencias de crédito y otras dependencias del Gobierno y lleva a cabo la programación ejecutiva de las obras.

La labor integrada de sus distintas dependencias se puede comprender en la verdadera magnitud de los resultados obtenidos en la ejecución de los principales programas viales :

Programa de Construcción y Mejoramiento de Carreteras Nacionales y Regionales :

Financiado parcialmente por el Banco Interamericano de Desarrollo, el programa dio inicio en el año 1975 y su objeto era el de pavimentar y reconstruir, según el caso, ocho rutas principales con una longitud total de 106 kilómetros y a un costo de 119 millones de colones. Es de hacer notar que en el corto período de mayo de 1978 a marzo de 1979, correspondió a esta administración realizar un 20.6 % del programa con una inversión de 24.5 millones de colones según el siguiente desglose :

Proyecto	Long Km	Costo en millones ¢	Inversión en el período	% realizado a la fecha
Tierra Blanca-Volcán Irazú	19.1	20.0	5.0	95
Interamericana-Golfito	23.0	33.0	8.0	100
Sta. María-Sn. Marcos-San Pablo	9.9	18.0	4.0	100
Desamparados-San Antonio	3.4	9.0	1.5	100
Interamericana-S. Vito ( Sec. B)	19.6	15.0	2.0	100
Ruta Ocho-Pacayas	10.8	11.0	1.0	100
Coronado - Cascajal	11.0	13.0	1.0	100
Turrialba-Pavones	9.3	13.0	2.0	100
<u>TOTAL</u>	<u>106.1</u>	<u>119.0</u>	<u>24.5</u>	

#### Programa de la Tercera Etapa de Caminos Vecinales:

Se puso en marcha este amplio proyecto de pavimentación de caminos vecinales que recibe el apoyo financiero del Banco Interamericano de Desarrollo.

El monto total de la inversión será de 435 millones de colones para una longitud total de 350.0 kilómetros. Se compone de 19 caminos de los cuales se logró concretar en el período, contratos para 15 de ellos, encontrándose el resto en proceso de licitación.

Es importante reconocer el esfuerzo del personal de la Dirección de Vialidad que hizo posible en tan corto tiempo licitar tal magnitud de proyectos.

Ofrecemos un detalle de los proyectos, el monto de contratos así como el nombre de las empresas favorecidas.

PROYECTO	Long. Km	Monto ¢	Adjudicado a Empresa
Sn Miguel-Aguas Zar- cas-Los Chiles- El Tanque	56.9	69.299.901.50	Consorcio Hernán So- lís y Sta Fe Ltda
Interamericana-Pue- blo nuevo-Puerto Mo- reno	25.2	18.033.850.00	Zamora y Quirós Ltda
Ruta 21-Puerto Mo- reno-Barra Honda- Quebrada Honda-Sta Cruz - Arado	24.9	18.824.495.00	Belén Ltda
Bagaces-El Torno- Guayabo-Guayabal- El Torno-La Fortu- na-Níspero, inclu- yendo 1.5 Km calles en Bagaces y 0.5 km de calles en Guaya- bo	44.7	25.457.790.00	Zamora y Quirós Ltda
Juntas de Pacuaré- Pejibaye-Mollejoes- Platanares	20.6	26.152.900.00	Sertra S.A.
Km 14-Km16-Las Tren- zas-Río Coto- San - Vito-Colonia Gutié- rrez Brown, incluyen- do 1.5 Km de calles en San Vito	27.4	27.215.011.00	Sánchez Carvajal S.A.

#### Programa Carretera San José - Limón

Con financiamiento parcial del Banco Mundial y del Fondo de Inversiones de Venezuela, se continúa este importantísimo proyecto ahora con la ejecución de los contratos para los tramos San José - Siquirres y San José - Puerto Viejo con una longitud de 124.9 kilómetros y a un costo probable de 425 millones de colones. La realización de esta obra ha requerido la especial atención de la Institución, tanto por la magnitud del proyecto, sus características técnicas como la importancia que tiene para el país el cumplimiento en el plazo fijado para la entrega de los trabajos y la puesta en servicio de la vía. En el período se realizó una inversión de 90 millones de colones. A la fecha el avance alcanza a un 30 % del total de la obra, correspondiendo a un 21 % lo ejecutado en este período que se comenta.

## Programa de Mejoramiento de Vías Urbanas

Se dio inicio a la ejecución de este particular que permitirá la ampliación a cuatro vías de las principales radiales de acceso al Area Metropolitana; así como la terminación de la ampliación de la Avenida Segunda en San José. El Banco Mundial contribuye parcialmente con un crédito a la realización del programa que alcanza un monto de 162 millones de colones.

Se contrataron tres de las nueve radiales, estando en proceso de licitación las seis restantes. Las obras se desglosan de la manera siguiente :

Proyecto	Longitud Km	Costo en millones de colones
Tournón - Ruta 102	2.8	32.0
Radial San Pedro (Ruta 2)	3.0	9.0
Radial Desamparados (Ruta 4)	4.0	5.9
Radial San Sebastián - ( Ruta 214)	2.8	9.0
Radial Alajuelita (Ruta 210)	3.8	6.1
Radial Tibás( Ruta 5 )	2.7	4.0
Radial Uruca	3.8	20.8
Radial Guadalupe	2.6	9.4
Avenida Segunda	1.0	3.4

### Programa Complejo Vial del Pacífico Sur :

Sumamente preocupados por el atraso que evidenciaba la ejecución - de las importantes carreteras Autopista a Caldera y Costanera Sur nos dimos a la tarea de buscar una solución que permita acelerar el proceso de ejecución a efecto de lograr que el país reciba el beneficio de estas vías en un plazo más corto. Logramos el apoyo del Banco Centroamericano de Integración Económica y con una nueva programación y flujo de inversión se espera poder terminar el programa en un plazo de seis años. Se ha denominado Complejo Vial del Pacífico Sur pues se incorporaron a él las futuras vías entre Ciudad Colón y Parrita y San Isidro del General y la Costanera.

Se formalizaron dos contratos de préstamo con el Banco Centroamericano, uno para la pavimentación del tramo Tárcoles - Loma por un monto de \$ 1.700.000 y otro para iniciar la construcción del sector entre Barú y Palmar por U.S. \$ 12.500.000.

De este programa se están realizando algunos proyectos que muestran el siguiente estado de avance a la fecha:

Proyecto	Long Km	Costo en millones ¢	Inversión en el período	%realizado a la fecha
Escazú-Ciudad Co lón	20.1	82.0	31.0	79.0
Interamericana-El Roble-Caldera	12.3	40.0	7.0	58.0
Puente Barranca	0.2	12.0	4.0	58.0
Tárcoles - Loma	67.7	120.0	11.0	94.0
Puente Tárcoles	0.3	24.0	4.0	100.0

Programa para la Carretera Terrón Colorado Frontera con Nicaragua:

La construcción de esta vía se inició en marzo de 1977 con un contrato por un monto de 40 millones de colones para tan solo mi tad del proyecto y sin incluir el pavimento. Durante el período se logró hacer avanzar los trabajos en un 15 % con una inversión de 6 millones de colones. Pero lo más importante es que se obtuvo el fi nanciamiento con el BCIE de los recursos necesarios para licitar la terminación del proyecto, incluyendo la pavimentación total. El contrato de préstamo alcanzó la suma de ¢ 50.052.000.00 .

Programa para la Construcción de la Autopista San José-Cartago:

La anterior Administración había dado inicio, poco antes de temi nar su período, con recursos propios de la Institución, al trecho faltante de la autopista a Cartago. Seguía una ruta que se apartaba de los planos diseñados al efecto y el equipo disponible y asig nado no era el requerido para una obra de tanta importancia. Resolvi mos suspender de inmediato esos trabajos y buscar los recursos re cesarios con el BCIE para la realización de la obra conforme a los diseños técnicamente elaborados. El contrato de préstamo por un monto de ¢ 51.600.000.00 se suscribió el día 4 de julio de 1978 y ya se ha publicado el cartel de licitación respectivo, con lo que se garantiza que pronto será una realidad tan necesaria autopista.

Programa de Mejora de Caminos con Recursos Nacionales :

Con fondos propios se están asfaltando y mejorando 278.7 kilóme tros, con un costo de 132 millones de colones, habiéndose inverti do durante el período la suma de 24.0 millones de colones lo cual equivale a un 18.2 % del costo total del programa, según se des prende del siguiente cuadro :

Proyecto	Long. Km	Costo en Millones ¢	Invertido en el período	% realiza- do a la fecha
Calles Ciudad Quesada	1.5	1.5	1.5	100
El Roble-Vara Blanca	5.4	1.0	1.0	100
Sta. Clara-Javillos	7.0	1.8	1.8	100
Pavones-Siquirres	23.3	1.8	1.5	56
Cervantes-Turrialba	19.0	14.0	1.0	7
Río Claro-Paso Canoas	23.0	9.0	1.0	11
Quepos-Manuel Ant.	7.0	5.0	1.0	20
Sn. Mateo-Esparza	4.0	8.4	1.0	12
Sta Cruz-Tamarindo	31.4	14.8	1.0	7
Guápiles-Cariari	23.0	18.0	1.0	6
Sn Ramón-Zarcero	18.0	11.5	1.0	9
Cañas-Upala	61.6	31.0	1.0	3
Tablón-Corrallillo-Tobosí	2.5	13.0	1.0	8
Asfaltado Ruta 115	1.6	0.5	0.5	100
Sn Raf.-Monte La Cruz	4.1	1.3	1.3	100
Sn Isidro-Sn Pablo	5.0	1.0	0.6	100
Sn Pedro Poás-Poásito	12.0	4.0	0.5	100
Sn Juan -Río Segundo	1.6	0.3	0.3	100
Ciudad Quesada-La Marina	10.3	6.0	4.0	100
Florencia-Muelle ( primera parte )	6.5	0.7	0.7	100
Florencia-Muelle ( segunda parte)	10.0	1.3	1.3	100
TOTALES	278.7	123.0	24.0	18.2

Al mismo tiempo y bajo el mismo programa se encuentran en trámite de licitación las siguientes obras :

- a) Asfaltado Pacayas - Santa Cruz - Turrialba
- b) Asfaltado Rancho Redondo-Llano Grande-Tierra Blanca
- c) San Miguel - Vara Blanca ( asfaltado )
- d) Tratamiento Superficial en San Josecito - Ateamas
- e) Tratamiento superficial en Belén - Nicoya

Programa de la Carretera Periférica Sur entre Guadalupe y Hatillo:

Durante más de 25 años el país esperó el inicio de lo que se denominó la carretera de Circunvalación a san José. El tiempo sin que se cristalizara esta obra al punto de que los diseños se hicieron obsoletos. Aprovechando la existencia de grandes porciones de derecho de vía y muy concientes de la necesidad imperante de una comunicación periférica a la ciudad que permita el flujo de tránsito de este a oeste y viceversa sin la obligación de cruzar el centro de la ciudad, se tomó la decisión de dar inicio a la construcción de una vía dividida en cuatro vías que conecte Guadalupe, San Pedro y La Sabana, pasando por Hatillo.

Actualmente se trabaja intensamente en el primer tramo entre Hatillo y San Sebastián, trecho de 2 kilómetros que ya muestran un elevado porcentaje de avance.

La conexión tendrá una longitud de 11 kilómetros y un costo estimado de 66 millones de colones. La realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transportes con equipo y personal propio excepto la construcción del puente sobre el río María Aguilar que está siendo Objeto de una licitación.

Hay que resaltar la importancia de esta obra no sólo por sus beneficios para mejorar la congestión del tránsito en la ciudad capital, sino por el hecho de que cristalizará un viejo anhelo en demostración del lema : " COSTA RICA PUEDE ".

Programa para Pavimentar Calles de Ciudades y Pueblos :

Otra nueva política establecida por esta Administración, ha sido la de pavimentar algunas calles de las ciudades aledañas a los proyectos viales en construcción, aprovechando la presencia del contratista para ejecutar ese trabajo en forma más eficiente y económica.

Es grande la lista de comunidades que ya se están beneficiando con esta decisión, pero lo fundamental es que de mantenerse en el futuro esta acertada práctica, el beneficio cubrirá a todas las comunidades del territorio nacional.

## Programa de Arreglo y Mejora de Caminos en Plan Cooperativo con las Comunidades :

El Ministerio, fortalecido por las políticas de Gobierno orientadas hacia un mayor desarrollo de las áreas rurales, ha dedicado la mayor parte de sus recursos al mejoramiento de la red de caminos vecinales necesaria para el desarrollo de las regiones de alta recuperación económica y que requieren caminos con adecuadas normas de diseño, para absorber el tránsito prevaleciente y garantizar una adecuada comunicación con los centros urbanos. Para su construcción y mejoramiento, debido a su alta rentabilidad, se ha logrado el financiamiento con recursos externos.

La construcción y mejoramiento de estos caminos, ha incrementado el sistema de caminos vecinales que cumplen una función de caminos tributarios, de acceso o de penetración. Este tipo de caminos lo que requieren es de una superficie construída con material estable y adecuados drenajes que garanticen el tránsito permanente tanto en la época de verano como la de invierno.

Es precisamente por este tipo de caminos por lo que las Municipalidades y las comunidades en general se dirigen con más vehemencia en solicitud de ayuda, ya que generalmente los recursos locales son insuficientes y en la mayoría de los casos éstos son inexistentes. Sin embargo, las necesidades en estas comunidades son apremiantes y es muy lamentable que grandes cosechas importantes de las zonas se pierdan anualmente por falta de una comunicación adecuada, estando en muchos casos el camino a pocos kilómetros del centro de producción.

Concientes de la gran necesidad de mantener y mejorar esta gran red de caminos vecinales, opera y se ha dado gran impulso al Plan Cooperativo, el cual pretende estimular la iniciativa y la participación directa de las comunidades en la resolución de sus problemas camineros.

Este sistema cooperativo, en el cual el Ministerio aporta un alto porcentaje del costo de las obras, se ha robustecido, pero la demanda caminera ha sido superior a la disponibilidad de los recursos y no se puede garantizar el mantenimiento adecuado de los caminos lastrados.

En un país de tan alta precipitación lluviosa, montañoso y suelos de diversa calidad en donde los caminos vecinales son lastrados en su mayoría con pendientes pronunciadas, encajonados entre terrenos cultivados de alto valor y en grandes trechos con vivienda a todo lo largo del caminos, el costo de mantenimiento es elevado, ya que año tras año requiere la reposición de los materiales arrastrados por las fuertes lluvias.

Lo anterior significa que para poder avanzar en la solución de este agudo problema, que para las áreas rurales y nuestro campesino

significa el contar con vías de tránsito permanente es necesario emprender, con carácter de urgencia, un nuevo plan de acción de gran magnitud para :

- a) mantener adecuadamente la red existente de caminos vecinales para garantizar un aprovechamiento de la inversión realizada .
- b) reconstruir los caminos existentes para asegurar que los mismos sean transitables en toda época del año.
- c) construir los nuevos caminos de acceso o de penetración necesarios para complementar la red existente.

La obra realizada en el período se detalla seguidamente al referirse al mantenimiento de carreteras y caminos.

#### Mantenimiento de Carreteras y Caminos :

Con el objeto de capacitar al Ministerio en procedimientos y acciones más eficientes, se reorganizó toda la parte administrativa y operativa de mantenimiento de carreteras para ofrecer mejores servicios con costos menores, especialmente en lo referente al mantenimiento de todo el sistema vial del país, que de por sí ya es bastante extenso y crece acelerada y continuamente en todas las zonas del territorio nacional en razón del aumento de la producción y los factores que están promoviendo el desarrollo del país a un ritmo acelerado.

Además de la diversidad de funciones que en materia vial se desarrolla y atiende en las 11 zonas que abarcan el país, entre las que se mencionan el mantenimiento de los 2008 kilómetros pavimentados, 8199 kilómetros mejorados en lastre, además de los 15.879 kilómetros mejorados en lastre, además de los 15.879 Km de tierra que se deben tractorear y arreglar durante todos los años para sacar las cosechas, se atienden las peticiones municipales y comunales que incluyen la ejecución de los planes cooperativos que para el presente período representó la ejecución de 45 contrataciones con municipalidades.

Entre los programas de rehabilitación y asfaltado de calles urbanas en diferentes distritos del país se utilizaron 2.746.000 litros de asfalto entre los que se mencionan el asfaltado de la carretera Hospital México-Aeropuerto Santamaría, Calles de Orotina, Aduana de Alajuela, Calles de la Universidad de Costa Rica, Parques Nacionales, etc.

El mejoramiento de caminos vecinales demandó el transporte y colocación de 1.124.000 metros cúbicos de lastre, actividad que contempla obras tales como el camino de Bribrí a Sixaola, La Periférica Sur y una cantidad enorme de pequeños proyectos que van desde la reparación de puentes hasta la apertura de nuevos caminos.

Sin embargo, debe mencionarse que la labor eficaz ha sido difícil para atender los trabajos rutinarios en las vías, como lo es el mantenimiento de las urgentes peticiones de las comunidades. Lo anterior por cuanto el estado de los equipos no es el óptimo al tratarse para el desarrollo de las funciones de maquinaria en mal estado. lo que representa que el 12 % de la flotilla total debe de secharse, el 55 % están en regular o mal estado y el 10 % en reparación, por lo que solamente un 33 % de unidades se encuentran disponibles para ejecutar la labor vial por administración.

Por otro lado, el Ministerio ha planteado su preocupación por el estado de la red vial del país debido a la acumulación de mantenimiento atrasado, lo que ha provocado que dos terceras partes de las vías de Costa Rica necesiten ser rehabilitadas para que el nivel de servicio no sea afectado por deficiencia en la calidad de la superficie de ruedo y así poder programar su mantenimiento en la forma racional. Se ha impulsado enormemente la infraestructura vial pero las grandes inversiones que el Gobierno ha hecho en esa materia, están en juego, por lo que existe gran preocupación y quizás lo más importante, son los niveles de servicio inadecuados del sistema para satisfacer la demanda del transporte vial y los excesivos costos sociales y económicos que resultan de instalaciones de transporte vial mal atendidas.

Es por esto que el Ministerio ha iniciado un esfuerzo coordinado para establecer procedimientos y políticas para una efectiva administración del mantenimiento de vías a corto plazo, para reducir la acumulación de mantenimiento atrasado y para cumplir un programa sostenido de mantenimiento rutinario y periódico.

Debido a todas estas inquietudes y preocupaciones, se ha decidido contratar un grupo de expertos para hacer una revisión cuidadosa de una serie de aspectos vinculados a la actividad de mantenimiento vial, tales como : la responsabilidad institucional de los diferentes organismos estatales que tienen que ver con esa actividad las políticas básicas utilizadas por el MOPT en su planeamiento , programación y ejecución, así como la capacidad administrativa, tanto en su estructura como en la calidad y remuneración del personal clave.

Para lograr ésto, se decidió dividir los estudios en dos fases de tal forma que con la primera se pretende obtener los siguientes objetivos :

- i) preparar la base de un Programa Quinquenal de Mantenimiento, Mejoramiento y Rehabilitación de Caminos durante el período 1980-1984. Este programa incluirá :
  - el mejoramiento de secciones deficientes, en su aspecto estructural u operativo, del sistema nacional de vías ;

- la reducción de la acumulación de mantenimiento atrasado por medio de rehabilitación de vías, y
  - la intruducción de procedimientos y arreglos adecuados , para el mantenimiento periódico y rutinario de vías.
- ii) establecer la estructura para un sistema permanente de administración de mantenimiento de la red vial por medio de la revisión de los procedimientos y disposiciones que actualmente se siguen, la identificación de las deficiencias e ineficiencias existentes, y la elaboración de métodos operativos y organizativos mejorados.

La Segunda Fase consistirá básicamente en labores de seguimiento, ampliación de conceptos, evaluación de resultados y consolidación de las actividades correspondientes a la Primera Fase.

Fue así como el día 21 de diciembre de 1978, se firmó un contrato con la firma consultora BEL Ingeniería S.A., para la Asistencia Técnica en la Formulación de un Programa de Mantenimiento, Rehabilitación y Mejoramiento de Caminos.

Dicha firma consultora inició los trabajos el día 15 de febrero del presente año, y se espera a muy corto plazo obtener los resultados de acuerdo con los términos del contrato.

Toda esta labor de ejecución de tantos y tan importantes obras no podría realizarse sin el apoyo de los Departamento encargados de la programación, diseño y control de materiales que en sus respectivos campos han debido obtener resultados equivalentes en magnitud a los proyectos descritos.

El programa vial en desarrollo es el más ambicioso y amplio que jamás se planteara al país. Su ejecución requiere del máximo de colaboración y apoyo de la industria de la construcción nacional que tendrá que superarse para hacer frente a más de dos mil millones de colones que es el monto a realizar en el futuro inmediato.

## 2b Puertos :

Uno de los mayores obstáculos para una eficiente solución a los problemas portuarios que ha padecido el país, había sido la carencia absoluta de coordinación, el divorcio entre las instituciones que en alguna medida tienen que actuar en este campo.

La creación de la Comisión Portuaria Nacional mediante Decreto Ejecutivo N° 9500 T del 19 de enero de 1979, fue la solución adoptada por esta Administración a ese crónico problema. Constituía por los funcionarios de más alto nivel de las instituciones que parti

cipan de la actividad portuaria : MOPT, INCOP, JAPDEVA, FECOSA y Dirección de Aduanas, hacen que los resultados de sus decisiones ya se palpén en mejoras sustanciales al sistema portuario.

La magnitud de las obras que se construyen en los puertos del Atlántico como del Pacífico, permiten garantizar que para 1980 habrá que dado atrás el problema de congestión portuario con lo que se evitará un desperdicio cuantioso de recursos que se han venido fu gando en virtud de los costos excesivos que se pagan por concepto de sobretasas .

Pero en adición a las mejoras portuarias que realiza el MOPT en LI món, Moín y Caldera por monto superior a los 1.000 millones de co lones, es indispensable coordinar los sistemas de transporte y ap tar la administración portuaria para que se utilice con eficiencia las futuras nuevas instalaciones. Por ello la importancia de la función que cumple la Comisión Portuaria Nacional.

Se han realizado esfuerzos colectivos importantes para reducir el congestiónamiento aún utilizando las obsoletas instalaciones portuarias en servicio. Se ha tenido que iniciar una reparación costosa del muelle de Puntarenas, que padeciendo un deterioro obligó a la nueva Administración de INCOP, en colaboración con el MOPT, a reparar toda la estructura a un costo de 15 millones de colones para evitar un colapso.

Se inició el dragado de los muelles en Limón para habilitar a ple nitud el antiguo muelle metálico y el denominado muelle 70. Esta labor debió realizarse desde hace 5 años y no es sino hasta este período administrativo que con decisión se procedió a ejecutar el trabajo.

Se hacen ingentes esfuerzos por mejorar la administración de recursos en nuestros puertos.

El inicio de la atención de barcos en el nuevo Puerto de Moín y la próxima inauguración del sistema de roll on-roll off en Caldera sig nificarán el comienzo de la solución definitiva del problema portu rio que por tantos años ha aquejado al país.

Durante el período que comprende el presente informe, la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales dedicó la mayor parte de sus recursos a la atención y definición de soluciones del problema portuario nacional.

Tres son los proyectos actualmente en ejecución: Caldera, amplia ción de Limón y Moín.

## PROYECTO DE PUERTO CALDERA

### Obras Por Administración :

Las obras de este grupo avanzaron en un grado satisfactorio a pesar de que la mayor parte del equipo, debido a su edad, requirió reparaciones mayores. El rompeolas se completó hasta un 50 % aproximadamente; el tajamar exterior se avanzó hasta un 85 % . El relleno de recuperación se concluyó hasta un 65 % , en espera de la draga de succión con la cual se espera un avance notable en los próximos meses. En el período se terminaron las obras del acueducto y la línea eléctrica de Esparza al Puerto de Caldera, así como el ramal ferroviario de Salinas al sitio de las obras.

Otras actividades atendidas por el grupo fueron la producción y el acarreo de piedra del Tajo Dantas y el mantenimiento constante de la carretera Esparza - Caldera.

### Obras por Contrato :

Las principales actividades de El Contratista en el período fueron: a) construcción de campamentos, bodegas y talleres; b) adquisición de materiales provenientes en su mayoría de Japón; c) compra de equipo y d) construcción de un 50 % de los edificios administrativos y bodegas; construcción de un 10 % de las obras marítimas de atraque.

El avance de los trabajos por contrato ha sido de acuerdo a los programado e inclusive la posibilidad de que las obras se concluyan algunos meses antes de lo previsto .

### Otras Actividades del Proyecto :

Durante el período se efectuó un estudio de ingeniería de costas con la colaboración de un experto japonés, siendo las conclusiones del estudio muy oportunas para la decisión de algunos cambios en las obras complementarias del proyecto.

También se logró la venida de un experto en manejo de carga, quien preparó un informe con recomendaciones sobre el futuro manejo de carga a granel en la costa pacífica, trabajo realizado en coordinación con la Dirección General de Planificación.

Finalmente se continuó la labor de sondeos periódicos en la Bahía de Caldera y recolección permanente de datos sobre altura de olas.

## PROYECTO AMPLIACION DE PUERTO LIMON

### Obras por Contrato :

Las actividades principales de El Contratista fueron : a) instalación de facilidades para prefabricación de elementos de concreto ( bloques y pilotes ) ; b) instalación de talleres ; c) importación de equipos de construcción, incluyendo una draga de canchales ; d) dragado de un 75 % de la dársena frente al proyecto ; e) relleno de un 50 % de la zona de recuperación, f) trabajos de acondicionamiento de un tajo y camino de acceso para futura extracción del material del rompeolas ; g) inicio de las labores de prefabricación de bloques de concreto y pilotes.

### Obras por Administración :

El Ministerio llevó a cabo el tendido de nuevas líneas eléctricas - desde Pueblo Nuevo al Proyecto así como la instalación de una tubería de conducción de agua potable de 150 mm. Además se prepararon planos para la unión vial del proyecto con la carretera Limón - Siquirres .

### Otras Actividades del Proyecto :

Se encuentra prácticamente listo el cartel de licitación y especificaciones para la compra de equipo y manejo de carga, especialmente la grúa de pórtico para la carga y descarga de contenedores.

## PROYECTO DE MOIN

Llegó a ser tal la descoordinación en materia portuaria que los trabajos de este futuro centro portuario de iniciaron en febrero de 1977 sin el conocimiento previo y sin la aprobación técnica del Ministerio. El Gobierno de entonces encomendó los trabajos directamente a RECOPE. Esta Empresa había formulado cuatro contratos sucesivos con la empresa constructora NASEVY MARINE ENTERPRISE, que juntos alcanzaban la suma de 250 millones de colones.

Al asumir funciones el nuevo Gobierno se dispuso que la supervisión técnica de la obra sería asumida por el MOPT. Se puso entonces hacer una revisión detallada de los trabajos no sin antes tener que vencer una cantidad de dificultades de tipo técnico y administrativo contable, en virtud de que todo lo relativo a la obra se venía manejando en forma muy desorganizada, irregular, apartándose de los sistemas básicos de supervisión y mínimo control de calidad de obra.

Lo contratado abarcaba el dragado de un atracadero para barcos petroleros, un puesto para roll - on roll off y cuatro puestos para banano.

Teniendo el Ministerio serias dudas sobre la viabilidad técnica de el proeycto y en vista de los incompletos diseños en poder de RECOPE? SE OPTÓ POR CONT

RECOPE. se optó por contratar de inmediato a la firma alemana .... Rhein - Rhur para que evaluara el proyecto. Entre múltiples recomendaciones y cambios propuestos estaba el de limitar a dos puestos solamente los atracaderos para banano.

Entre tanto la revisión administrativa del MOPT detectó que a la Empresa Constructora que ejecutaba la obra se le habían practicado adelantos y sobrepagos por casi 50 millones de colones.

Las garantías contra estos adelantos eran sumamente débiles. y al reducirse el alcance del trabajo contratado las sumas giradas por adelantado cubrían casi en su totalidad el pago de lo que faltaba por realizar.

El contratista por otro lado estaba en total incapacidad económica para reponer las sumas giradas indebidamente. Así las cosas ,y en procura de una solución que no afectara el desarrollo de los trabajos y que en alguna medida resarciera a RECOPE en lo económico, se optó por rescindir el contrato y someterlo a arbitraje de liquidación. Esto se le encomendó a la firma Baltodano Echandi y Lara. Se comprobó el sobre pago y RECOPE para recuperar las sumas adelantadas tuvo que recibir a cambio todo el equipo y materiales de la empresa constructora.

La obra ha continuado ahora por administración, dirigida por el Ing Manuel Sáenz Herrero y contando con la supervisión del MOPT y su personal técnico.

Cobertura del Proyecto :

Recuperación de aproximadamente 200 hectáreas de terreno semipantanosas.

Construcción de un atracadero marginal de 218 metros para barcos sisterna, uno para barcos roll on-roll off , dos atracaderos para barcos bananeros con una longitud de 400 metros.

Instalación de una báscula para furgones.

Construcción de vías de ferrocarril y camiones

Construcción de un rompeolas de 450 metros de longitud

Instalación de cuatro grúas especializadas para carga de banano con capacidad para 18.000 cajas por hora.

Avance de Obras :

Dragado :

En el canal de acceso y en el Muelle petrolero se han dragado ... 805.000 m<sup>3</sup> para avance del 12 %. En la dársena del Muelle Bananero se han dragado 1.116.500 m<sup>3</sup> para un avance del 28 %.

Hinca de Pilotes :

Hasta el momento se han hincado 1.370 pilotes para un 60 % de avance.

La plataforma del muelle petrolero en una longitud de 218 m y de 5.712 m<sup>2</sup> está terminada en el 100 % .

El sistema de defensas petroleras, 12 en total, están debidamente instaladas.

El sistema de amarre petrolero, mediante la colocación de 12 bolderos está terminado en un 90 % .

La rampa para el atraque de buques ro - ro está concluida en el 100%

Comentarios :

De acuerdo a estimaciones del personal a cargo de la ejecución de la obra, la fecha probable de terminación será julio de 1980. Cabe agregar, que actualmente se están haciendo gestiones para que la Compañía Consultora Rhein Ruhr, presente un Plan Maestro, que integrando Limón y Moín haga frente a las necesidades portuarias futuras del Atlántico.

## PUERTOS DE CABOTAJE

### Obras en Golfo Dulce:

Se construyeron muelles y rampas para lanchas de desembarco o ferry en Cañaza y Playa Blanca en el interior del Golfo Dulce para agilizar y facilitar la carga y transporte de arroz de la zona de Golfito.

Para el mismo fin se construyó una rampa de concreto a la par del Muelle Municipal de Golfito y se proyectó un Muelle más funcional en Puerto Jiménez.

### Muelle de Cabotaje a Paquera :

Se completaron los planos de una instalación en el sitio conocido como Cuchillo que consta de espigón de tablestacas de acero y atracadero con rampa para ferry.

### Atracaderos para Ferry en Playa Naranjo y Estero a Puntarenas:

Se inició la reconstrucción total del atracadero en Playa Naranjo. En el atracadero de Puntarenas se comenzó la construcción parcial de la rampa y reparación del piso de madera.

Ambas obras tienen un costo aproximado que sobrepasa los dos millones de colones.

## 2c. AEROPUERTOS :

Han continuado las mejoras de la terminal del Aeropuerto Juan Santamaría que se ejecutan para dotar a ese puerto de entrada, de instalaciones que permitan un flujo de pasajeros y carga moderno y de capacidad suficiente para satisfacer una demanda creciente de tráfico.

Es palpable el avance en la construcción de los edificios para salas de abordaje. Se compraron tres puentes de telescópicos para embarque y desembarque de pasajeros a un costo de 4 millones de colones.

Para ajustarse al progreso de la construcción de las Salas de Abordaje, con las vigentes facilidades del Edificio Terminal, se inició la remodelación simultánea y progresiva, de las áreas de circulación de pasajeros internacionales, así como también fue ampliada a la Sala de Recibo Internacional, en un área de 450 metros cuadrados, implicando la redistribución de los filtros de migración y de aduana. Fue construida una Sala de Abordaje provisional utilizando áreas de expansión futura y con una área de 160 metros cuadrados. Fueron adelantadas las obras para acondicionar nuevas bodegas para carga de exportación utilizando tres estructuras de gimnasios. El trabajo para levantar paredes exteriores y colocar portones mecánicos y monitores para ventilación tuvo un costo aproximado de ¢ 544.000.00 .

Nuestro principal aeropuerto ha sido objeto de análisis a efecto de que a través de las mejoras que se le realizan, se obtenga el máximo de aprovechamiento de una inversión importante que puede todavía rendir beneficios al país sin demandar una sustitución total por el momento.

Se requiere cambiar el concepto que parece ha imperado en el pensamiento de las autoridades aeronáuticas del país, para que no sólo se piense en la facilidad que deben tener las aeronaves que utilizan los campos de aterrizaje nacionales sino que a su vez rinden comodidades a los usuarios.

En Santa Cruz de Guanacaste se construyó un campo de aterrizaje para aeronaves de fumigación con una pista útil de 700 metros de largo y 12 m de ancho, con acabado de lastre.

Se reconstruyó el campo de aterrizaje de Sámara, extendiéndose la longitud de 600 a 700 metros y el ancho de 6 a 25 metros; en la cabecera se le construyó una plataforma de 40 x 30 metros, todo terminado en lastre de 0.40 m de espesor. La intención es aportar medios para promover con el concurso del Estado la aviación agrícola

A un costo aproximado a los ¢ 200.000.00 se hicieron los siguientes trabajos mayores en el Aeropuerto de Golfito: ampliación de 322 metros de longitud por 20 m de ancho, así como la construcción de carpeta asfáltica en toda la dimensión de la pista. Esta obra fue cubierta con fondos del presupuesto nacional.

En el Aeropuerto de Limón se construyó, para reubicar las instalaciones físicas futuras, una plataforma en arena y grava, con un espesor total de un metro y una área de 2000 metros cuadrados, con un costo aproximado de ¢ 1.800.000.00 que fueron aportados del presupuesto nacional.

Equipamiento de las Salas de Abordaje y diseño final del edificio para pasajeros que ingresan al país y de la remodelación total de la planta baja del edificio existente.

Ampliación de las áreas de rampa del aeropuerto para carga y pasajeros e implementación del equipamiento requerido para la atención de aeronaves.

Adquisición de bienes para ampliar las áreas destinadas a recinto portuario, lo cual es de apremiante necesidad para la operación moderna del sistema.

Se asignó un equipo de construcción balanceada a la Dirección de Aviación Civil con el cual se pudo dar mantenimiento a algunos campos de aterrizaje entre los que se puede mencionar los de Upala, Sabogal, Caño Negro, Veracruz, Parrita, Liberia y Limón.

La Actividad aeronáutica del país se desarrolla en forma muy acelerada, tanto así como que la Dirección por medio de su Registro Aeronáutico Costarricense, recibió y tramitó un total de 502 inscripciones, otorgó 61 registros de matrícula a otras tantas aeronaves nuevas e inscribió 36 de ellas; igualmente inscribió un total de 496 licencias de personal aeronáutico (estudiantes, pilotos, mecánicos, miembros de tripulación) y 27 nuevos aeródromos del interior del país.

## 2d EDIFICACIONES NACIONALES :

La Dirección General de Edificaciones Nacionales es la dependiente del Ministerio de Obras Públicas y Transportes encargada de la planificación y la construcción de obras civiles destinadas a la docencia oficial y a otros usos públicos. Su mayor atención se ha concentrado a la ejecución de obras escolares.

La presente Administración ha creído indispensable que se opere una transformación organizativa para que esta Dirección se proyecte y se convierta en el instrumento técnico que asuma la responsabilidad de atender la ejecución o supervisión de aquellas obras públicas que emprenda el Poder Central.

Se podría evitar así casos tan lamentables como el de la reconstrucción del Teatro Raventós, iniciada en la anterior Administración y que hubo de suspenderse por la inadecuada utilización de recursos presupuestarios ; o el caso de los edificios que se construyeron contiguo a la Casa Presidencial, iniciados también en la Administración anterior , y que aún a esta fecha carecen de diseños y planos finales a falta absoluta de orientación técnica ya que la obra la inició la Casa Presidencial.

Este proceso de transformación está en marcha y paulatinamente se ha venido asumiendo la responsabilidad de las obras de otras dependencias.

Pero al mismo tiempo se ha operado un impulso a los programas que tradicionalmente ha ejecutado esta unidad administrativa.

Obras por Administración :

Para la atención de las obras siguiendo el sistema de administración directa dispone el MOPT de las unidades de base necesarias para darle soporte a esta modalidad, con la adecuada implementación en las áreas de materiales, de cuadrillas y de equipo. En la aplicación del sistema se promueve la participación de la comunidad y se trata de que ese aporte sea significativo y de que, dentro del proceso, sea creciente.

La demanda de la construcción de aulas es excesiva y a pesar del esfuerzo que la ha permitido concretar , la lista de obras que a continuación se detalla, el déficit sigue siendo de mucha magnitud.

En el período que se comenta se completó la siguiente obra :

TIPO DE OBRA	Nº	Monto
Aulas	575	¢ 28.750.000.00
Baterías S.S.	46	3.220.000.00
Servicios Sanitarios	43	200.000.00
Taller Artes	16	3.360.000.00
Pasos Cubiertos	3	12.000.00
Gimnasios	2	3.000.000.00
Cancha Basquet	1	100.000.00
Ayudas mano de obra	-	3.363.935.00
Ayudas materiales	-	8.534.430.00

Lo anterior totaliza una inversión de 55 millones de colones.

OBRAS POR CONTRATO :

Siguiendo la política trazada por el actual Gobierno de estimular la ejecución de obras a través de contratos con la empresa privada se ha incrementado esta modalidad, existiendo contratos en ejecución por más de 72 millones de colones distribuidos en las siete provincias de la siguiente manera :

Provincia de Alajuela :

1. Liceo Fco.J. Orlich de Valverde Vega	¢ 2.394.000.00
2. Escuela de Ganadería de Balsa de Atenas	6.364.500.00
3. Escuela de Enseñanza Especial de Alajuela Ctro.	388.000.00
4. Colegio Gregorio José Ramírez	2.608.000.00
5. Liceo de Atenas	640.000.00
6. Liceo de Naranjo	1.443.000.00
7. Escuela Nacional de Policía	4.990.000.00
8.- Liceo San José de Alajuela	777.000.00

Provincia de San José :

1. Edificio para Oficinas Gubernamentales	12.600.000.00
2. Liceo de Moravia	433.702.00
3. Liceo de Costa Rica	6.305.000.00
4. Liceo de Escazú	497.000.00
5. Liceo Napoleón Quesada	441.388.00
6. Liceo Unesco	1.430.000.00
7. Liceo Castro Madríz	2.365.700.00
8. Liceo Monseñor Odio	670.000.00
9. Liceo Monseñor Sanabria	1.799.950.00
10. Liceo de Alajuelita	2.364.000.00
11. Liceo Unesco	900.000.00
12. ITA de Pérez Zeledón	3.000.000.00
13. Escuela Juan XXIII, Curridabat	1.725.000.00
14. Escuela Hatillos 7 y 8	3.375.000.00
15. ITA Pejibaye de Pérez Zeledón	39.086.740.00

Provincia de Limón :

1. Colegio de Pueblo Nuevo	4.500.000.00
----------------------------	--------------

Provincia de Cartago:

1. Liceo de San Juan de Tobosi Sur	1.147.000.00
2. Liceo de La Suiza de Turrialba	1.475.000.00

Provincia de Heredia:

1. Liceo Carlos Pascua Zúñiga	386.000.00
-------------------------------	------------

Provincia de Guanacaste :

1. Instituto de Guanacaste	440.000.00
2. Liceo de Santa Cruz	695.000.00
3. Liceo Académico de Nicoya	425.000.00
4. ITA Fortuna de Bagaces	4.635.000.00

Provincia de Puntarenas :

1. Liceo Martí	Gimnasio en proyecto
----------------	----------------------

Al mismo tiempo, durante el período, se finalizó obras iniciadas en el período anterior por un monto de 44 millones de colones, obras que se indican a continuación :

Provincia de Alajuela:

1. Primera Etapa Gimnasio León Cortés de Grecia	364.000.00
2. Liceo San Pedro de Poás	964.500.00
3. Construcción Gimnasio Liceo de Naranjo	724.000.00
4. Colegio Gregorio José Ramírez	2.484.600.00
5. Ampliación del Liceo de Palmares	997.000.00
6. Escuela de Las Cañas de Alajuela	398.000.00

Provincia de San José:

1. Escuela Jesús Jiménez de Tibás	1.147.000.00
2. Centro Comunal de Barrio México	1.026.000.00
3. Liceo José Joaquín Vargas Calvo	1.700.000.00
4. Liceo del Sur	500.000.00
5. Colegio Académico de Puriscal	957.000.00
6. Colegio de San Marcos de Tarrazú	750.000.00

Provincia de Guanacaste :

1. Ampliación del Colegio de Liberia	3.545.000.00
--------------------------------------	--------------

Provincia de Heredia :

1. Escuela Nacional de Artesanía	5.995.000.00
----------------------------------	--------------

Provincia de Limón :

1. Ampliación del Colegio de Limón	4.600.965.00
------------------------------------	--------------

Provincia de Limón :

1. Colegio Agropecuario de Siquirres	890.000.00
--------------------------------------	------------

Provincia de Cartago:

1. Liceo Vicente Lachner, Cartago	1.398.000.00
2. Liceo del Tejar de El Guarco, Cartago	875.000.00
3. Liceo de Paraíso	936.000.00

Provincia de Heredia :

1. Liceo Nuevo de Heredia	2.398.000.00
2. Liceo de Barva	682.000.00
3. Liceo Carlos Pascua Z-, San Rafael	546.000.00
4. I.C.T. de Puerto Viejo Sarapiquí	800.000.00

Provincia de Guanacaste:

1. Escuela Josefina López Huertas	1.462.500.00
2. Escuela María Leal de Noguera, Santa Cruz	765.000.00
3. Construcción Gimnasio de Tilarán	1.287.000.00

Provincia de Puntarenas :

1. Gimnasio Liceo de Quepos	1.470.000.00
2. Colegio de Villa Neilly	820.000.00
3. Liceo Carlos Manuel Vicente, Golfito	600.000.00
4. Gimnasio Colegio Agropecuario, Coto Brus	690.000.00
5. Gimnasio I.C.T. de Parrita	1.477.000.00
6. Cancha al descubierto en Agua Buena de Coto Brus	500.000.00

Proyecto MOPT - BIRF :

A través del préstamo 915 - CR otorgado por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento ( Banco Mundial ), se está llevando a cabo la construcción de seis Institutos Agropecuarios y la ampliación que incluye Laboratorios de Ciencias, Taller de Artes Industriales, y Pabellón de Educación para el Hogar, en 25 Colegios Académicos. Asimismo este empréstito cubre la compra de equipo y mobiliario para estas 31 obras.

En el período del informe se han terminado las siguientes obras :

1. Instituto Agropecuario de Hojanca, Guanacaste
2. Instituto Agropecuario de Pacayas, Cartago
3. Ampliación Colegio San Sebastián, San José
4. Ampliación Colegio de El Guarco, Cartago
5. Ampliación Centro Educativo Holanda, Alajuela
6. Ampliación Colegio de Zarcero, Alajuela
7. Ampliación Liceo del Sur, San José
8. Ampliación Colegio Clodomiro Picado T., Turrialba
9. Ampliación Colegio San Luis Gonzaga, Cartago

Se encuentran en ejecución las siguientes :

1. Instituto Agropecuario de Buenos Aires, Puntarenas
2. Instituto Agropecuario de Aguas Zarcas, San Carlos
3. Ampliación Colegio de San Carlos
4. Ampliación Colegio de Esparza, Puntarenas
5. Ampliación Colegio León Cortés de Grecia
6. Ampliación Colegio San Pablo de Heredia
7. Ampliación Liceo Nuevo de Heredia
8. Ampliación Liceo Mario Quirós Sasso, Cartago
9. Ampliación Instituto Superior de San Ramón

Centros de Nutrición y Salud:

En el área de obras por administración se atienden también las construcciones que requiere el Ministerio de Salud ( PSR, CEN, CINAI ) para fundamentar sus programas dentro del campo de las Asignaciones-Familiares. La oficina ejecutora de las mismas, que goza de una cierta independencia funcional por disposiciones de la Ley de Desarrollo Social, sigue un programa que traza el Ministerio de Salud y realiza sus construcciones utilizando sistemas prefabricados, producto de su propia investigación, que han dado resultados muy satisfactorios en cuanto a costo, tiempo y calidad. En la actualida esta oficina ha planteado la necesidad de financiamiento para iniciar una línea de construcción de comedores escolares, en la cual hemos apreciado una demanda de considerable fuerza.

En total se construyeron en el período :

Maíz de Boruca  
Paso Canoas  
San Rafael de Abangares  
Naranjito  
San Cristóbal de Desamparados ( Sur )  
Colonia de Puntarenas de Upala  
San Jerónimo de Tarrazú  
Guayabo de Bagaces  
Boruca de Buenos Aires  
Los Angeles de Pococí  
Rivas de Pérez Zeledón  
Cuajiniquil de la Cruz  
Cimarrones de Siquirres  
Coronado de Osa  
Cabanga de Guatuso  
Santa Rosa de Pérez Zeledón  
Santa Rita de Río Cuarto  
Potrero Grande de Pérez Zeledón  
Santa Cecilia de La Cruz  
Palenque Margarita de Guatuso  
Corozal de Puntarenas  
San Miguel de Higuierón

Villa Briceño  
Liverpool de Limón  
Las Vueltas de La Cruz  
Cerro Azul de Nandayure  
Ciudad Quesada  
Gloria de Puriscal  
Bomba de Limón  
Pueblo Nuevo  
Concepción de Buenos Aires  
Platanillo  
Tres Equis  
Bonifacio  
La Vaca  
El Peje  
Pérez Zeledón  
Vara Blanca, Heredia  
Ujarrás, Heredia  
San Luis de Sabalito, Coto Brus

#### Mantenimiento de Edificios :

El MOPT, a través de sus áreas de obras por administración en el campo de la construcción liviana, da servicio de mantenimiento para edificios públicos en general, línea en la que la demanda de asistencia supera en alto grado a las posibilidades de la Institución.

#### Programas Futuros :

Considerando que algunos aspectos de nuestra labor de infraestructura marchan atrás de la demanda, a pesar de nuestros altos niveles de inversión y al margen de todo el empeño y de todo el esfuerzo que pone de manifiesto el funcionario del MOPT, en su diario quehacer, se dispuso estructurar y financiar en este período 78-79, y como un importante aporte en la definición de planes de construcción a corto plazo, un amplio programa de construcción y de mantenimiento - de carácter extraordinario - que dará verdadera y adecuada respuesta a algunos viejos problemas que se han venido arrastrando, que se ha tocado sólo marginalmente, y cuya solución no se alcanzaba a otear en el futuro inmediato. Nos referiremos básicamente al problema de mobiliario escolar y al del mantenimiento - de edificios escolares cuyas características permiten la aplicación de un sistema de contrato de servicios - que son los que albergan más de la mitad de la población escolar del país - ( el resto, que ya no significará una carga extrema, se seguirá atendiendo por administración, con recursos ordinarios). El programa incluye la suplencia o adquisición de los siguientes bienes o servicios :

- . 100.000 pupitres ( demanda actual )
- . mantenimiento básico, por contrato, para 500 edificios escolares

- . compra de 1000 aulas prefabricadas, completas y de 50 talleres
- . ampliación y mejoras en 10 estadios
- . construcción de 15 gimnasios multiuso

todo según un plan por ¢ 213.000.000.00 debidamente estudiado, de finido y desarrollado, que está listo para su pronta iniciación.

Este plano supone una contribución verdaderamente amplia, serie y positiva para un estado de cosas conflictivo, que ahora sí recibirá una adecuada respuesta.

#### 2d. Ayuda Comunal :

El Departamento de Ayuda Comunal juega un papel muy importante en las distintas comunidades del país pues sirve de instrumento y estímulo a la realización de obras con un alto grado de participación colectiva voluntaria.

Se promueve la participación de las comunidades, se les orienta y ayuda para la construcción de obras vieresas como centros comunales, iglesias cnetros de salud, plazas de deporte, parques, etc .

Durante el período se favoreció a 573 comunidades por medio de las Asociaciones de Desarrollo y Municipalidades con ayudas diversas de materiales y mano de obra básica.

Paralelamente se realiza un esfuerzo conjunto tripartito con el Ministerio de Salud Públicas y CARE para construcciones de Centros de Educación y Nutrición y Puestos de Salud Rural, con un total de 30 edificios construídos en los siguientes lugares :

CEN	Puerto Jiménez
CEN	Tapezco de Alfaro Ruíz
CEN	Esterillos de Parrita
CEN	La Fortuna de San Carlos
CEN	San Antonio de Corralillo de Cartago
CEN	Montaña Grande de Lepanto
CEN	Lauren de Corredores
CEN	Alumbre de Cartago
CEN	Las Delicias de Santa Cruz
CEN	La Garita de Alajuela
CEN	San Pedro de Santa Cruz
CEN	Arado de Santa Cruz
CEN-PSR	San Juan Bosco de Pérez Zeledón
CEN-PSR	Pedernal de Puriscal
CEN-PSR	Pozo de Agua de Nicoya
CEN-PSR	La Legua de Los Naranjos
CEN-PSR	San Pedro de Nandayure
CEN-PSR	La Guácima de Alajuela
CEN-PSR	Tabarcia de Mora

CEN-PSR	San Rafael de Esparza
CEN-PSR	Paracito de Santo Domingo de Heredia
PSR	Carrizal de Alajuela
CEN	Desamparaditos de Puriscal
CEN	Plantanares de San Jerónimo de Moravia
CEN	Veracruz de Pital
CEN	Huacas de Santa Cruz
CEN	La Uruca de Aserrí
CEN	Chircó de Santa Cruz
CEN	San Miguel de Desamparados
PSR	San Joaquín de Kutris

## INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL

Una importante labor fue realizada por el Instituto Geográfico Nacional durante el período que comprende este informe, procedió de acuerdo con lo planeado, de segundas ediciones del mapa a escala 1:50.000, habiéndose efectuado la publicación de las hojas de Tierras Morenas, Quepos y San Andrés.

En proceso se encuentran las de : Laurel, Istarú, Cahuita, Coto Brus, Río Banano, Chánguena, Abra, Canoas, Rincón, Unión. Igualmente se imprimieron mapas a gran escala de las ciudades de : Quepos de 1:10.000 y Brasil a escala 1:10.000. Además se confeccionan las de Limón a escala 1:10.000 y Cartago la segunda edición

las de Limón a escala 1:10.000 y Cartago la segunda edición, 1:10.000

Durante el año se publicaron cinco mapas especiales de los cuales tres fueron impresos en Estados Unidos, pues por su tamaño exceden la capacidad de nuestra imprenta, ellos son :

2 a. Edición : carta Aeropuertos de C. R.  
Reimpresión : Costa Rica escala 1:500.000  
Reimpresión : Costa Rica mural 1:350.000

Se preparó una nueva edición del mapa San José, a escala 1:12.500 que está en proceso de impresión allá en los Estados Unidos.

Se imprimieron en nuestros talleres los siguientes :

Geomorfológico, Costa Rica 1:1000.000  
Metalogenético, Costa Rica 1:500.000

Se prepararon tres mapas geomorfológicos regionales en cooperación a la Universidad de Costa Rica; Buenos Aires, Talamanca y Guanacaste.

Quedó terminada la preparación del Atlas Cantonal para el IFAM y se publicaron nueve mapas de grupos de suelos para OPSA.

Conforme al acuerdo de Cibalsa, se continuó con el amojonamiento de la frontera entre los hitos VI y XIII y XII a XII A en la zona de Los Chiles, quedando por amojonar la zona entre los hitos VIII y XI en esa región, y de ahí en adelante hasta la bahía Salinas.

Para otros Ministerios y Entidades y en colaboración con la Oficina de Planificación Sectorial Agropecuaria del Ministerio de Agricultura y Ganadería se prepararon mapas a escala 1:200.000 de gru

pos de suelos del país. Por otra parte continuó trabajando en varios proyectos del Instituto Costarricense de Electricidad, especialmente en los proyectos de Arenal, Pacuare y Boruca. Para la Comisión de Riego del Tempisque se efectuaron trabajos de toma de fotografía aérea y compilación fotogramétrica. Igualmente, para el Instituto Costarricense de Tierras y Colonias se tomó fotografía aérea de las zonas de Palo Verde y Coyolar.

## DIRECCION ADMINISTRATIVA

Durante el período comprendido la principal labor realizada por la Dirección, fue el diagnóstico del funcionamiento del Ministerio, con el propósito fundamental de determinar las deficiencias y buscar el mejoramiento de la organización administrativa. De esta manera, se configuraron unidades administrativas en las diferentes dependencias, con la responsabilidad de convertirse en un verdadero soporte de la función técnica de ingeniería, de hacer cumplir las políticas dictadas, los sistemas y procedimientos administrativos.

Con base a estudios del Departamento de Organización y Métodos, se elaboraron manuales de procedimientos e instructivos que sirven de guía en el cumplimiento de las funciones de las compras y almacenamiento, concediéndole mayor énfasis a las labores de registro y control de los bienes nacionales ; se prepararon e implantaron por primera vez manuales sobre clasificación y valoración de puestos , reclutamiento y selección de personal, registro y control de equipo y maquinaria, registro y control del patrimonio del Ministerio.

Se mantuvo actualizado diariamente el registro de las operaciones contables en las inversiones de los diferentes programas de construcción de obras públicas con financiamiento externo, cuyo monto total en el período ascendió a ¢ 415.584.530.82 ; y de las actividades ejecutadas con financiamiento interno, cuyo monto fue de ¢ 696.454.917.95

De acuerdo con estudios efectuados, se logró establecer un cambio en el sistema de pagos de la partida de Jornales, equiparándose los sueldos al del personal de Cargos Fijos, en lo que respecta a monto mensual a pagar y reconocimiento de aumentos anuales.

Desde el mes de noviembre de 1978, se está trabajando en el diseño de un Sistema Computacional integrado que relacione la Contabilidad General, la Contabilidad de Costos y los registros del Patrimonio, con los subsistemas de control de inventarios, control de equipo y maquinaria y control de recursos humanos y financieros.

Por primera vez se realizó el inventario físico total de mobiliario y equipo de Oficina, asignándosele a cada uno el correspondiente número de patrimonio , lo cual permitirá mantener un estricto control del mismo.

## CONCLUSION

Para el suscrito Ministro es sumamente placentero el poder emitir este informe sobre todo conciente de la amplia colaboración y eficiente desempeño de todo el personal del Ministerio, así como el respeto y consideración que las comunidades en todo momento nos ofrecieron .

Agradeciendo a los señores Miembros de la Asamblea Legislativa por su apoyo e impulso a las tareas que aquí desempeñamos.

A la Contraloría General de La República orientadora de una sana política administrativa, la gratitud por su consejo oportuno y respaldo.

La complacen

La complacencia sobre todo de poder recibir de la Auditoría General del Ministerio este informe :

" De los distintos informes remitidos oportunamente al señor Ministro, tenemos evidencia de una disminución fuerte en el aspecto de faltas cometidas por el factor humano. Además de la definición de acciones de los cuadros administrativos recientemente programada por el señor Ministro, creemos que la disminución de esas faltas y el mejor control de aspectos dolosos a su debido tiempo, se ha logrado gracias al apoyo irrestricto de su Despacho para que la Dirección General a mi cargo haya podido intervenir sin limitaciones - ni excusas de ninguna especie, en cualquiera de las actividades o relaciones de la Institución, ocurridas todos los niveles, en los distintos lugares del país; la Dirección General de Auditoría ha visto con verdadero optimismo como ese Despacho fomenta entre los Departamentos la consulta a nuestra Dependencia con lo cual se ha conseguido en muchos casos un diagnóstico oportuno y una ayuda eficaz para las Dependencias. En este sentido quedaron cortos nuestros recursos para complacer las solicitudes ."



Parte de las obras que se realizan en el nuevo Puerto de Caldera.



Maqueta del proyecto de Caldera, una vez finalizada la obra.



Parte de los trabajos que se llevan a cabo en la última etapa de construcción del proyecto Interamericana - Cuajiniquil



La carretera que une la Interamericana con Cuajiniquil es otra de las obras que se encuentra totalmente concluída.



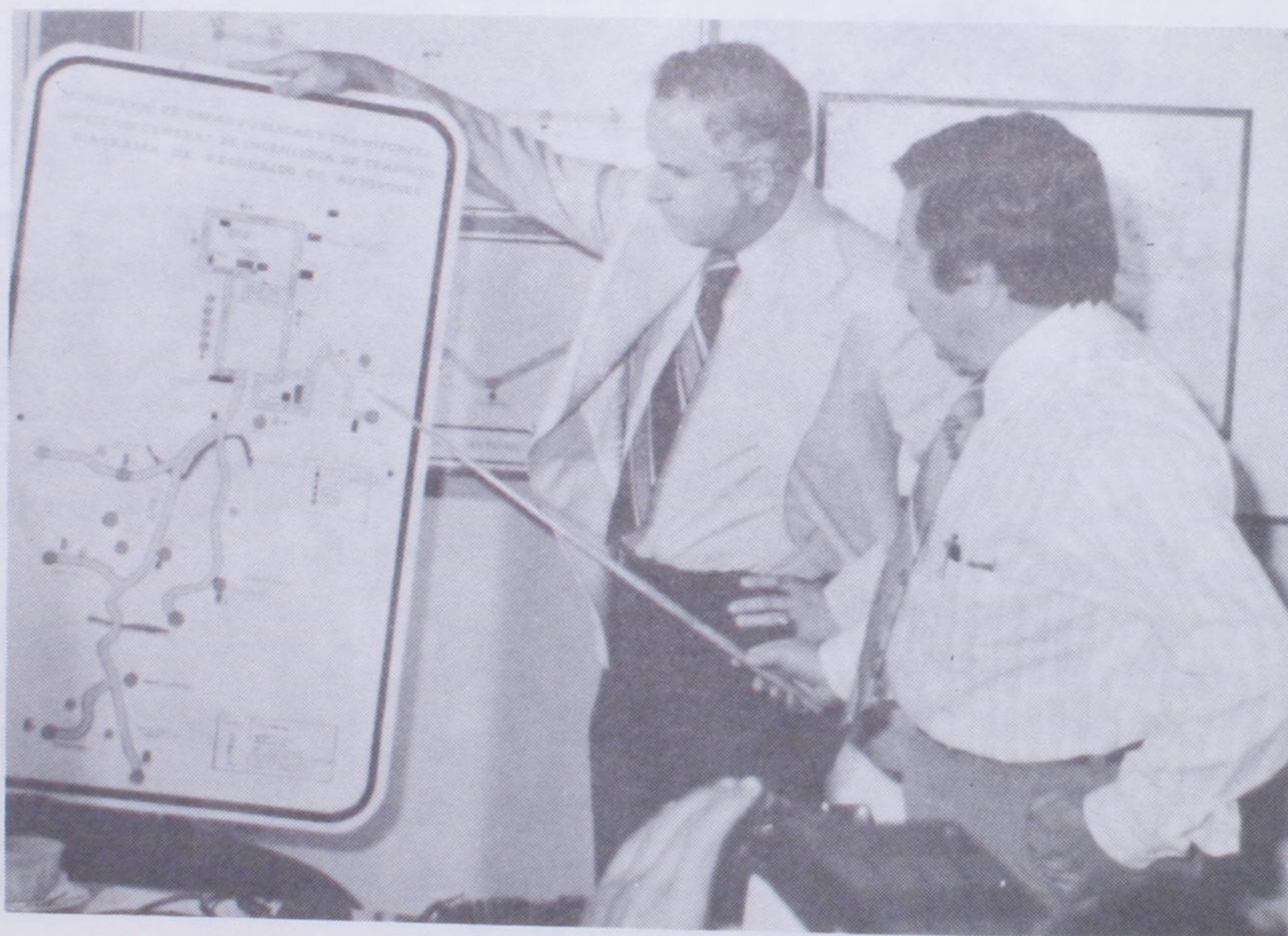
Vista parcial de la construcción del Proyecto Alemán, en Limón



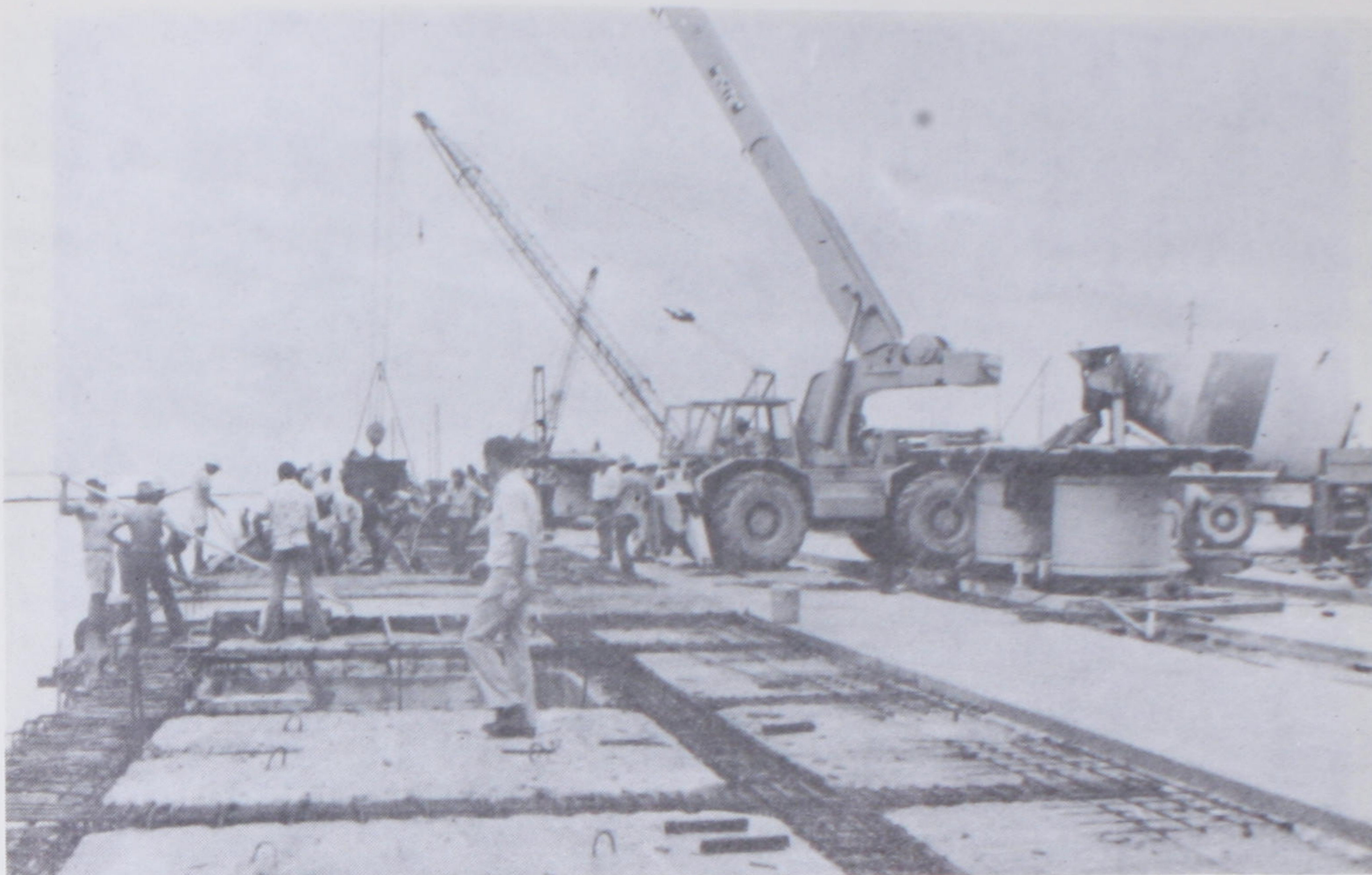
Trabajos que se realizan en la construcción del Proyecto Alemán, en Limón.



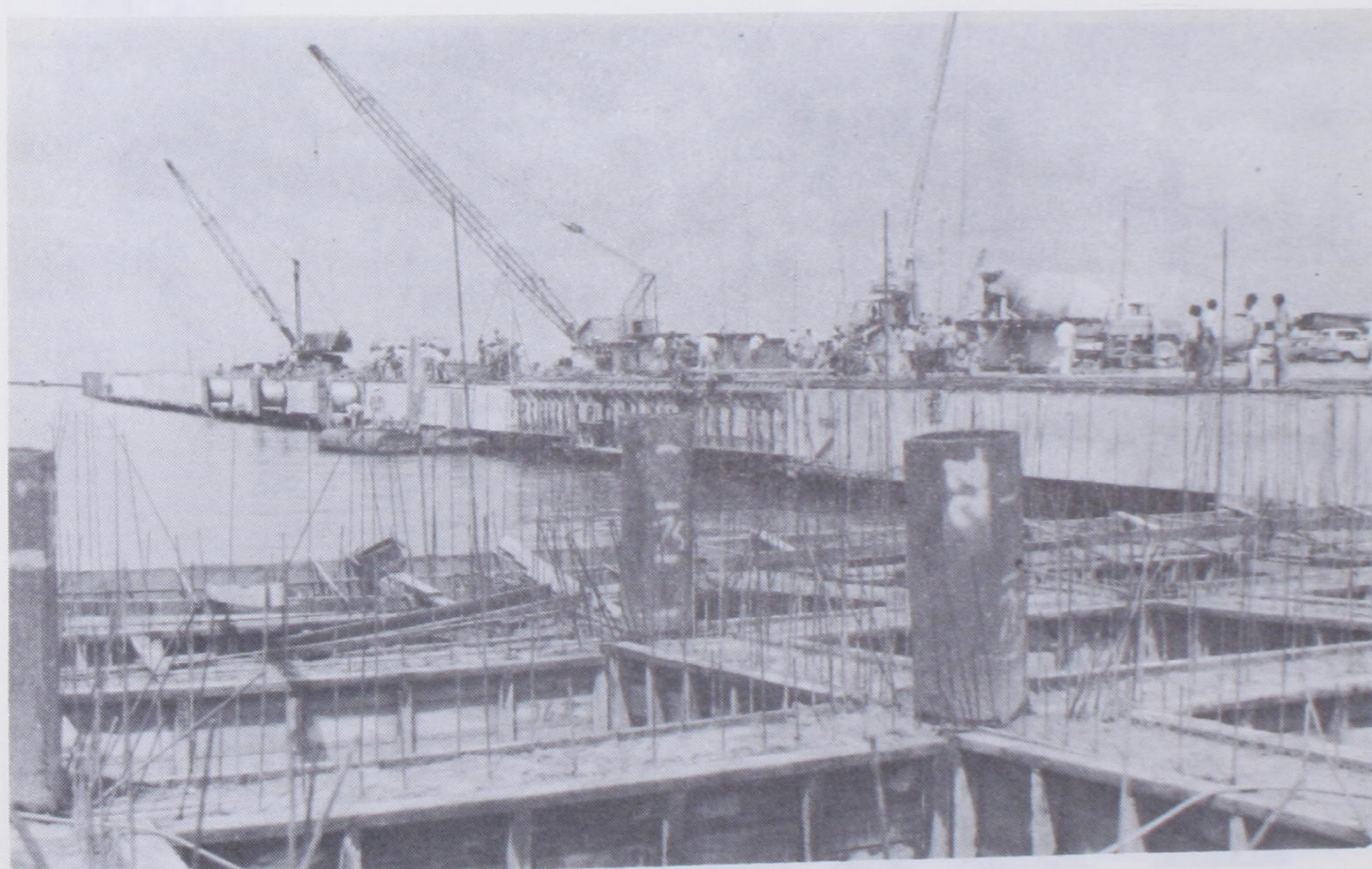
Intenso movimiento en la Dirección de Transporte Automotor, ello como consecuencia de las múltiples solicitudes de licencias.



El Ing. Méndez Mata y Javier González muestran el diagrama del cambio de las rutas de los autobuses.



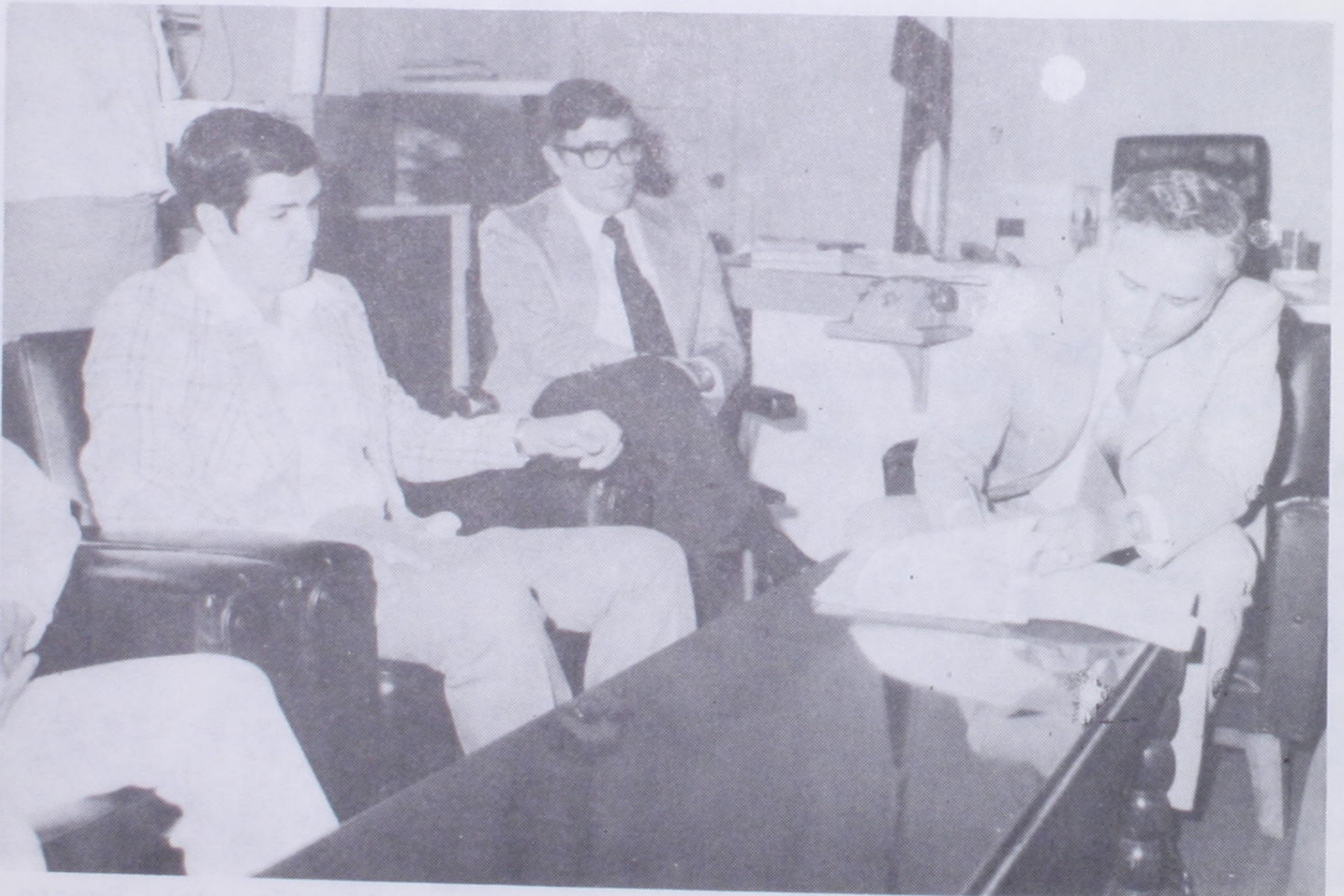
Aspecto de los trabajos en el Puerto de Moín, en Limón.



Aspecto de las obras que se realizan en la ampliación del Puerto de Limón



Momento en que se procedía a la firma del proyecto San Ramón - Zarcero.



Momento en que el Minis-ro de Obras Públicas firma el contrato para la construcción del Poryecto Río Claro - Paso Canoas.



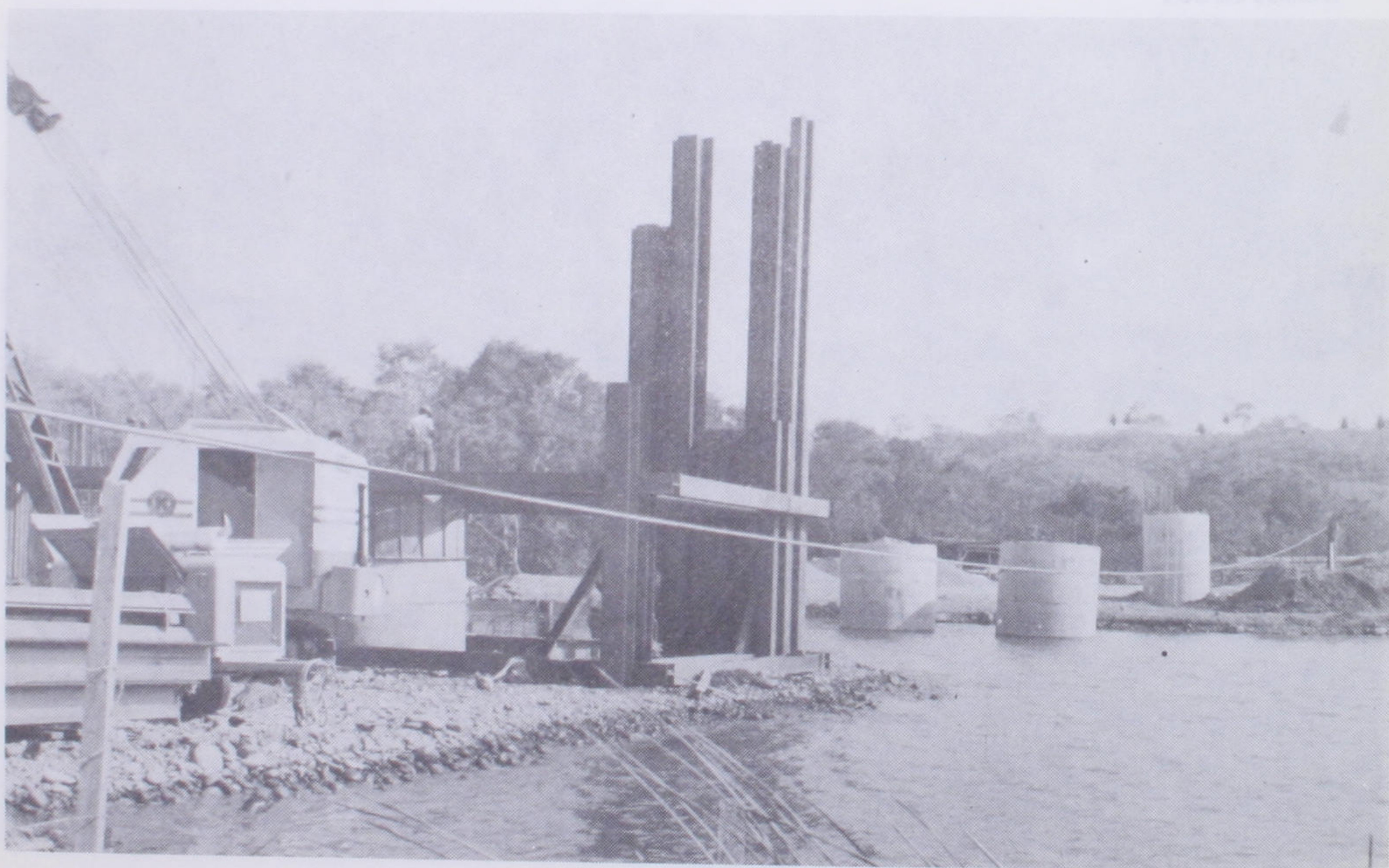
El Proyecto Cartago - Tierra Blanca se encuentra totalmente terminado y demarcado.



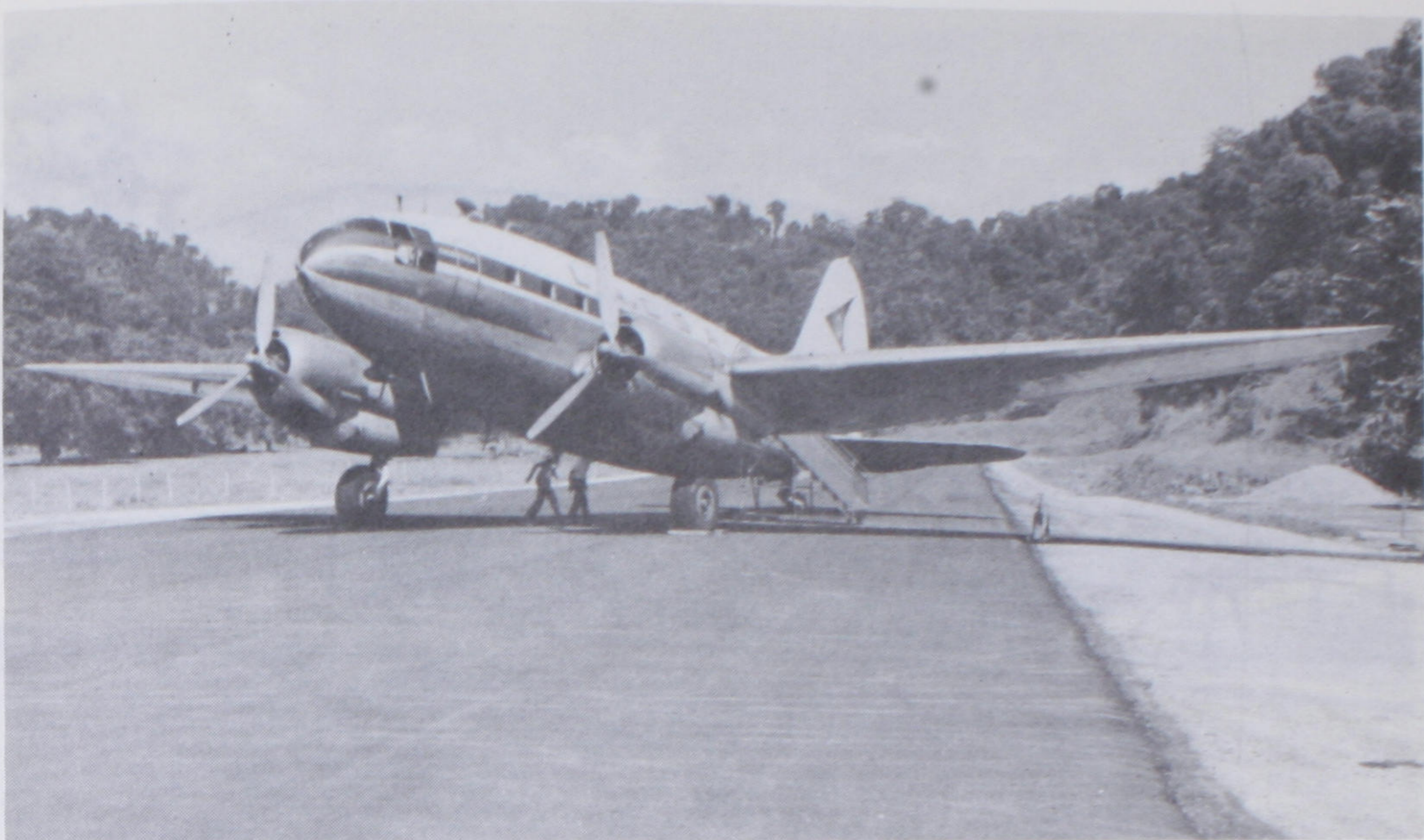
Parte de las obras que se realizan en la construcción del proyecto de la carretera Periférica, que une a Hatillo con Guadalupe.



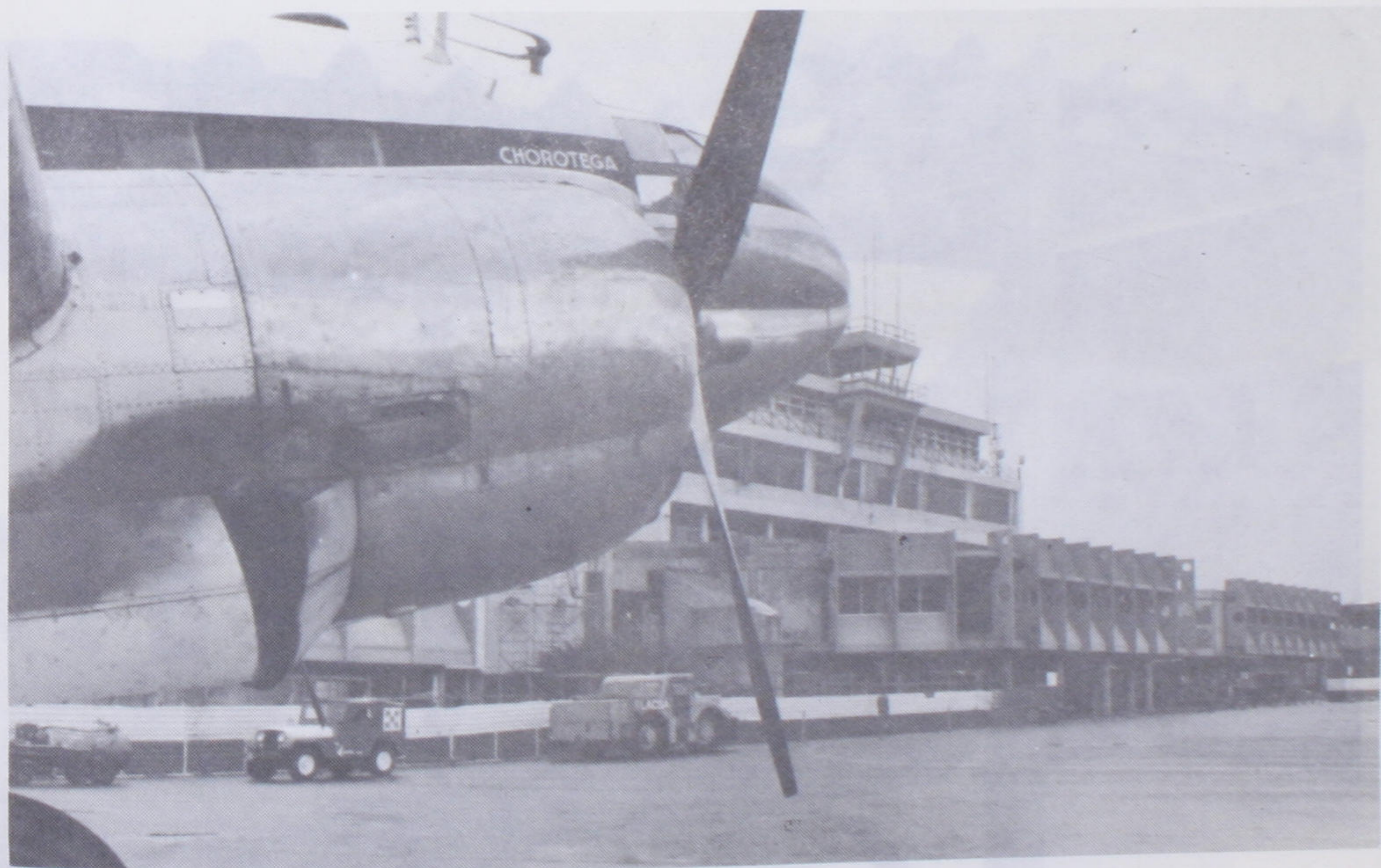
Trabajos que se llevan a cabo en la construcción del proyecto Bri-Brí.



Parte de los trabajos que se realizan en la construcción del puente sobre el Río Barranca.



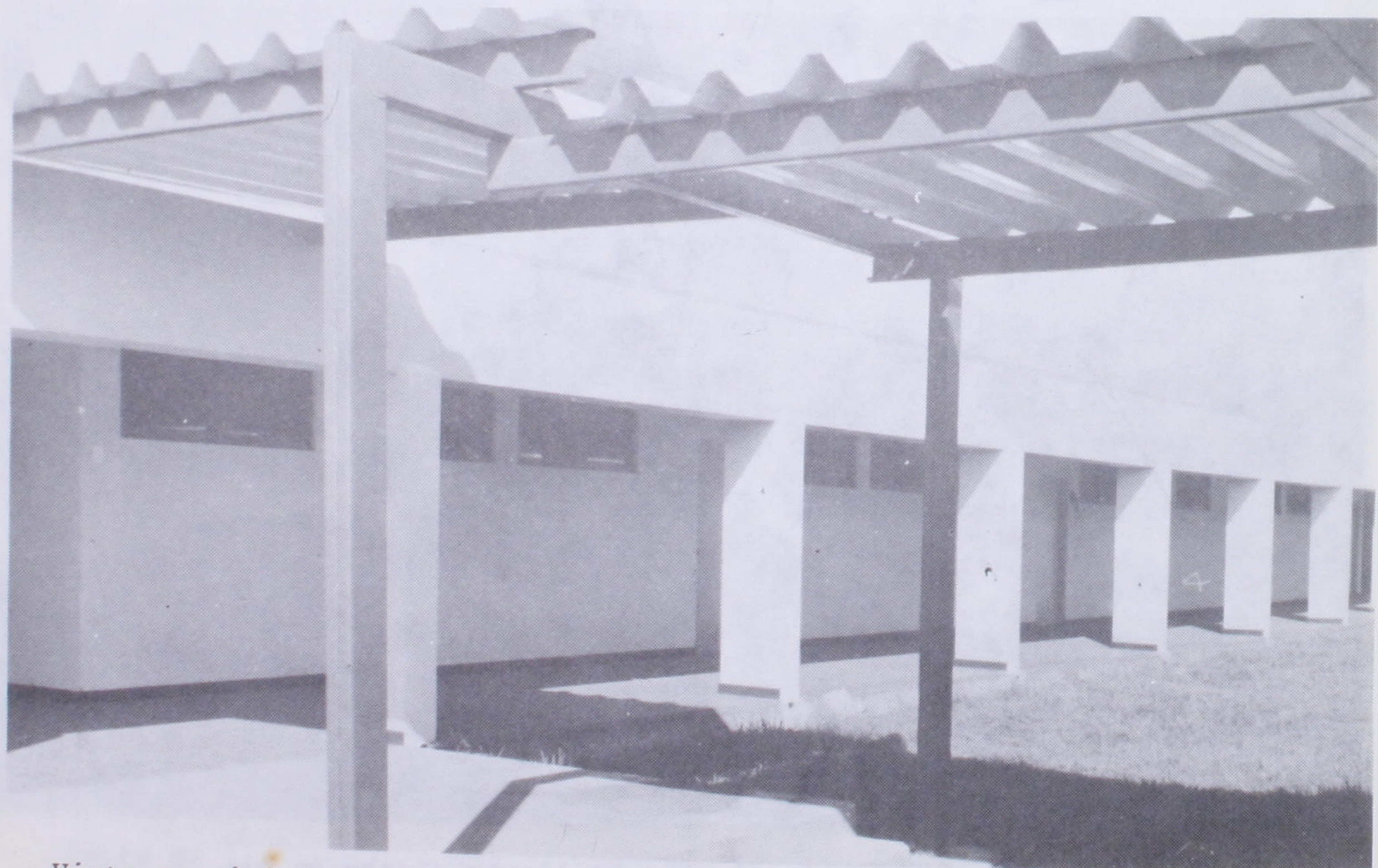
Totalmente asfaltada se encuentra la pista del aeropuerto de Golfito.



Trabajos de ampliación que se llevan a cabo en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.



Construcción de un gimnasio prefabricado en el Colegio Vicente Lachner.



Vista parcial de la construcción del Instituto Agropecuario de Hojanca.