



Una gestión con visión de futuro

San José, 17 de octubre del 2000.

Doctor
Miguel Angel Rodríguez Echeverría
Presidente de la República
Presente

Estimado señor Presidente:

Tal y como le indiqué en mi carta de renuncia, me permito presentarle respetuosamente y en consideración de su disposición e inspiración de rendir cuentas sobre la gestión de Gobierno, un informe de labores sobre mi desempeño como Ministro de Obras Públicas y Transportes.

El pueblo de Costa Rica deberá reconocerle a usted, señor Presidente, la voluntad de dotar al país de una mejor infraestructura vial y adecuados servicios del transporte. Sin lugar a dudas, su firmeza y determinación para iniciar un proceso de modernización en nuestro sector ha sido uno de los mayores aportes que los costarricenses han percibido y que conducirán a este país por la senda del desarrollo y el bienestar.

Aprovecho esta oportunidad para reiterarle mi profundo agradecimiento por su confianza, su apoyo, su orientación y su amistad. Estoy seguro que iguales sentimientos embargan a quienes desde el Ministerio de Obras Públicas y Transportes me acompañaron durante estos meses en que tuve el honor de servirle al país durante su Gobierno.

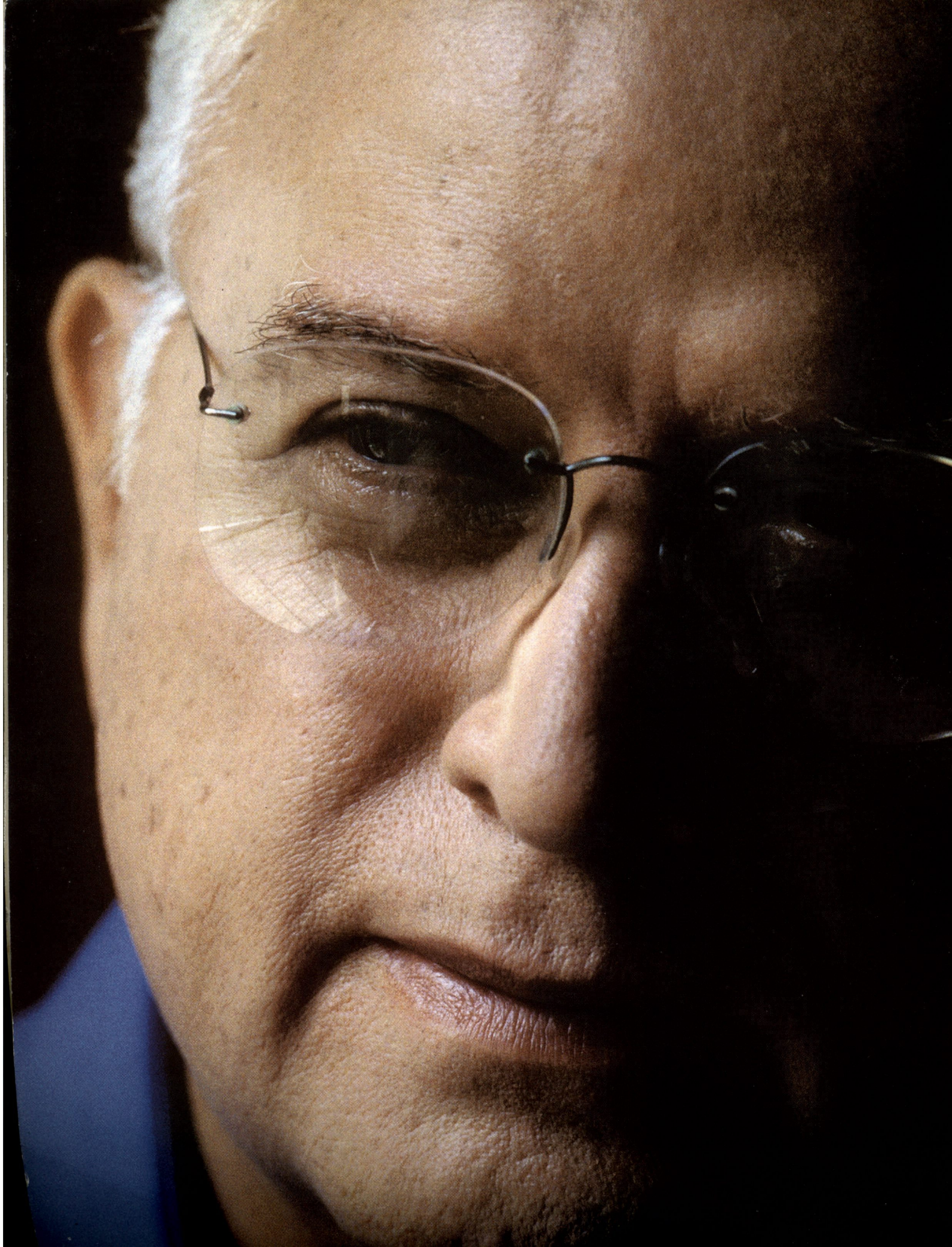
Le deseo los mejores éxitos en el resto de su período. Los costarricenses reconocerán su enorme esfuerzo por conducir al país hacia mejores condiciones de vida, de esto estoy convencido.

Para usted, para Lorena, para su familia, para todo el equipo de Gobierno mi consideración, mi respeto y mi amistad.

Afectuosamente,



Rodolfo Méndez Mata
MINISTRO



En ocasión de mi renuncia al cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes, y en cumplimiento con el deber de rendir cuentas sobre mi gestión, he preparado el siguiente informe de labores que presento al Presidente de la República, pero que hago de igual manera del dominio público, a efecto de que cualquier ciudadano pueda valorar o cuestionar mi desempeño en la labor con que se me distinguió desde el inicio de esta Administración.

Quiero expresar con toda claridad que mi mayor satisfacción es haber tenido la posibilidad de repetir el desempeño del cargo, veinte años después, para volverle a dar una orientación al país sobre lo que se debe hacer en el futuro con este Sector, pues no se trata solamente de lo que se ha podido hacer en dos años y medio, sino lo que queda sembrado.

Con visión de futuro se ha definido toda una estrategia de desarrollo y una programación de trabajo para los próximos siete años al menos. Si quienes tengan el honor de seguirme en el desempeño de este importante cargo, dan continuidad al trabajo iniciado, van a poder recoger una buena cosecha y darles al país y a los costarricenses un mejor sistema de vialidad y transporte.

Afortunadamente la generalidad de los políticos ya ha empezado a entender, que la calidad de los servicios del transporte es fundamental para promover el desarrollo, el progreso y el bienestar de nuestro pueblo.

Quiero manifestar mi expreso agradecimiento y reconocimiento a los señores viceministros, Ing. Mario Fernández Ortiz y Lic. Juan Mena Murillo, por su apoyo y solidaridad. A los presidentes ejecutivos del sector, Ing. Juan Ramón Rivera (JAPDEVA), Ing. Guillermo Ruiz (INCOP), Ing. Oscar Brenes (INCOFER), a los directores de las instituciones desconcentradas y a los directores de programas, y con ellos, a todos quienes aportaron lo mejor de su capacidad y esfuerzo para lograr la superación del sector de la infraestructura del transporte e imprimirle un renovado compromiso con el bienestar del pueblo de Costa Rica.

Rodolfo Méndez Mata. Ministro de Obras Públicas y Transportes



UN SECTOR DEFICITARIO	11
LA REACTIVACION	12
1. El fortalecimiento de la institución.	12
2. Las grandes obras viales.	12
2.1. La autopista Bernardo Soto.	13
2.2. El puente sobre el Río Tempisque.	13
2.3. La carretera Naranjo-Florencia (Ciudad Quesada)	14
2.4. La carretera San José-Caldera.	14
2.5. La Autopista General Cañas.	14
2.6. La Autopista Braulio Carrillo.	15
2.7. El Viaducto Este-Oeste.	16
2.8. El Viaducto Norte-Sur.	16
2.9. La Autopista Florencio del Castillo.	17
2.10. La nueva autopista a Heredia.	17
2.11. La nueva vía entre las autopistas Braulio Carrillo y Próspero Fernández.	17
3. Las carreteras nacionales.	18
4. Los caminos vecinales.	20
5. El Área Metropolitana de San José.	21
6. Los Ferrocarriles.	22
7. Los puertos.	23
8. El transporte aéreo y los aeropuertos.	25
9. El transporte público.	28
10. La administración vial.	31
10.1. La Educación Vial.	31
10.2. Ingeniería de Tránsito.	32
10.3. La Dirección General de la Policía del Tránsito.	33
CONCLUSIONES	
ANEXOS	

UN SECTOR DEFICITARIO

La situación fiscal deficitaria del Gobierno, que ha prevalecido a lo largo de los últimos veinte años, limitó la asignación de recursos financieros al Sector. Se acumuló principalmente por eso, un enorme déficit tanto en obras de infraestructura como en calidad de los servicios de transporte. Con esa condición se recibe en 1998 el Sector de Obras Públicas y Transportes.

El Ministerio, era una organización sumamente débil, desfasada en el tiempo. Sin recursos humanos para poder hacer frente a la demanda de servicios del país, particularmente en lo relacionado con el nivel profesional y técnico. Además, planteles, maquinaria y equipo en estado de calamidad, insuficientes y vencida la edad de servicio.

En el área de obras, no se encontraron programas, ni estudios ni diseños. Sin una orientación definida con visión de largo plazo para darle al país la calidad y cantidad de obras que se requiere.

La red vial del país, constituida por 7.200 kilómetros de carreteras nacionales y 28.000 de caminos vecinales, se encontraba en pésimas condiciones, los pavimentos totalmente desgastados, llenos de huecos y con malos drenajes. Se tenía bajo contrato, con vencimiento a dos meses, el mantenimiento rutinario de tan sólo los principales 1.300 kilómetros y con un reducido costo de un millón de colones por kilómetro al año.

La mayor parte de los proyectos de mejoramiento, rehabilitación o construcción en ejecución se encontraba "enferma", esto es, con problemas de financiamiento, calidad en los trabajos, con plazos de ejecución atrasados o vencidos y con una cola de proyectos en investigación por cuestionamientos técnicos y legales.

La industria de la construcción, entretanto, igualmente se encontraba debilitada. La mayor parte de las empresas constructoras no tenía ánimo ni estímulo para trabajar con otro interés que no fuera el de sobrevivir a lo que se interpretaba como malos tiempos. Por lo tanto, no tenían suficiente capacidad instalada para hacerle frente a una nueva demanda de obra vial. De hecho, las empresas sen-

tían vergüenza de exponerse a la opinión pública pues se les veía como las grandes responsables del mal estado de nuestras carreteras.

El transporte remunerado de personas, servido básicamente por autobuses y taxis, estaba absolutamente desorganizado. En el Área Metropolitana de San José el desorden amenazaba con hacer colapsar el tránsito vehicular que crece a raíz de un 8 % anualmente. Los servicios conexos, como revisión de vehículos y otorgamiento de licencias sufrían la ausencia de conducción administrativa, plagados de corrupción y desorden.

Por otra parte, la Policía del Tránsito no contaba con recursos humanos suficientes, ni tampoco con el equipo adecuado. Más bien, prevalecía un sentimiento en la opinión pública de que estaba sumida en la corrupción.

Los ferrocarriles estaban paralizados desde 1995, cuando la anterior Administración tomó la decisión de cerrarlos. Consideró en ese momento, que no se podía o no se debía financiar con recursos de Gobierno el déficit operacional del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Los puertos nacionales sobrevivían sin capacidad para atender la demanda, tenían servicios insuficientes e ineficientes: los muelles saturados, JAPDEVA e INCOP con exceso de personal y de beneficios salariales. En ejecución se recibió la construcción del muelle para cruceros en Puntarenas, como donación del Gobierno de la República China en Taiwán y la ejecución de un proyecto para rehabilitar parcialmente el muelle metálico de Limón para servir como puesto "roll-on/roll-off".

El Aeropuerto Juan Santamaría se encontraba sobrecongestionado. Dos semanas antes de la conclusión de la anterior Administración, se licitó un proyecto para contratar un Gestor Interesado que lo administrara por 20 años y construyese las obras necesarias para su funcionamiento. También se inició para esa misma fecha la ejecución de un contrato para la construcción de una parte del nuevo edificio terminal.

La Dirección de Aviación Civil, sobrellevaba apenas un período de acomodo, después que en la Administración anterior sufriera escandalosos actos de corrupción que la dejaron totalmente desorganizada. Al extremo tal que al inicio de nuestra administración y ante reiteradas llamadas de atención para que se cumplieran los convenios internacionales sobre seguridad aeronáutica, por parte de la Organización Internacional de Aviación Civil (OACI) y de la Autoridad Aeronáutica Federal (FAA) de los Estados Unidos de América, se recibió una sanción por parte de la FAA que le impuso limitaciones a la línea aérea nacional en sus vuelos a los EEUU.

transporte (carreteras, puertos, aeropuertos) en vez de por clase de servicio (infraestructura o servicio).

Además de los entes mencionados, se crea por decreto ejecutivo el Consejo Portuario Nacional como órgano coordinador de toda la actividad portuaria y del transporte por agua y se consigue, ya en esta Administración, aprobar la ley que crea el Consejo de Transporte Público el cual sustituye a la Comisión de Transporte Automotor y una reforma importante para el funcionamiento del Consejo Técnico de Aviación Civil (CETAC).

Hoy, la reestructuración es un proceso que avanza tenazmente. Para darle continuidad se contrató un equipo de trabajo que facilite la transición.

Se preparó y se presentó a la Asamblea Legislativa un proyecto de ley para crear un Consejo Nacional de Vías Cantonales (CONAVICA), que sirva de apoyo al compromiso que se mantiene en los gobiernos locales para la atención de la red de caminos vecinales. Este proyecto de ley incorpora la creación de un fondo vial para caminos vecinales y precisa los mecanismos administrativos para superar la prevaleciente ineficiencia con que se atiende el problema en la actualidad. Así se completa el círculo de transferencia de actividades del MOPT a órganos desconcentrados, excepto en lo relacionado con lo portuario, que ya se manejaba por organismos descentralizados (INCOP y JAPDEVA).

Es necesario que este proceso continúe. Se requiere por lo menos otro período administrativo completo de cuatro años, para lograr terminar el esquema de organización que se puso en funcionamiento.

2. Las grandes obras viales.

Temprano en la administración se definió un plan estratégico de largo alcance, el cual fijó un listado de prioridades en la ejecución de proyectos importantes que no se pueden realizar con recursos públicos. En trámite de contratación se recibió sólo uno: la Bernardo Soto. Todos los demás se identificaron y programaron en la presente gestión.

Las obras incorporadas a este plan son las siguientes: la autopista San José - Caldera, la Autopista General Cañas que incluye la terminación del tramo norte de la Circunvalación, la ampliación a cuatro vías de la carretera San José - Limón, la reconstrucción y conclusión de la Florencio del Cas-

LA REACTIVACION

En forma resumida se hará una presentación de las tareas cumplidas durante estos últimos dos años y medio.

1. El fortalecimiento de la Institución.

Con el financiamiento de un crédito del Banco Mundial, la firma de consultoría Louis Berger Intl. concluía un diagnóstico y una recomendación para una nueva estructura organizativa en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Afortunadamente coincidía con la propuesta planteada en la campaña del entonces candidato a la Presidencia de la República, Dr. Miguel Ángel Rodríguez. Esto facilitó la puesta en marcha de un proceso de reestructuración institucional. Contribuye a ese propósito, que al término de la Administración anterior se consigue la aprobación legislativa para la creación de dos nuevas instancias funcionales: el Consejo Nacional de Concesiones (CNC) y el Consejo Nacional de Vialidad (CONAVI).

La decisión es convertir al Ministerio en un órgano que desempeñe el papel de rector, planificador, coordinador y supervisor para el Sector, que deje la administración y ejecución de los distintos programas en órganos desconcentrados. Para ello se agrupan instituciones según el modo de

tillo, una nueva autopista entre San José y Heredia, una nueva conexión entre la Braulio Carrillo y la Próspero Fernández, la carretera entre Naranjo y Florencia, el puente sobre la desembocadura del Río Tempisque, una conexión, que propuse por iniciativa personal, en forma de viaducto o puente elevado, entre la parte este de la ciudad de San José cerca de Plaza González Víquez y el oeste, en la Sabana. Finalmente otro viaducto Norte Sur, de Plaza González Víquez a la Braulio Carrillo. Como se ve, una obra para ocho años de constante esfuerzo. Véanse los avances:

2.1. La Autopista Bernardo Soto.

Fue el primer ensayo por concesión de obra pública iniciado durante la Administración de don José María Figueres. Lamentablemente se trató de un proceso cargado de errores en todo su trámite licitatorio que hizo que se durara casi tres años para llegar a tener un contratista adjudicatario. No fue sino hasta noviembre de 1998 que la Contraloría General de la República terminó por resolver una última apelación que confirmó a la firma mexicana Marhnos como la adjudicataria. No quedó otra cosa que formalizar el contrato para evitarle al país tener que reconocer daños por una negativa a confirmar una adjudicación legalmente obtenida. Lo cierto es que esta empresa nunca mostró capacidad financiera para hacerse cargo y enfrentar la obra. Como empezó de mal el proyecto, así terminó. Se tuvo que iniciar formalmente un proceso de rescisión, para buscar recuperar el bono de garantía y otros daños y perjuicios.

Esta autopista está totalmente dañada en su superficie de ruedo. Ante esta situación tomó la determinación de colocar una carpeta asfáltica en toda su longitud, que le dará vida al pavimento por lo menos durante unos tres años mientras se pone en manos de un concesionario.

Para ampliar la carretera, por lo menos entre el Aeropuerto y el cruce a Atenas, o mejor hasta Grecia, el Gobierno no tiene el dinero necesario. Por eso es menester seguir buscando una solución que ponga la carretera en manos de un concesionario. El plan es agregarlo a la concesión de la Autopista General Cañas cuya licitación está próxima a publicarse. Esto además hace el proyecto más atractivo y permite incluir la conexión a Sarchí de Valverde Vega. Se espera licitar el proyecto completo en el primer trimestre del 2001.

2.2. El Puente sobre el Río Tempisque

Gracias a una gestión muy personal del Presidente de la República, don Miguel Ángel Rodríguez, ante el Gobierno de la República de China en Taiwán, se consiguió una donación de ese Gobierno para construir este importante puente que va a permitir un desarrollo más acelerado, particularmente para los pueblos guanacastecos.



Tiene una longitud de casi 800 metros, es de dos vías con aceras. Consiste en una estructura de acero montada en fundaciones sobre pilotes. Con dos tramos, uno subdividido en ocho pilas cada 65 metros y el otro con una longitud de 260 metros. Su costo se estima en 28 millones de dólares. Ya se inició la construcción, a cargo de la empresa taiwanesa RSEA Ingeniería. Los trabajos dieron inicio a principios de este año y su conclusión se estima para mediados del 2002.

La administración y supervisión de la obra está a cargo del Ministerio para lo cual se abrió una oficina, dependiente del Viceministro, que brinda asistencia y apoyo a toda la gestión que por su parte realiza la Embajada de Taiwán en Costa Rica.

2.3. La Carretera Naranjo - Florencia (Ciudad Quesada).

Los primeros análisis sobre esta carretera señalaron que tenía un costo estimado en 75 millones de dólares, lo que hizo ver que la obra no tenía viabilidad mediante un proceso de concesión pues la tarifa al usuario sería excesiva. Tampoco el Gobierno podía manejar su costo por limitaciones fiscales a pesar de que se contaba con un crédito del Gobierno de China en Taiwán por un monto de 35 millones de dólares.

De nuevo una gestión del presidente Rodríguez consiguió la donación del Gobierno de China en Taiwán en dos campos. Primero, una de más de 2 millones de dólares para que una empresa consultora de ese mismo país revisara los diseños, los modificara y los concluyera, bajo normas de diseño menos severas. Así, este trabajo que se inició a finales del año pasado y debe concluir en abril del 2001, ya está avanzado y se estima que el costo del proyecto se reducirá a 58 millones de dólares.

La otra consiste en el compromiso, ya formalizado, de donar el monto que, por encima de los 35 millones de dólares que ya prestaron, sea necesario para concluirlo.

Paralelamente se ha venido definiendo, por personeros de la Embajada de China y del MOPT, los mecanismos de contratación de obra que se utilizarían para licitar a mediados del 2001.

2.4. La Carretera San José - Caldera

La Administración Figueres había decidido suspender cualquier intento por resolver la construcción de la carretera entre Ciudad Colón y Orotina. Problemas en la expropiación de los derechos de vía la habían desestimulado.

Por eso, uno de los principales retos establecidos por este Gobierno, fue construir el tramo de carretera pendiente desde hace 20 años. Para lograrlo, se definió la necesidad de hacerlo a través de la figura de la concesión. Por no ser rentable la sola ejecución de este tramo, se decidió agregarle dos más: de Orotina a Caldera y entre San José y Ciudad Colón. Esto implicó hacer cambios y ajustes en los diseños de construcción, además, volver a estudiar financieramente el proyecto. Adicionalmente, se decidió construir con recursos propios los cinco puentes mayores entre Ciudad Colón y Orotina,

que por su magnitud tienen un valor superior a los 25 millones de dólares.

Especialmente el tramo entre Escazú y Santa Ana fue objeto de mucho estudio, pues el desarrollo urbano que se está produciendo en esa zona, obliga a la previsión en los diseños para garantizar el flujo de tránsito que generará.

En cuanto a los cinco puentes mayores, fue necesario activar el contrato del puente sobre la Quebrada Salitral y el de Concepción cuya ejecución estaba suspendida. Más aún, la adjudicación de los otros tres puentes había sido retenida en la Proveduría Nacional. Así era la falta de decisión del Gobierno anterior. Lógicamente y con seguridad, opté por reactivar y ordenar su adjudicación. Para mí esto marca el verdadero inicio de la construcción de esta magna obra. Se debe concluir la construcción de los cinco puentes en el verano del 2002.

Actualmente, se trabaja activamente en los cinco sitios, pero el puente más avanzado es el de Salitral, cuya superestructura fue colocada precisamente este mes.

También fue necesario concluir los trámites de expropiación para conseguir los derechos de vía que estaban pendientes de resolución.

Primero se licitó la precalificación de empresas. Luego propiamente el cartel de licitación. Las ofertas se recibirán a finales del mes de octubre y los trabajos de construcción se realizarán el año entrante.

2.5. La Autopista General Cañas

Indiscutiblemente es una de las principales vías nacionales que está totalmente saturada y congestionada. Urge su ampliación a 6 carriles. Se hallaron algunos estudios en el MOPT, bastante mediocres, por cierto, y básicamente ideas sobre los cambios geométricos.

Tomé la decisión de agregarles a los estudios de la empresa consultora Louis Berger Intl., la preparación de los estudios de concesión de esta vía. Se tenían que diseñar todas las intersecciones y proyectar los cambios en las estructuras de los puentes. Volver a hacer estudios de demanda de tránsito y, de nuevo, los estudios financieros.

Se decidió también adicionarle la conexión entre el Aeropuerto y Santa Ana, para unirla con la Próspero Fernández. Pero por la factibilidad del proyecto de generar recursos en exceso, se decidió hacerla contribuir con 50 millones de dólares para que con estos recursos se construya el tramo norte de la circunvalación. Esta decisión va a ser revisada para determinar si se sustituye con la incorporación al proyecto del viaducto entre el Este y el Oeste, que requiere de un subsidio o contribución de esa magnitud.

2.6. La Autopista Braulio Carrillo.

Sin duda alguna constituye una de las vías fundamentales para la economía del país. Cada kilómetro de los 150 que separan San José de Limón reviste importancia. Nuestro intercambio comercial se produce principalmente por el Atlántico y ésta es la única vía de acceso al puerto de embarque. Desde su conclusión, no hace mucho más de una década y a causa de la debilidad del mantenimiento, ha sufrido un enorme deterioro. La inestabilidad de los

taludes, los constantes derrumbes y cierres de la vía, la hacen quizás la más riesgosa y peligrosa, convirtiéndose en una mortificación para los usuarios. El 50% de los usuarios, precisamente, son vehículos pesados. Una cifra extraordinaria que explica su trascendencia estratégica.

Es urgente reconstruirla, pero más aún, ampliarla para que brinde un mejor servicio. Es por la composición de su tráfico, una vía muy lenta. Se tiene que resolver, además, la inestabilidad de sus taludes.

Contratar los diseños y estudios económicos para una futura concesión requirió la colaboración del Banco

Mundial, que accedió a mi gestión de postergar la fecha de conclusión del crédito sectorial y su voluntad de permitir financiar con esos dineros, éstos y otros estudios similares.

Gracias a eso, hoy están prácticamente concluidos los estudios. Ya se sabe que la ampliación a cuatro vías es factible sin afectar el Parque Nacional Braulio Carrillo, y que la posible tarifa sería del orden de \$0.02 por kilómetro.

Siento enorme satisfacción al poder informar que esta licitación puede iniciar su trámite en los primeros meses del año entrante.



Así mismo, el financiamiento de todos estos estudios ha sido difícil. La mayor parte de las veces, quienes juzgan la labor de un funcionario no se percatan de las enormes limitaciones que le imponen la ausencia de recursos y los estrictos procedimientos de contratación que tiene la administración pública.

Pero se ha salido adelante. Ahora el tropiezo ha sido la falla de la Bernardo Soto, que ha forzado a realizar estudios complementarios para incorporarla a la licitación. Principios del 2201 debe ser la fecha en que se publique el cartel de licitación de esta obra, que por cierto se inicia en el Parque Metropolitano La Sabana.

2.7. El Viaducto Este - Oeste.

Muy al inicio de la Administración tuvo la visión de plantear este proyecto con la finalidad de que se estudiara como opción al problema del congestionamiento vial del Área Metropolitana de San José. La idea consiste en aprovechar el derecho de vía del ferrocarril, que atraviesa la ciudad desde la Plaza González Viquez hasta la Sabana. Se cuenta con un derecho de vía de al menos 15 metros y la distancia entre puntos terminales quizá de 3 kilómetros. Este proyecto permitiría al tránsito que cruza la ciudad de este a oeste y viceversa evitar el paso por el centro urbano. Anticipando un costo elevado para esta obra, se pensó programarla como una obra para concesionar.

De acuerdo con estos estudios, la obra se justifica plenamente y se comprueba que su concepto es una muy buena solución para el problema vial del Área Metropolitana. Por iniciativa de los consultores, la estructura escogida tiene la bondad de que mantiene la posibilidad de utilizar para el ferrocarril la superficie actual pues eleva el paso a un segundo nivel para el tránsito en un sentido y para el otro, se propone construir un paso debajo de la superficie.

El estado actual del proyecto permite que se licite en un corto plazo, tan pronto se terminen de ajustar los estudios financieros. La dificultad reside en que la tasa de peaje sería muy elevada a menos que se subsidie una parte del costo con recursos propios del Gobierno. La otra posibilidad en estudio es incorporar el proyecto a la licitación de la General Cañas. Ello permitiría que la ampliación de esta vía contribuya con el costo del viaducto en vez de la suma que se había pensado destinar para el tramo de la Circunvalación Norte.

Se harán los estudios y antes de dos meses se tendrá el resultado que, por análisis preliminares, se cree positivo. Ésta será sin duda una de las mayores contribuciones del Gobierno de don Miguel Ángel Rodríguez para la renovación del Área Metropolitana de San José.

2.8. El Viaducto Norte - Sur.

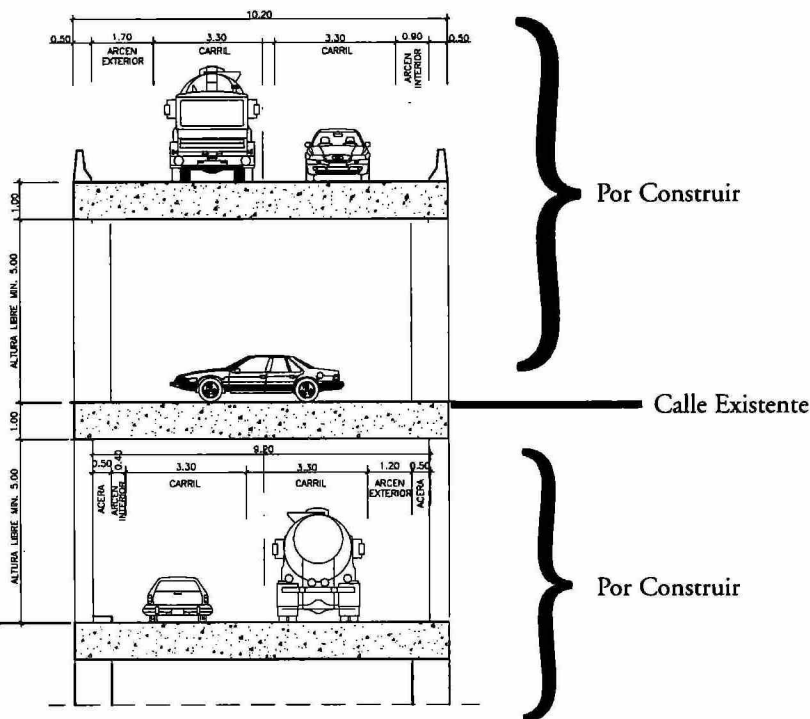
Es otra iniciativa, en este caso posterior a la del viaducto este - oeste. El tramo nace de la misma Plaza González Viquez y sigue por el derecho de vía del ferrocarril hacia el norte, buscando la estación del ferrocarril al Atlántico y continuar de ahí siempre siguiendo el mismo derecho de vía, hasta alcanzar su cruce con la autopista Braulio Carrillo.

Este viaducto es de menor longitud pero su costo proporcional es mayor que el otro. De hecho tiene el mismo costo de construcción de \$100 millones, para una distancia menor.

Se logró tramitar la contratación de los estudios con la misma empresa española y con los mismos procedimientos. El avance en los diseños es entonces similar.

Se logró contratar los estudios gracias al aporte del Banco Mundial. La empresa seleccionada, de origen español, es Getynsa. Hoy, ya tienen medido todo el flujo y demanda del tránsito, también han diseñado en forma preliminar la estructura y determinado el costo de \$100 millones para una obra que en el oeste seguiría por la Calle 42 (frente a la Sabana) y concluiría en la General Cañas.

VIADUCTO



El problema de este proyecto es que, aunque reviste una singular importancia para resolver los problemas del tránsito en el Área Metropolitana, para un plan en concesión significaría una tarifa muy elevada para el usuario. Por eso, su ejecución deberá esperar a que sea factible para el Gobierno financiar al menos parte del costo con recursos propios.

Lo importante es que los estudios quedarán concluidos y eso permitirá que en el momento adecuado se pueda generar su solución.

2.9. La Autopista Florencio del Castillo.

Con los mismos recursos del Banco Mundial se consiguió contratar a la empresa USR Greiner para que realice los diseños de conclusión de esta autopista que quedó inconclusa. Se hace necesario mejorar los accesos a la ciudad de Cartago y desde luego los que están trancos en Curridabat para ingresar a San José. Pero, además, la vía requiere de una inversión para mejorar la calidad de los pavimentos que están sumamente dañados y modernizar algunas intersecciones intermedias.

Este contrato está pendiente de refrendo en la Contraloría General de la República y, por lo tanto, el resultado de los estudios no estará listo antes de cinco meses. El compromiso de la empresa consultora es entregar toda la información necesaria para que una vez que se tome la decisión, se proceda con la licitación bajo la modalidad de concesión de obra pública.

2.10. La nueva autopista a Heredia

El país ha pospuesto por muchos años la ejecución de una obra totalmente necesaria que maneje un tránsito muy grande entre las dos ciudades de San José y Heredia. El congestionamiento en las vías principales que sirven actualmente es tan grande que los conductores buscan una serie de vías alternas entre poblaciones circunvecinas, caminos que no están diseñados para estos propósitos y con ello más bien producen saturación en esas comunidades.

Con recursos propios del Consejo Nacional de Concesiones se logró contratar los servicios de la empresa Cal y Mayor que en estos momentos trabaja sobre los diseños y estudios conexos. Dicha empresa debe entregar los resultados para finales de año.

2.11. La nueva vía entre las autopistas Braulio Carrillo y Próspero Fernández.

Hace muchos años se pensó en la necesidad de proveer al Área Metropolitana de San José de un segundo anillo de circunvalación. Si bien ésta es una propuesta que en el tiempo debería concretarse, lo cierto es que por ahora, dentro de las enormes dificultades para realizarla, se ha pensado en dar prioridad a una porción de ese anillo. Conectaría la Braulio Carrillo con la Próspero Fernández, o lo que es lo mismo, la vía al puerto del Atlántico con la del Pacífico. Puede entenderse fácilmente la conveniencia de llegar a contar con esta carretera.

Los estudios se adjudicaron pero hay apelaciones pendientes de resolución ante la Contraloría General de la República. Un programa razonable sugiere la posible licitación de este proyecto para finales del 2002 o principios del 2003. La actual Administración dejará los estudios concluidos.

Como puede observarse, toda esta cantidad de posibles obras y los estudios que para ellas se están realizando señalan la magnitud de un esfuerzo sumamente importante.

LAS CARRETERAS NACIONALES

La recuperación de la red vial nacional pavimentada es realmente impresionante. Hoy la calidad del servicio de prácticamente la totalidad de las carreteras es satisfactorio. Varias razones contribuyen a producir este resultado.

Se cuenta con mayores recursos financieros, pero a la vez se ha administrado mucho mejor el uso de esos recursos. Se le dio prioridad a la conservación vial y se logró así la recuperación de los pavimentos y mejorar los sistemas de drenaje. La totalidad de los trabajos se realiza por contrato, lo que ha hecho un proceso más eficiente. Se fortaleció el concepto de control de calidad de obra. También se consiguió estimular el desarrollo de las empresas constructoras que aumentaron sustancialmente su capacidad productiva.



La aprobación de una ley al final del gobierno anterior otorgó al CONAVI la administración de la Red Vial Nacional. La verdad es que como Diputado en aquel entonces, me preocupé por conseguir que el texto de la ley que se estaba aprobando dejara un portillo, imperceptible para muchos, que permitiría posteriormente, la decisión del nuevo Presidente de la República de constituir un Fondo Vial por medio de un nuevo impuesto del 15% a la venta de combustibles sin eliminar el de consumo. Se consigue así inyectar recursos frescos para la atención de esta red de carreteras.

Anticipando el aporte de nuevos recursos, sin esperar a la constitución formal del nuevo órgano y utilizando la organización del MOPT, muy temprano en nuestra administración se inicia la

contratación de actividades, principalmente la conservación rutinaria de toda la red vial nacional pavimentada (4200 Kms.).

Además se toma la decisión de poner en marcha un amplio programa de mantenimiento periódico para darle a un 30% de la misma red una mejor condición de servicio en su pavimento mediante la colocación de una nueva capa asfáltica, con una vida útil de 4 a 5 años. Se licitan así sendos programas, en primera instancia para el Área Metropolitana; luego para la Zona Norte, Alajuela, Heredia, después siguieron Cartago, Turrialba, Siquirres, Guácimo, Pococí y Sarapiquí.

También otros proyectos importantes individualizados como son algunos tramos de la Costanera y la Interamericana Sur, entre Paso Real y Palmar. Uno vital, para recuperar toda la Interamericana Norte, entre Puntarenas y la Frontera con Nicaragua que se licitó recientemente y que incorpora el uso de una nueva tecnología de reciclado en sitio y en caliente: una modalidad constructiva nunca antes aplicada en Costa Rica.

A lo anterior habría que agregar el mantenimiento especial que se le han dado a las carreteras de peaje, garantizándole a los costarricenses que sus recursos están siendo reinvertidos en su beneficio. Una norma, incorporada por mi propia iniciativa a la ley que creó el CONAVI, obliga que todos los recursos que se recauden en estas vías se inviertan en ellas. Evidentemente se corrige un error que por muchos años permitió que se destinaran recursos de peaje a muchos otros rubros en detrimento de la calidad de lo que se supone son carreteras del primer orden de importancia. Actualmente se ha conseguido mejorar ya su condición, pero igualmente ha quedado demostrado que lo que se recauda en el peaje no es suficiente para ponerlas en el estado óptimo en que deben servir.

Lo cierto es que con la ejecución de estos tres programas de conservación se puede afirmar que el estado actual de la red vial nacional pavimentada es satisfactorio, muy distinto del estado en que se recibió la red. La mayor longitud de las vías está en condiciones aceptables de servicio y con un con-



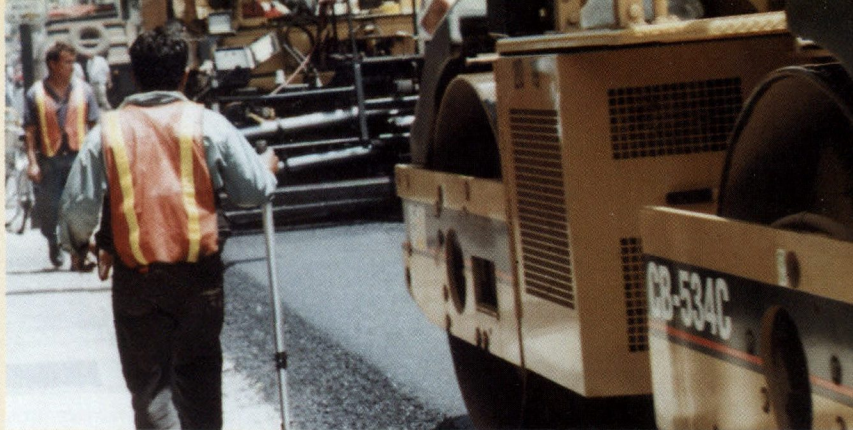
tralista a cargo para atender las fallas que se producen por causa de las lluvias o cualquier otra circunstancia en una red que sigue siendo vulnerable.

Pero, además, se licitó, construyó, o avanzó en la ejecución de una serie de proyectos viales en distintas partes del país. Obras como Limonal-Tempisque en Guanacaste, o Bribri-Sixaola en Limón, uno casi concluido, el otro por iniciarse, forman parte de una cadena de obras que individualmente y en su conjunto empiezan a dibujar una situación de mejoría en la calidad de la red vial nacional. Como anexo se incluye la programación de obras del CONAVI a ser licitadas durante la presente administración.



Un aspecto fundamental que es necesario recalcar consiste en nuestra preocupación por conseguir la buena calidad de las obras. La opinión pública estaba escéptica, negativa, acostumbrada a ser informada de escandalosos fracasos en la realización de proyectos viales y, por lo tanto, consideraba que prácticamente cualquier obra vial era de mala calidad. Hoy, esto es una realidad del pasado, totalmente superada. No quiero decir con esto que no pueda surgir un problema aislado propio de las dificultades de este tipo de obras. Pero la norma, ahora, es el trabajo de buena calidad. Mención especial en esto merece la colaboración del Laboratorio de Materiales de la Universidad de Costa Rica (LANAMME), con quien se formalizó un amplio programa para mejorar los sistemas de supervisión de obra.

También es necesario hacer un reconocimiento a las empresas constructoras, que superando una situación de casi postración al inicio de esta Administración, no sólo han mejorado y ampliado su capacidad para ser más eficientes, sino que se han comprometido para garantizar ellas mismas, la cali-



dad de sus trabajos. Han apostado a este nuevo plan de desarrollo, han arriesgado suscribiendo inversión y crédito para fortalecer y mejorar la industria nacional de la construcción de carreteras y puentes.

En lo tocante a rutas nacionales de lastre, se han atendido mediante la contratación por alquiler de maquinaria. Éste es un mecanismo de contratación que necesariamente tiene que ser revisado y modificado pues no es nada eficiente. Pero se ha recurrido a él por el pésimo estado de esta red de 3000 kilómetros. La gran mayoría no había sido objeto de un mediano arreglo durante años. Ahora, puedo afirmar que al menos una tercera parte de esta longitud ha recibido atención en beneficio de poblaciones cansadas de esperar por un poquito de ayuda.

También en materia de puentes se ha iniciado una tarea de reparación y conservación que estaba totalmente olvidada. Muchas son las obras, desde la reparación del puente sobre el Río Guacimal, a la pintura del puente sobre el Río Térraba en la Interamericana o la ampliación de los puentes menores entre Parrita y Quepos, que cito como ejemplos.

El mal estado de la red vial y la fragilidad de muchas estructuras de puentes, hacen al sistema sumamente vulnerable a los embates de la naturaleza. Por eso resultó indispensable trabajar con la Comisión Nacional de Emergencias y asignar los recursos financieros necesarios para enfrentar los daños ocasionados por las emergencias, solucionar la canalización de los ríos, la limpieza de los derumbes y atender los deslizamientos, que en muchas ocasiones amenazaron diferentes poblaciones del país.

Desde luego que queda mucho por hacer. La inversión actual sigue siendo insuficiente para alcanzar el desarrollo que nuestra población necesita. Pero la labor generada en estos dos años y medio es verdaderamente impresionante y más lo que queda programado para hacerse. Afortunadamente los costarricenses así lo comprenden y lo reconocen, según la valoración de las encuestas de opinión pública.

La más amplia red, con 28.000 Kms y que complementa el servicio que presta la nacional, corresponde en su atención a los gobiernos locales. Las municipalidades no tienen, por lo general, ni capacidad financiera ni técnica para hacerle frente a semejante responsabilidad. Esto los obliga a buscar ayuda y asistencia del Ministerio. Lo mismo hacen las comunidades que entienden la imposibilidad de conseguir ayuda en las municipalidades. Es fácil deducir que todo se convierte en una transferencia de responsabilidad real al Ministerio, el cual tampoco está preparado para cumplir semejante compromiso.

Si bien se invierten unos 8.000 millones de colones al año del Presupuesto Nacional y se dedica personal, equipo propio y algunos alquilados, la realidad es que lo que se hace es muy poco. Además, lo que se logra está sometido a una enorme ineficiencia. Aún así por tratarse de una inversión tan cuantiosa son bastantes las comunidades que se benefician de estos recursos. Pero porcentualmente, por la magnitud de las necesidades en todo el país, lo que se obtiene no es significativo globalmente, aunque sí lo es para las localidades que se benefician del programa.

Debo reconocer que algunas municipalidades y, particularmente, las comunidades organizadas en Asociaciones de Desarrollo contribuyen de muchas maneras para multiplicar los recursos asignados por el Gobierno a estos fines. También es de reconocimiento la labor de los Diputados afines al Gobierno que con su trabajo en beneficio de sus comunidades desempeñan un liderazgo y se constituyen en parte de la organización para cristalizar los anhelos de muchas poblaciones.

Por otra parte, combinando aportes, se realizan hasta pequeños asfaltados que brindan una mejor calidad de vida a las familias beneficiadas. Sólo en los cantones de la Provincia de Heredia, por ejemplo, se han asfaltado en estos 29 meses, por lo menos 100 kilómetros de caminos, en pequeños tramos y en rutas generalmente muy pobladas. Lo mismo sucede en Alajuela, Cartago y San José. Lamentablemente debo reconocer que no es la misma situación en las otras provincias o zonas alejadas

que por su ubicación, distantes de las fuentes de producción del MOPT (que están en el Valle Central), están limitadas.

En relación con esto, debe buscarse a nivel de gobierno, un programa que permita atender la ayuda necesaria a las zonas habitacionales que se han levantado sin la infraestructura adecuada. El Ministerio de Vivienda se ocupa de un manejo financiero que ayude a las clases más necesitadas a levantar sus viviendas. Pero no hace lo propio por mejorar el hábitat de comunidades carentes de servicios. De ahí que la búsqueda de ayuda se revierte al MOPT. Como no se cuenta con recursos presupuestarios para esos propósitos, es poco lo que se puede hacer en zonas marginales de pobreza.

Tengo que reconocer que quienes más se benefician con este tipo de programas son comunidades que pueden aportar recursos y pagar horas extras de nuestro personal, para comprar cemento o piedra quebrada que el Ministerio no tiene. Me ha dolido comprender este grado de injusticia de la administración del Estado. Pero lo mismo sucede entre cantones pobres y cantones menos pobres. Los últimos logran obtener más beneficios del MOPT que los primeros.

También es necesario reconocer la gestión de la GTZ, organización de ayuda del Gobierno de la República Federal de Alemania, que desarrolla un programa para enseñar a los gobiernos locales y especialmente a las comunidades de 14 cantones, un proceso de participación ciudadana prácticas de gestión y colaboración para hacer trabajos de mejoramiento de caminos, sobretodo su cuidado o conservación, para prevenir daños y para que sean las mismas comunidades quienes se interesen en mantener las vías en buena condición de servicio. Éste es un buen modelo para ampliar la cobertura de la atención de la red cuyo desarrollo debería seguirse. Para estos efectos queda planteada una ayuda a través de un préstamo con Alemania que permitiría llegar a atender dos mil kilómetros bajo esta modalidad.



Pero debe reconocerse que se requiere una transformación institucional para la atención de los caminos vecinales. Por eso se elaboró el texto de un proyecto de ley para crear un Consejo Nacional de Vías Cantonales (CONAVICA). Se trata de formar una organización desconcentrada que se encargue de administrar y transferir la ayuda del gobierno central a los gobiernos locales. Tendría su Junta Directiva presidida por el Ministro de Obras Públicas y Transportes. La idea es que se constituya un Fondo para Vías Cantonales con la contribución por parte del impuesto único a los combustibles. Según el dictamen del proyecto de ley de simplificación tributaria, una vez aprobado, daría unos 7.900 millones de colones al Fondo, además, se agregaría el 50% de los ingresos por concepto a la propiedad de los vehículos automotores (unos 7.500 millones de colones). A esta suma que administraría el CONAVICA se sumaría el aporte de las municipalidades con una contribución adicional igual a lo recaudado actualmente por concepto del impuesto territorial (unos 15.000 millones de colones). Con el fin de que estos recursos se apliquen de forma única para los caminos vecinales se propone crear Comités de Caminos Vecinales en cada municipio que administren los recursos. El CONAVICA tendría como tarea capacitar a las organizaciones locales para que en un plazo de unos cinco años se pueda hacer la transferencia total de la responsabilidad del MOPT directamente a estas organizaciones locales. Se consigue así la desconcentración de la actividad en ese mínimo plazo.

Es de esperar que la Asamblea Legislativa se llegue a pronunciar en un lapso razonable sobre este proyecto de ley, para traer esperanza a tanta población necesitada de acciones para que se arreglen sus caminos vecinales.

Particular importancia se le ha brindado a la infraestructura del Área Metropolitana. El congestionamiento es muy grande para no merecer un trato especial. Ya se han mencionado las propuestas de los viaductos a mediano plazo. También se propone ampliar y mejorar las vías de acceso por todas las autopistas. Pero en el corto plazo es indispensable hacer algo.

En ese sentido se dio prioridad al recarpeteo de las principales carreteras y calles de paso tanto en el Cantón Central como en los Cantones circunvecinos. Más de 250 kilómetros de carreteras serán reparados con esta modalidad de trabajo.



Hace 20 años, ocupando entonces el mismo cargo que el actual, tomé la decisión de construir la Carretera de Circunvalación. Fue el 23 de octubre de 1978 cuando iniciaron los trabajos en Hatillo 7. Haciendo memoria, recuerdo que decidí variar la propuesta inicial en la mesa de planificación de construir una autopista de acceso restringido y la varié por un "boulevard". Este cambio permitió que se consiguieran los derechos de vía en forma gratuita desde la rotonda de Paso Ancho hasta la Y Griega; y entre Zapote y la Rotonda de la Bandera. Como parte de esa decisión se planeó la construcción de rotondas como medio de administración del tránsito.

Hoy, 20 años después, se hace necesario mejorar el flujo del tránsito por la circunvalación. Se requiere sustituir las rotondas por pasos a desnivel o por intersecciones. Se contrataron todos los estudios de diseño y con base en el resultado se modificó la rotonda de Guadalupe por una intersección con semáforos. Se licitó y adjudicó la construcción de puentes elevados sobre la rotonda de la Y Griega. Se está diseñando por medio del Instituto Costarricense de Electricidad un túnel que pase por debajo de la Circunvalación en las inmediaciones de la rotonda de San Pedro de Montes de Oca y su construcción quedará contratada este mismo mes con esa institución. Se concluyó la intersección de la Circunvalación con la carretera a la Uruca y próximamente se licitará la construcción de dos intersecciones con semáforos en las rotondas de San Sebastián y de Paso Ancho.

También se contrataron e iniciaron los trabajos de construcción de la radial a Desamparados (Primera etapa), la construcción de una carretera de 4 vías entre Guadalupe y Coronado y otra conexión entre la carretera a Tibás y la Uruca, por detrás del Museo del Niño.

Es importante señalar que como soporte a cada una de estas obras está un plan general para la administración del tránsito. Precisamente, como parte de este plan, se modificó la dirección del flujo del tránsito en el centro de San José, en coordinación con la Municipalidad, lo cual ha dado resultados bastante positivos.

La decisión del gobierno de Figueres de paralizar los ferrocarriles, a mi parecer resultó equivocada. Las pérdidas por el deterioro de los mismos ferrocarriles y de las carreteras que han debido soportar el exceso de tránsito como producto del cierre, son cuantiosas.

Sorprendió la debilidad de los estudios realizados entonces para llevar a concesión el funcionamiento de este medio de transporte. Fue necesario buscar recursos y contratar una firma de prestigio internacional que hiciera todo el levantamiento de información y los estudios que permitieran llegar a una licitación de todo el sistema ferroviario. Por fortuna, se obtuvo una donación de España y otra del gobierno de los Estados Unidos de América que se complementó con una asignación de recursos del crédito sectorial del Banco Mundial para llegar a concretar todos los estudios que ahora sí permiten iniciar los concursos de precalificación de empresas interesadas en la concesión, para luego proceder a la licitación entre las seleccionadas.

Pero mientras tanto, se buscó hacer funcionar el ferrocarril en lo posible y es así como desde diciembre de 1998 funciona el ferrocarril en el Valle de la Estrella, que hasta el momento ha transportado 250 mil toneladas de banano. Pero también se usa el ferrocarril entre Caldera y San José, un sistema de cargas contratadas que ha movilizó aproximadamente 150 mil toneladas.

Se espera dejar bajo contrato de concesión durante la presente Administración todo el sistema ferroviario.



LOS PUERTOS

La saturación de nuestros puertos encarece los costos del transporte por mar. A esto debe sumarse los elevados costos operativos de movilización de la carga en los puertos debido a la falta de mecanización y a los excesos burocráticos.

Esta situación les impone una carga a los consumidores de productos dentro de nuestro país y eleva los costos de los productos nacionales de exportación.

Los problemas son reales y serios. De hecho, en el pasado reciente al menos dos empresas navieras han decidido no tocar nuestro puerto en el Pacífico. Por otro lado, los avances conseguidos en eficiencia y en reducción de costos de operación en puertos de países vecinos se convierten en una amenaza para que la movilización de carga se transfiera a esos puertos.

La causa de esta condición portuaria es la misma que afecta al resto del sector: la falta de recursos públicos para ampliar la infraestructura y suplir todo el equipo complementario, sumado a la ineficiencia administrativa y los excesos burocráticos.

Hace 20 años, cuando ocupé el Ministerio tuve la oportunidad de que durante mi gestión se construyera casi la totalidad de los muelles de Puerto Limón; de Moín y de Caldera. Fue un enorme impulso del Estado que acabó poco después con la crisis económica de la década de los años 80. Desde entonces las posibilidades del Gobierno para hacer obras han venido en escala descendente.

La saturación portuaria aumentó con el crecimiento de la industria del turismo que atrajo un importante volumen de cruceros a nuestros puertos del Pacífico y del Atlántico.

Para atender esta importante actividad, durante la presente Administración se terminó de construir el proyecto "Puntarenas por Siempre", que habilitó el viejo muelle para la atención de cruceros. Sin embargo, este punto de atraque no está habilitado para recibir a todo tipo de crucero, por



lo que un porcentaje de ellos debe utilizar Caldera. En el caso del Atlántico no existe una facilidad especial para la atención de cruceros.

Desde temprano en esta Administración se trabajó en la posibilidad de utilizar el mecanismo de la concesión para transferir al sector privado la administración y la actualización de nuestros puertos, entendiéndose eso sí, que para coronar con éxito semejante proceso, tendría que conseguirse una alianza con la fuerza laboral de los puertos, particularmente los sindicatos.

Por eso, independientemente de las obras y mejoras que se han impulsado y que se reseñan adelante, se consiguieron recursos financieros para contratar los servicios de consultoría de firmas especializadas que avanzaran en un plan preparatorio para poder licitar una eventual concesión portuaria.

Fue así que con recursos del empréstito sectorial del Banco Mundial, se contrató al consorcio alemán-norteamericano de las firmas HPC Consulting y Louis Berger Intl. Después de trabajar durante los últimos meses, se concluyeron los estudios y han sido presentados al Consejo Portuario. Esto ofrece un conocimiento claro de la problemá-



tica portuaria; de las distintas opciones para impulsar una concesión; del insumo necesario para una toma de decisiones sobre los mecanismos por seguir y su viabilidad financiera.

En forma paralela, se ha trabajado en un proceso de negociaciones con los sindicatos del Pacífico, quienes han comprendido que la fórmula para resolver las dificultades que enfrentan sus muelles es la concesión. Esta búsqueda de un acuerdo con ese sector laboral está muy avanzada cuando se escribe este informe. Debo reconocer públicamente la amplitud de criterio de los representantes sindicales, que muestran un pensamiento de avanzada y buscan, además de una lógica defensa de los intereses de sus representados, alguna solución de carácter nacional.

También he de reconocer que la situación en el Atlántico es distinta. No existe la misma apertura, pero se ha de comprender que la composición de los conflictos ahí es diferente. Además de los problemas en la administración portuaria de JAPDEVA, está el de la estiba, que en manos privadas, se ha convertido en una de las principales fuentes de empleo de la ciudad de Limón. Hay cerca de 3.000 trabajadores contratados. Aunque se trata entonces de un problema de distinto manejo, no puede superarse con las acciones limitadas que la administración del Estado y los recursos públicos pueden generar. Llegará el tiempo de resolverlo mediante los mismos mecanismos de inversión privada.

Pero, entretanto, se han hecho inversiones importantes en obras necesarias para sobrellevar una operación menos onerosa en los muelles.

En el Pacífico, además de concluir y poner en servicio el muelle de Puntarenas, se hizo el dragado de la dársena de Caldera. Esta obra había sido postergada por años y la inacción administrativa del Estado estuvo a punto paralizar las actividades del puerto. Realmente resultó angustiante ver cómo las acciones para conseguir una contratación del dragado avanzaban con más dificultad que la acumulación de sedimento, el cual llegó a limitar a un 60%

la zona de atraque. Finalmente se logró hacer el trabajo y se aprovechó para limpiar la boca del estero de Puntarenas, que también estaba afectando el paso de embarcaciones menores por la acumulación de sedimento.

La otra contratación importante en Caldera es la de ampliación del rompeolas, cuyo propósito es precisamente darle una mayor protección de las corrientes de mar a los muelles y evitar así la acumulación de sedimento en la dársena. Este trabajo está en ejecución actualmente.

En el Atlántico, se concluyó la habilitación de un puesto "roll on - roll off" en el Muelle Metálico de Limón. En el mismo lugar se construyeron instalaciones en tierra para la atención de turistas de cruceros y ya se adjudicó la contratación del mejoramiento y ampliación de este muelle para maximizar su utilización para el atraque de cruceros.

Con fondos de un crédito del Gobierno de la República de China en Taiwán, se adjudicó la ampliación del Muelle de Moín en 250 metros y previamente se extendieron los patios que le van a dar servicio a esa nueva zona del muelle. Se trata de una importante obra que definitivamente va a aumentar la capacidad de los muelles del Atlántico.

Adicionalmente, con el fin de superar la ineficiencia de las operaciones portuarias del Atlántico y para enfrentar la falta de equipamiento, se adquirieron tres grúas "stradler carriers" y una nueva grúa portacontenedores que viene a reforzar la única en operación en Puerto Limón que, por cierto, se adquirió hace 20 años cuando ocupé el Ministerio.

Quiero acentuar la forma coordinada como se ha trabajado durante toda la gestión. Se constituyó el Consejo Portuario como un órgano colegiado en el que, además del titular de Obras Públicas y Transportes, participan los Presidentes Ejecutivos del INCOOP, JAPDEVA, RECOPE y un representante del Ministerio de Turismo. La Dirección de Obras Portuarias del MOPT ha actuado como órgano ejecutivo del Consejo. Lo más importante es que el subsector portuario ha comprendido la necesidad de una integración de esfuerzos y toda la gestión ha estado conducida exitosamente desde este órgano colegiado.

EL TRANSPORTE AEREO Y LOS AEROPUERTOS



En relación con este subsector, la Administración Rodríguez Echeverría heredó una institución totalmente devastada. No obstante, debo reconocer que en relación con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, sí recibió un buen programa de modernización.

Durante la Administración Figueres se produjo un enorme desfaldo en la Dirección General de Aviación Civil. De hecho, muchos de los directores de aquel momento enfrentan cargos penales actualmente. Como producto de esos hechos escandalosos, la entidad sufrió un deterioro mayúsculo que menoscabó su imagen, su moral y lógicamente debilitó la organización institucional.

El grado de ineficiencia en que se recibió Aviación Civil fue causa para que poco después de iniciado el Gobierno actual, recibiera el país una sanción impuesta por la Federal Aviation Administration (FAA) de los Estados Unidos de América, que consistió en disminuir del nivel 1 al 2 la categoría con que se mide la organización de la seguridad aérea. Esto significó un descrédito internacional para el país y una serie de limitaciones para la operación de las líneas aéreas comerciales costarricenses en sus vuelos a ese país.

Ante esta realidad la tarea prioritaria fue asegurar la integración de un equipo de trabajo que lograra restituir a la Dirección su funcionalidad técnica y profesional.

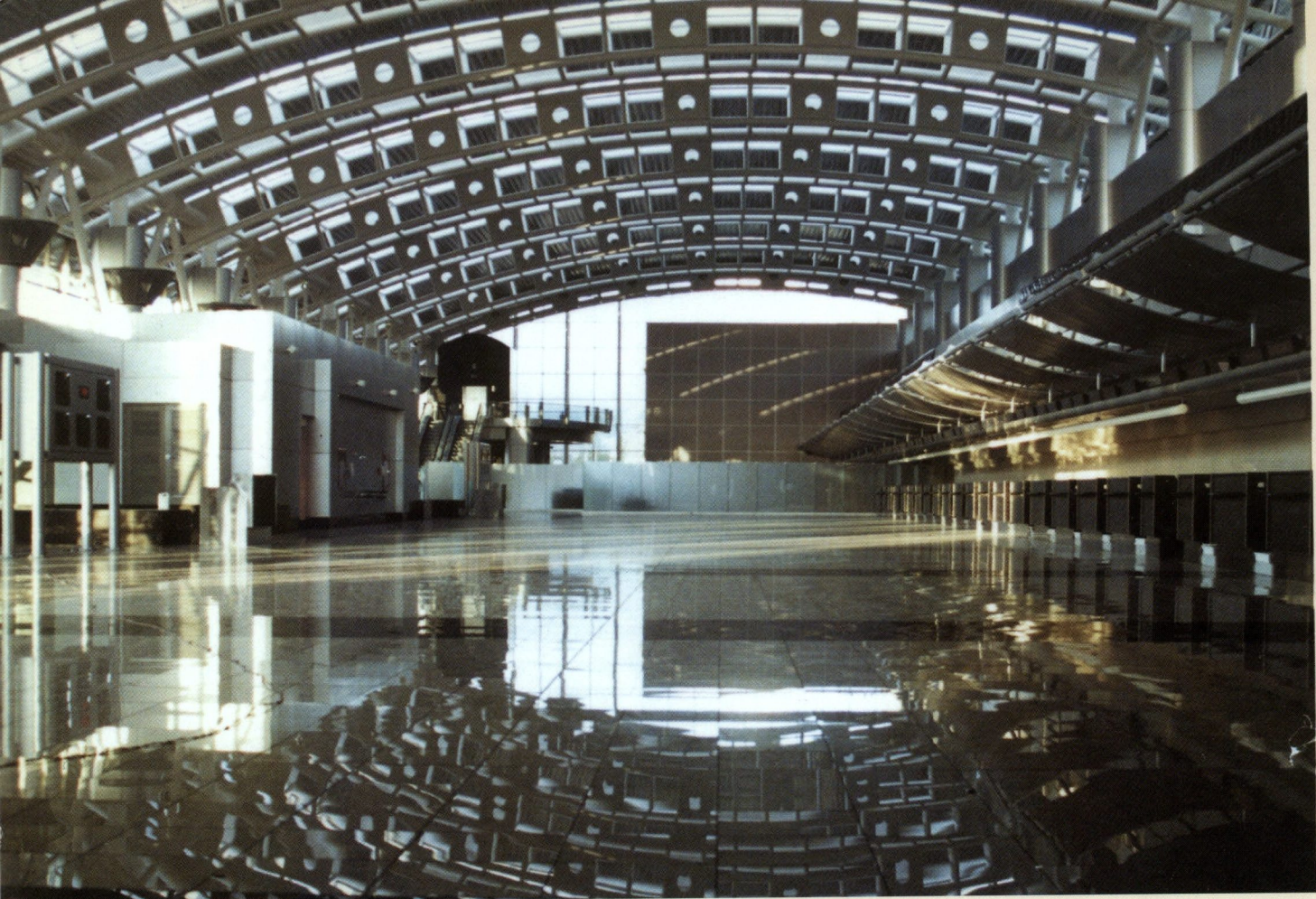
Hoy, las congojas y los problemas producidos por esa sanción están superados. Gracias a la decisión política del gobierno, a la voluntad de la Junta Directiva, al esmero de la Dirección y organización técnica de Aviación Civil, por un lado y a la colaboración de organismos internacionales, del Grupo Taca y de la empresa Airbus por otro, Costa Rica logró su recategorización y se reincorporó al orden internacional del transporte comercial. Hoy se es ejemplo para muchos países de la región.

En este esfuerzo, las tareas realizadas fueron de diversa índole: desde conseguir la aprobación de la ley que regula el régimen sancionatorio para los transportistas aéreos que violentan las normativas de la seguridad aérea, hasta la promulgación de todas las reglamentaciones, volumétrico trabajo técnico que se debió redactar y preparar. Por supuesto también se logró la contratación de personal idóneo, capacitado técnica y profesionalmente para poder certificar a las aerolíneas, sus operaciones y su personal.

A raíz de este esfuerzo, ahora en el ambiente laboral de Aviación Civil se respira un aire de satisfacción y orgullo. No obstante, es imperiosa la necesidad de fortalecer, tecnificar y profesionalizar la organización para no volver atrás y más bien alcanzar nuevos y mejores niveles de eficiencia.

Una esperanza para continuar ese camino, es la creación de la Agencia de Seguridad Aérea Centroamericana de la que Costa Rica fue designada sede. Un singular esfuerzo de carácter regional conseguido por los países del área, gracias a la iniciativa y gestión muy directa del Lic. Juan Mena Murillo, Viceministro de Transportes, bajo el auspicio de la Corporación Centroamericana de Servicios de Navegación Aérea (COCESNA).





Esta Agencia tiene como propósito centralizar recursos para brindar apoyo técnico profesional en el campo de la seguridad aérea a los países centroamericanos, de manera que las inversiones en personal especializado en la materia, que por sus niveles de experticia son bastante onerosos y escasos, puedan ser enfrentados y compartidos conjuntamente por los países miembros. Permite unificar políticas de seguridad y organización institucional. Por tratarse de una Agencia Regional, casi única en su género en el mundo, está recibiendo un gran apoyo y colaboración de entes financieros como el Banco Interamericano de Desarrollo, de la OACI, del FAA y de la Unión Europea.

En cuanto al Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, como dije, se recibió con un contrato formalizado con la empresa Edica para la construcción de un nuevo edificio terminal. La obra estaba, eso sí, sin iniciar. Debo hacer un reconocimiento a la calidad técnica de los diseños. La ejecución de la obra íntegra correspondió a nuestra Administración. A los planes licitados originalmente se hicieron importantes adiciones y reformas. Una de las mayores consistió en la construcción de un estacionamiento para 600 vehículos, un edificio en dos niveles, con área de casi 20.000 metros cuadrados que modificó y mejoró la operación y servicio a los usuarios, pero también adicionó belleza y funcionalidad al sitio.

De igual manera, hay que reconocer que en la Administración anterior se preparó un buen cartel de licitación para establecer la Gestión Interesada como un mecanismo contractual para transferir la administración del aeropuerto a un operador privado y asignarle, además, la terminación de importantes obras por un monto de \$180 millones para prolongar su vida por un periodo de 20 años. La invitación para ofertar se publicó el 15 de abril de 1998, poco menos de un mes antes de iniciar nuestra gestión.

De lo anterior se desprende que todo el proceso, desde el recibo de ofertas hasta la adjudicación fue nuestra tarea. Durante el proceso hubo que enfrentar una buena cantidad de reclamos, apelaciones ante la Contraloría General de la República, recursos ante la Sala Constitucional y hasta acusaciones en los Tribunales de Justicia. Todas fueron resueltas favorablemente. Luego se dio inicio a la negociación con la empresa Airport Group International (AGI) y después de 11 meses de negociación del contrato la empresa no se presentó a firmarlo ante el llamado de la Administración.

Se pierde así una oportunidad para dotar al país de la posibilidad de modernizar por este procedimiento, la terminal aérea. Queda la satisfacción de haber desarrollado un proceso con gran profesionalismo, rectitud y transparencia. Igualmente la acumulación de una experiencia invaluable para un país que necesita de inversión privada para satisfacer necesidades en obras de infraestructura y calidad de servicios públicos.

Cabe notar, que durante todo el largo periodo desde la selección del Gestor y hasta la negociación del contrato, nunca se escuchó una sola voz de apoyo de ninguno de los funcionarios de la Administración Figueres que participaron en la gestión de este proyecto. Más bien, la representación de ese partido político en el Congreso constantemente busco evitar que se concretara la contratación.

A pesar de la situación con el Consorcio AGI, se ha hecho un enorme esfuerzo para que la nueva terminal sea aprovechada con los vuelos de entrada al país y el estacionamiento de vehículos también fuera abierto al servicio público. En este momento se está operando el 85% de las nuevas instalaciones y se trabaja en un plan para el aprovechamiento del 100 % en beneficio de los usuarios de la nueva terminal aérea.

Existen otros planes y obras importantes que están en vías de ser ejecutados. La ampliación de la pista de aterrizaje del Aeropuerto Tobías Bolaños, en Pavas, que contribuirá con la seguridad de la aviación que opera desde esa terminal. También se licitó la construcción de algunas obras para que el Aeropuerto de Liberia, Guanacaste, pueda recibir vuelos regulares internacionales como una facilidad más al servicio de las actividades turísticas de esa región.

Los planes en obras de infraestructura así como el fortalecimiento institucional, han estado acompañados de políticas de cielos abiertos del transporte aéreo que buscan, mediante convenios bilaterales con otros países, las posibilidades de intercambio de derechos de vuelo. Con estas iniciativas, el aumento de operaciones de vuelo ha ido en aumento así como el número de turistas y de carga que hace uso de nuestras facilidades aeroportuarias.





EL TRANSPORTE PUBLICO

Las obras de infraestructura han recibido siempre el especial interés de las jerarquías del MOPT. De ahí que históricamente se ha puesto una mínima atención a los servicios del transporte, por lo que esta área del sector ha tenido una organización muy débil e ineficiente, carente de recursos financieros y personal calificado.

Esta situación se refleja en la calidad de los servicios públicos que reciben los usuarios: un sistema de transporte remunerado de personas desorganizado y causante de un grave congestionamiento vial, particularmente en el Área Metropolitana de San José.

En lo relacionado con la modalidad tipo taxi, se enfrentaba la imposibilidad de ampliar la flota en virtud de resoluciones legales que impedían por un lado el otorgamiento discrecional de permisos y, por otro, licitar nuevas concesiones. Esta limitación en la oferta del servicio facilitó la presencia de los denominados taxis piratas o ilegales. Se trata entonces de un servicio atendido por tres grupos de interés (concesionarios, permisionarios y piratas), cada uno trata de monopolizar la actividad y disputa los beneficios del negocio.

Sobre el transporte remunerado en modalidad autobús se presentan dos situaciones diferentes. El Área Metropolitana soporta una dispersión excesiva y una multiplicidad de rutas que se sobrepone una sobre otra, duplicando el servicio: ciento ochenta sectores invaden el centro de la ciudad de San José y la mayoría de las unidades en muy pobre condición. En cuanto a las rutas largas o servicio interprovincial, su condición en cobertura y calidad presenta un mejor panorama, pero sólo gracias al esfuerzo organizativo de cada una de las empresas.

Ante esta realidad, desde el inicio de nuestra gestión los esfuerzos se enfocaron hacia la consolidación del proceso de modernización del transporte público; la creación del Consejo de Transporte Público; la mejora y descentralización de todos los servicios del Área de Transportes del MOPT, así como en el máximo aprovechamiento de la infraestructura vial existente.

Comprendiendo que la solución a los problemas del transporte público involucra esfuerzos integrados entre el sector público y privado, se definieron objetivos claros e integrales que se pudieran cumplir mediante mecanismos de concertación.

Para ello se integraron Comisiones Mixtas de Transporte (Taxis; Área Metropolitana; Interprovincial; Interurbana y Especiales), conformadas por autoridades del MOPT, representantes de los usuarios y de los empresarios. El fruto de este trabajo ha sido realmente positivo.

Se logró llevar a la Asamblea Legislativa un proyecto de ley consensuado que condujo a la promulgación de la Ley 7969 para el Transporte Remunerado de Personas en Modalidad Taxi y el Reglamento del primer procedimiento especial abreviado como solución a la problemática de la oferta del servicio en el país. Con la participación del Instituto

Tecnológico de Costa Rica se diseñó el cartel de licitación y el procedimiento para la calificación de las ofertas, mediante un sistema de lectora óptica, que garantiza a los futuros oferentes total transparencia en el proceso de adjudicación de 13.675 concesiones administrativas. El concurso público está en camino y con este procedimiento se inicia el restablecimiento del orden en la prestación de este servicio.

Con la promulgación del Decreto Ejecutivo 28337-MOPT sobre políticas y estrategias para la modernización del transporte público en el Área Metropolitana de San José, se promueve oficialmente la implantación de un nuevo sistema de servicio según el concepto de sectorización de las rutas de transporte remunerado de personas.

Siempre en materia de control y regulación de los servicios, se emitieron los siguientes reglamentos: Control de Emisiones Vehiculares, Exoneraciones de Taxis, Servicio de Transporte Internacional, Servicios Especiales (turismo, estudiantes, trabajadores) y de Requisitos Tarifarios.

Se elaboró el Proyecto de Ley de Transporte Público, actualmente en discusión en la Asamblea Legislativa que sustituirá a la Ley 3503 Reguladora del Transporte Público por Autobús. Mediante esta ley se da fundamento jurídico a las acciones de modernización puestas en marcha.

También se dictaron políticas y estrategias para la evaluación de las capacidades empresariales de 1200 rutas de transporte (interurbanas e interprovinciales) del país, como requisito esencial para la renovación de concesiones. Gracias a este procedimiento, se logró extender el término de las concesiones por un nuevo plazo de siete años. Se le ofrece así a concesionarios y permisionarios la posibilidad de realizar la inversión necesaria para mejorar la flota de buses para ofrecer la mejor calidad del servicio en beneficio de los usuarios.

Por primera vez en la historia y para beneficio principalmente de los usuarios, se promulgó un Reglamento de Calidad del Servicio y Diseño del Sistema de Evaluación de la Calidad del Servicio de transporte remunerado de personas, que permitirá considerar esa variable para efectos de fijación tarifaria.



De menor cuantía, pero sumamente significativo por la controversia que siempre generó, fue la eliminación de los denominados “trompos” en los autobuses, en beneficio preferentemente de personas minusválidas o de edad mayor que se veían afectadas por la barrera que les imponía ese dispositivo.

Siempre en este mismo campo, se está elaborando por contrato un Plan de Terminales con miras a unificar criterios técnicos para la construcción y operación de terminales de autobús urbanas e interurbanas, para evitar la edificación no planificada de esa infraestructura para el transporte.

Por otra parte, en materia de revisión técnica de vehículos, la situación encontrada al inicio de la Administración no era diferente: una sección absolutamente desorganizada. De hecho, durante el primer día de mi gestión, la primera consulta de un periodista fue por qué se había trasladado la revisión técnica al taller central del MOPT, instalaciones que no podrían ser menos adecuadas. Gracias a muchos esfuerzos, se consiguió dotar a este departamento de un mejor equipo de revisión y se le acondicionó un mejor espacio en el Invu Las Cañas en Alajuela, para poder realizar este trámite en óptimas condiciones para el usuario. Igualmente se tomó la decisión de regionalizar la atención de la revisión técnica para que los dueños de vehículos no tuvieran que desplazarse hasta San José.

En cumplimiento de la directriz presidencial de mantener contacto con las comunidades, se realizaron foros en 81 comunidades del país para analizar la problemática del transporte. En respuesta a las necesidades se concretó, mediante la elaboración del respectivo reglamento, la desconcentración de todos los servicios de la División de Transportes del MOPT (Transporte Público, Policía de Tránsito, Educación Vial, Licencias e Ingeniería de Tránsito) y como parte de esta iniciativa entraron en servicio seis sedes regionales que atienden los

trámites que demandan tanto los usuarios como los empresarios.

En términos de protección del ambiente y calidad de vida, se suscribió el Convenio Interinstitucional Proyecto Aire Limpio San José, para garantizar una mejor calidad del aire a los habitantes de San José mediante acciones puntuales en las áreas de revisión técnica, organización del transporte público y vigilancia de la calidad del aire.

Dentro de todo el conjunto de logros en este sector, cabe destacar dos que a mi juicio revisten especial importancia.

a.- La creación por Ley de la República del Consejo de Transporte Público como respuesta a la reforma institucional del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, donde se incorpora a la sociedad civil (representantes de usuarios, representantes de autobuseros y taxistas) en la toma de decisiones en materia de transporte público. Una opción de fortalecimiento institucional, una organización que contará con recursos financieros propios gracias al pago de un cánón por los mismos empresarios.

b.- La modernización de la organización del transporte en el Área Metropolitana se encuentra avanzada. Se está reduciendo, en una primera etapa, el número de sectores que pasó de 180 a solamente 20. Una segunda etapa los reducirá a sólo nueve sectores. Esta modificación avanza más rápidamente de lo anticipado, gracias al esfuerzo de los mismos empresarios. Incluye poner en servicio rutas transversales directas, por ejemplo entre Desamparados y Tibás. Además, se está dando una renovación masiva de las unidades, al punto de que antes de fin de año la flota de unidades nuevas será de 500 de un total de 1200 autobuses en servicio.

El congestionamiento de las carreteras y calles urbanas pero principalmente la seguridad vial, como protección a los usuarios de nuestras vías, ha motivado a dar singular atención a la procura de soluciones en este campo de la administración vial. El volumen vehicular se incrementa a raíz de un 8% anual. Cifra bastante considerable, más elevada que la producción nacional.

Ello contribuye a aumentar el riesgo de accidentes. De hecho, mueren aproximadamente dos costarricenses cada día en las carreteras. Como producto de los accidentes, cientos o miles de familias, cada año deben lamentar la pérdida o lesión de un ser querido. Muchas de las víctimas son menores inocentes. Se ha buscado mejorar el fluido del tránsito y controlar los accidentes según tres programas lógicos de acción: la educación vial, la infraestructura y el control del tránsito.

10.1. La Educación Vial

La modernización del sistema de acreditación de conductores (emisión de licencias), la descentralización de ese servicio (Sedes Regionales de Educación Vial) conjuntamente con la elaboración de un nuevo manual para la prueba teórica, el replanteamiento de la prueba práctica y el fortalecimiento del programa para la difusión de contenidos de educación y seguridad vial a escolares y colegiales destacan como los principales logros de esa dependencia.

Para fortalecer los principios de educación y seguridad vial, la Dirección de Educación Vial amplió sus servicios a los 30 cantones catalogados de alto riesgo en razón de la incidencia de accidentes de tránsito. Con este principio se capacitaron 1050 docentes de escuelas y colegios, lo que permitió abarcar una población de veinte mil estudiantes, para lo cual se contó con el respaldo del Ministerio de Educación Pública. También se promovió la formación de patrullas escolares en centros de educación primaria.

Con el apoyo del INA y de la UNED, se logró la producción de material audiovisual, orientada a una campaña de radio y televisión para la prevención de accidentes de tránsito. También se diseñó e imprimió el Manual para Transporte Público, dedicado a la instrucción de conductores de autobuses y taxis, a la vez, que se diseñó un curso básico para los operadores de maquinaria especial.

Para la regulación de las escuelas privadas de manejo, se elaboró un proyecto que permitirá valorar e introducir mejoras sustantivas en los contenidos que reciben los usuarios de ese servicio.

Se dotó al Departamento de Licencias de tres nuevos equipos completos para la Sede Central, lo que permitió agilizar la atención al público usuario.



También, en coordinación con el ICE se puso en servicio un sistema de transmisión de datos e imágenes con una mayor velocidad, lo que permite al usuario de las regionales de Liberia, Limón, Puntarenas y San Ramón obtener la licencia en un máximo de 5 minutos. Ésto se hará con las regionales de Pérez Zeledón y San Carlos.

Otra de las acciones orientadas a brindar mayores facilidades al usuario es el proyecto de entrega de licencias por correo, que resolverá la gestión, sin la necesidad de acudir a las oficinas del MOPT.



10.2. Ingeniería de Tránsito.

Para optimizar el uso de la infraestructura vial, reducir los tiempos de viaje y promover el adecuado funcionamiento del transporte público se concretó el reordenamiento vial en los sectores Sur y Oeste de San José.

La construcción de la intersección canalizada en Guadalupe, eliminó la antigua rotonda sobre la Carretera de Circunvalación y permitió reducir sustancialmente el congestionamiento, disminuir las demoras y mejorar los niveles de servicio en todos los accesos de la intersección.

Se concluyó la ampliación a tres carriles de la Carretera de Circunvalación en el sector de la entrada a la Universidad de Costa Rica por la Facultad de Derecho y están por completarse las obras de la nueva intersección canalizada de La Uruca.

Con un costo de aproximadamente ₡1.600 millones, tanto en materiales como en contrataciones, se colocaron 35.000 señales de tránsito verticales y se demarcaron con pintura 1.000 km de la Red Vial Nacional, principalmente las rutas más peligrosas y de mayor circulación vehicular.

Se impulsó la contratación de una firma consultora para la instalación de un sistema computadorizado de semáforos para la ciudad de San José. Se instalaron o reinstalaron un total de 55 sistemas de semáforos, entre vehiculares, peatonales y preventivos, y se brindó el mantenimiento preventivo y correctivo a los sistemas de semáforos existentes en todo el país (800 acciones correctivas).

Igualmente, se asistió técnicamente a las municipalidades del país para la ejecución de proyectos de seguridad vial financiados con el 10% de las multas de la Ley de Tránsito.

10.3. La Dirección General de la Policía del Tránsito.

Uno de los programas de mayor éxito en esta Administración lo ha sido, sin duda, el fortalecimiento de la Policía del Tránsito. Hoy se cuenta con un grupo policial mucho mejor capacitado, más tecnificado, mejor equipado, más ordenado y, además, mucho más honesto.

La vigilancia y control de las principales rutas a nivel nacional; la creación de las patrullas de carretera y motorizada; la implementación de un plan de contingencia vial en el área central comercial de San José; la contratación y capacitación de 100 nuevos oficiales que están en servicio y el reclutamiento de 200 adicionales que serán nombrados en lo que resta de este año; el impulso al programa de escuelas seguras con la formación de 100 grupos de patrullas escolares, además, de la compra de nuevo equipo motorizado destacan como los principales logros de la Policía de Tránsito.



En su afán de reducir los accidentes de tránsito, esa dependencia reforzó los operativos para la regulación y el control en rotondas, intersecciones y otros puntos que presentaban niveles importantes de congestión. Para ampliar la cobertura y vigilancia en zonas con importantes flujos vehiculares se crearon cuatro áreas policiales Área Aeroportuaria, Área del Pacífico Central, Área 2 (Belén, Santa Ana, Puriscal, Escazú y Ciudad Colón) y Área 1 (Goicoechea, Moravia, Coronado y Tibás).

También, se adquirieron 77 nuevas patrullas, 24 pick up, 3 grúas, 17 motocicletas de 250c.c. y 30 de 750 c.c. al tiempo que se logró autorización para renovar, cada tres años, toda la flota vehicular, lo que permitirá a la Dirección General de Tránsito completar a finales del período 2000-2001, el proceso de permuta de vehículos usados por nuevos.

Se concretó además el proyecto de reforma integral a la Ley de Tránsito, elaborado conjuntamente con el Poder Judicial para incrementar el monto de las multas, particularmente en lo relativo a conducción temeraria y corregir otras disposiciones para agilizar todos los asuntos de tránsito en los tribunales.



CONCLUSIONES

ES POSIBLE

Es posible darle solución a las necesidades de los costarricenses. Es posible concretar las reformas del Estado y mejorar la manera de administrarlo. Es posible si se posee visión de futuro, objetivos claros, precisos. Es posible si se da el tiempo necesario. Es posible si se tiene la perseverancia. Es posible si no se rinde ante la impaciencia de aquellos que, desde las gradas, desean resolver los problemas a empujones.

Lo realizado por la Administración Rodríguez en el Sector Transportes es un buen ejemplo de que sí se puede. Un sector otrora postrado, hoy es uno que ha tomado vida y que va por buen camino. Promete alcanzar niveles de eficacia. Pero hay que continuar haciendo la tarea.

Queda planteada la modernización de nuestros puertos, con estudios y procedimientos definidos. Iniciada la reactivación de nuestros ferrocarriles. Hoy sigue vigente la gestión interesada como el medio para garantizar la actualización del Aeropuerto Juan Santamaría. Ahora el país cuenta con un plan nacional de concesiones, que incluye estudios, diseños y documentos para licitar de obras trascendentales para el progreso nacional.

Paralelamente y con recursos públicos, está en plena acción la mejoría de la red vial nacional, como una estrategia para el desarrollo: la recuperación de las arterias principales para la movilización de personas, bienes y servicios. No se trata del simple esfuerzo de tapar huecos, aunque ésta era una tarea impostergable.

Como resultado de las últimas cinco licitaciones de proyectos viales y debido a la competencia entre los empresarios, los costarricenses se beneficiaron con un ahorro de tres mil quinientos millones de colones si se compara el presupuesto del Ministerio con la oferta de las empresas.

El solo hecho de que los estudiosos del desarrollo humano hayan incorporado el estado de la red vial como uno de los factores para mejorar los indicadores del bienestar es una señal de que hemos conseguido una identificación nacional. Se está enfrentando y venciendo un mal nacional.

Con gran satisfacción, puedo terminar este informe afirmando que nuestra gestión se ha enmarcado dentro de los más estrictos procedimientos legales, éticos y morales.



The background is a solid, bright yellow color. In the top-left corner, there is a black, abstract shape that resembles a stylized leaf or a drop. In the bottom-left corner, there is a larger, black, cloud-like shape with several rounded lobes. In the upper right quadrant, the word "ANEXOS" is printed in white, uppercase letters within a dark grey rectangular box.

ANEXOS

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

Clasificación de proyectos por tipo y estado de intervención
Presupuesto Año 2000, al 30 / 9 / 2000

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	RUTA NACIONAL	ESTADO
Proyectos de mantenimiento rutinario			
00-0026	Mantenimiento Red Nacional de Lastre	Varias	Formulación
00-0065	Mantenimiento Rutinario, Año 2001	Varias	Formulación
00-0075	Ampliación 50% CD Mant.Rut., Región 1, Zona 1-3, Los Santos	Varias	Ejecución
00-0076	Ampliación 50% CD Mant. Rut., Región 2, Zona 2-1, Alajuela	Varias	Ejecución
00-0077	Ampliación 50% CD Mant. Rut., Región 2, Zona 2-2, San Ramón Este	Varias	Ejecución
00-0078	Ampliación 50% CD Mant. Rut., Región 2, Zona 2-2, San Ramón Oeste	Varias	Ejecución
00-0079	CD Mant. Rut. Región 1, Zona 1-2, Puriscal	Varias	Ejecución
00-0080	CD Mantenimiento Rutinario Carreteras Región 3, Zona 3-1, Liberia	Varias	Ejecución
00-0081	CD Mantenimiento Rutinario Región 3, Zona 3-2, Nicoya	Varias	Ejecución
00-0082	CD Mantenimiento Rutinario Carreteras Región 3, Zona 3-3, Cañas	Varias	Ejecución
00-0088	CD Mant. Rut. Región 1, Zona 1-1, San José, TPD de 500 a 10,000	Varias	Ejecución
00-0089	CD Mant. Rutinario Región 4, Zona 4-2, Guápiles	Varias	Ejecución
00-0090	CD Mant. Rutinario Región 4, Zona 4-3, Siquirres	Varias	Ejecución
00-0091	CD Mant. Rutinario Región 6, Zona 6-1, Puntarenas	Varias	Ejecución
00-0092	CD Mant. Rutinario Región 6, Zona 6-2, San Mateo	Varias	Ejecución
00-0093	CD Mant. Rutinario Región 7, Zona 7-1, Heredia	Varias	Ejecución
00-0094	Ampl. 50% CD Mant. Rut., Región 2, Zona 2-3, San Carlos, TPD mayor a 900	Varias	Ejecución
00-0095	Ampl.50% CD Mant. Rut., Región 2, Zona 2-3, San Carlos, TPD de 500 a 900	Varias	Ejecución
00-0096	Ampl.50% CD Mant.Rut., Región 4, Zona 4-1, Limón	Varias	Ejecución
00-0097	Ampl.50% CD Mant.Rut., Región 5, Zona 5-2, Coto Brus	Varias	Ejecución
00-0098	Ampl.50% CD Mant.Rut., Región 5, Zona 5-2, Río Claro	Varias	Ejecución
00-0100	Mant. Rutinario, Año 3, Ruta Nacional No. 1 (General Cañas)	Varias	Ejecución
00-0109	Mant. Rutinario Región 1, Zona 1-3, Los Santos	Varias	
00-0110	Mant. Rutinario Región 2, Zona 2-3, San Carlos	Varias	
00-0111	Mant. Rutinario Región 2, Zona 2-3 San Carlos TPD mayor a 500 mayor a 900	Varias	
00-0112	Mant. Rutinario Región 4, Zona 4-1, Limón	Varias	
00-0113	Mant. Rutinario Región 5, Zona 5-2, Río Claro	Varias	
Subtotal de proyectos de mantenimiento rutinario		38 proyectos	
Proyectos de mantenimiento periódico			
00-0050	Mantenimiento Red Nacional de San Carlos	Varias	Ejecución
00-0051	Mantenimiento Red Nacional del Valle Central	Varias	Ejecución
00-0052	Mantenimiento Red Nacional del Pacífico Central	Varias	Ejecución
00-0070	Mantenimiento Red Nacional de Puriscal	Varias	
00-0071	Mantenimiento Red Nacional de Cartago	Varias	
00-0072	Mantenimiento Red Nacional de Turrialba	Varias	
00-0073	Mantenimiento Red Nacional de Guápiles-Sarapiquí	Varias	
00-0074	Mantenimiento Red Nacional de Guácimo-Siquirres	Varias	
00-0099	Ampl.50% CD Mant. Per. Rutas Nac. y Calles Urb. del Area Metrop.de San José	Varias	Ejecución
00-0114	Mant. Periódico Rutas nac. y calles urbanas del área metrop. San José	Varias	
00-0115	CD Mant. Periódico Rutas Nac. Y calles urbanas del área metrop.San José	Varias	
Subtotal de proyectos de mantenimiento periódico		11 proyectos	

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

Clasificación de proyectos por tipo y estado de intervención
Presupuesto Año 2000, al 30 / 9 / 2000

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	RUTA NACIONAL	ESTADO
Proyectos de rehabilitación			
00-0027	Ciudad Quesada-La Marina Etapa II	140	Ejecución
00-0028	Tarbaca-San Ignacio de Acosta	209	Ejecución
00-0029	Arizona-Cañas	1	Contratación
00-0030	Liberia-Peñas Blancas	1	Contratación
00-0031	Cañas-Liberia	1	Contratación
00-0083	Interamericana Sur, Sección Paso Real-Palmar Norte	2	Ejecución
00-0101	Pozón-Tárcoles	34	Contratación
00-0102	Loma-Parríta	34	Ejecución
Subtotal de proyectos de rehabilitación		8 proyectos	
Proyectos de reconstrucción			
00-0033	Limonal-Tempisque	18	Ejecución
00-0034	Santa Ana-San Rafael Este	147	
00-0035	Pozón-Tárcoles	34	Contratación
00-0036	San Isidro de Pérez Zeledón-Río Convento	2	Formulación
00-0053	San Ramón-Barranca	1	
00-0054	Tárcoles-Jacó-Loma	34	Ejecución
00-0055	Puente Estero Mata de Limón	27	Formulación
00-0056	Reestructuración puentes ríos Seco y Naranja	1	Ejecución
00-0067	Limón-Bribri-Sixaola	36	Formulación
00-0084	San Miguel-Río Cuarto		
00-0085	Mejoramiento Ruta Nacional No. 21, sección Pavones-Intersección Corozal	21	Ejecución
00-0103	La Valencia-Santa Rosa-Santo Domingo (II Sección)	103	Ejecución
00-0104	Cruce Moravia-Cruce Ipís	218	Ejecución
00-0109	Accesos a Puerto Caldera	23	
00-0120	Reconstrucción de la losa del puente sobre el río Térraba		Contratación
00-0121	Reconstrucción puente Río Tiribí (Ruta Nacional N° 27)	27	
00-0122	Reconstrucción paso desnivel intersección San Antonio de Escazú, Ruta N°27	27	
00-0123	Urasca - Tucurrique	224	
Subtotal de proyectos de reconstrucción		18 proyectos	
Proyectos varios			
00-0025	Obras varias (pago de reajustes, finiquitos, imprevistos y otros)	Varias	Ejecución
	Proyectos de mantenimiento rutinario y periódico y de rehabilitación		
00-0062	Obras varias (pago de reajustes, finiquitos, imprevistos y otros)	Varias	Ejecución
	Proyectos de reconstrucción, mejoramiento y construcción		

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

Clasificación de proyectos por tipo y estado de intervención
Presupuesto Año 2000, al 30 / 9 / 2000

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	RUTA NACIONAL	ESTADO
Proyectos de mejoramiento			
00-0032	Puerto Paquera-Paquera	621	Ejecución
00-0037	Palmar Sur-Sierpe	223	
00-0038	San Marcos de Tarrazú-Alto La Pacaya	303	
00-0039	Sámara-Carrillo	160	
00-0040	Villarreal-Tamarindo II Etapa	152	
00-0041	Quepos-Dominical (Sección Savegre - Dominical)	34	Formulación
00-0057	Barú-Piñuela-Palmar Norte	34	Ejecución
00-0058	Interamericana-San Pedro (II Sección)	327	
00-0059	El Carmen-Jaboncillal	205	Ejecución
00-0060	Siquirres-El Carmen-Caño Blanco	806	Formulación
00-0063	Monterrey-La Legua (II Etapa)	313	
00-0064	San Ramón Sur-Pedregoso-Santa Rosa	328 y 325	Ejecución
00-0066	Interamericana-Santa Elena (I Sección) 606		
00-0068	San Juan Norte-Alumbre-Copalchí	407	Contratación
00-0105	Coopetilla-Tierras Morenas	927	Ejecución
00-0124	Alto La Pacaya - San Carlos (León Cortés)	303	
00-0125	Llano Bonito - Ruta Nacional N° 226 (León Cortés)	313	
00-0126	Barú - Piñuela (reajustes)	34	Ejecución
Subtotal de proyectos de mejoramiento		18 proyectos	
Proyectos de construcción			
00-0042	Puentes de concreto Ciudad Colón-Orotina	27	Ejecución
00-0043	Radial Desamparados (vía) I Sección R. Desamparados		Ejecución
00-0044	Tourmón-Uruca (vía) Tourmón-Uruca		Ejecución
00-0045	Parrita-Quepos (puentes)	34	Ejecución
00-0046	Puente Elevado Rotonda Y Griega	39 y 209	Contratación
00-0047	Paso a desnivel Circunvalación-San Pedro de Montes de Oca	39	Contratación
00-0048	Puente Estero Negro (Ruta N°36)	36	Ejecución
00-0049	Radial Desamparados (puente sobre río Tiribí) R. Desamparados		Ejecución
00-0061	Puentes metálicos Ciudad Colón-Orotina	27	Ejecución
00-0069	Puente Río Pacacua 121		
00-0086	Intersección Canalizada Rotonda San Sebastián	39	Contratación CSV
00-0087	Intersección Canalizada Rotonda Paso Ancho	39	Contratación CSV
00-0106	Losa del puente sobre el Río Peñas Blancas (carretera El Muelle-El Tanque)	4	Ejecución
00-0107	Puente sobre el Río Desenredo (carretera Campo Cinco-Palmitas)	247	Ejecución
00-0108	Intersección Uruca	166	Ejecución
00-0127	Estaciones de pesaje de Cañas y Villa Briceño		
00-0128	Puente sobre el río Pirrís (Ruta Nacional N°128)	128	
00-0129	Quepos - Dominical (Sección Quepos - Savegre)	34	Formulación
00-0130	Puente Río Puruses		
00-0131	Puente Río María Aguilar		
Subtotal de proyectos de construcción		20 proyectos	

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

INFORME DE EJECUCION PRESUPUESTO 1999

Clasificación de proyectos por tipo de intervención

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	LONGITUD (km/carreteras) (m/puentes)	MONTO EJECUTADO DEL PRESUPUESTO 1999 (millones de colones)
Proyectos de mantenimiento rutinario			
99-0001	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 4-1 Limón	74.6	67.5
99-0002	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 4-3 Siquirres	47.3	54.6
99-0003	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 5-1 San Isidro	79.7	138.5
99-0004	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 5-2 Coto Brus	106.2	97.8
99-0005	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-1 San José, TPD mayor que 10000	103.7	134.8
99-0006	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-1 San José, TPD menor que 10000	126.7	165.8
99-0007	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-2 Puriscal	43.3	51.6
99-0008	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-3 Cartago	150.4	108.8
99-0009	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-3 Los Santos	73.1	60.1
99-0010	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 1-4 Turrialba	71.6	77.3
99-0011	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 2-1 Alajuela	198.9	163.7
99-0012	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 2-2 San Ramón Este	104.7	114.2
99-0013	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 2-2 San Ramón Oeste	105.4	92.8
99-0014	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 2-3 San Carlos, TPD mayor que 900	130.4	116.4
99-0015	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 2-3 San Carlos, TPD menor que 900	142.1	137.0
99-0016	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 3-1 Liberia	224.8	222.2
99-0017	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 3-2 Nicoya	178.0	122.1
99-0018	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 3-3 Cañas	190.0	168.8
99-0019	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 4-2 Guápiles	60.7	148.7
99-0020	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 5-2 Río Claro	171.5	161.3
99-0021	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 6-1 Puntarenas	114.3	44.3
99-0022	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 6-2 San Mateo	50.8	62.5
99-0023	Mant. Rutinario, Año 2, Zona 7-1 Heredia	164.0	101.5
99-0026	Obras varias (para cubrir ajustes de precios, finiquitos e imprevistos)		66.4
99-0082	Ampliación 50% monto total adjudicado (23 licitaciones)	1,360.0	1,946.5
99-0126	Ampliación 10 licitaciones de mant. rutinario (contratación directa)	1,800.0	4,651.5
99-0127	Mant. Rutinario Red Pavimento TPD mayor que 500 Año 4	3,855.0	50.0
Subtotal Mantenimiento Rutinario		9,326.7	
Proyectos de mantenimiento periódico			
99-0041	Programas de carpetas	160.0	1,510.0
99-0084	Mantenimiento Red Nacional del Valle Central	187.8	266.5
Subtotal Mantenimiento Periódico			1,776.5
Proyectos de rehabilitación			
99-0029	Campo Cinco-Palmitas	10.3	47.8
99-0030	Vara Blanca-Parque Nacional Volcán Poás	15.2	226.3
99-0036	Quepos-Playa Manuel Antonio	10.4	435.8
99-0026	Obras varias (pago de reajustes, finiquitos, imprevistos y otros)		46.8
Subtotal Proyectos Rehabilitación			756.7

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD

INFORME DE EJECUCION PRESUPUESTO 1999

Clasificación de proyectos por tipo de intervención

N° PROYECTO	NOMBRE DEL PROYECTO	LONGITUD (km/carreteras) (m/puentes)	MONTO EJECUTADO DEL PRESUPUESTO 1999 (millones de colones)
Proyectos de reconstrucción			
99-0049	Limonal-Tempisque	22.4	860.8
99-0050	San Francisco de Heredia-Int. San Antonio de Belén	4.6	514.9
99-0051	Santa Ana-San Rafael Este	5.2	333.3
99-0052	Radial F. J. Orlich	2.2	215.2
99-0087	Paso Real-Palmar Norte (deslizamientos)		350.0
99-0093	Reestructuración puentes ríos Seco y Naranjo		37.4
99-0114	Accesos a Puerto Caldera	1.5	68.7
Subtotal Proyectos de Reconstrucción			2,380.3
Proyectos de mejoramiento			
99-0061	Turrubares-Río Grande de Tárcos II Sección	6.7	352.2
99-0118	La Pastora-Volcán Turrialba	11.2	20.0
99-0119	Coopetilla-Tierras Morenas I Sección	5.2	5.0
99-0122	Ampliación tercer carril sobre Quebrada Los Negritos (Circunvalación)	0.6	53.2
Subtotal Proyectos de Mejoramiento			430.4
Proyectos de construcción nueva			
99-0066	Puentes de concreto Ciudad Colón-Orotina		243.9
99-0099	Radial Desamparados (puentes sobre Río María Aguilar y Circunvalación)		14.4
99-0105	Estaciones de pesaje I	2.5	229.2
99-0106	Puentes metálicos Ciudad Colón-Orotina		158.9
99-0123	Muro carretera de Circunvalación Oeste		17.0
99-0108	Obras varias (pago de reajustes, finiquitos, imprevistos y otros)		152.2
Subtotal Proyectos de Construcción Nueva			815.6
TOTAL EJECUCIÓN PRESUPUESTO AÑO 1999			15,486.2

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. PLAN ANUAL OPERATIVO 2001

Detalle de Obras financiadas en la Partida Mantenimiento y Reparación de Obras

Clasificación de proyectos por tipo de intervención

PROGRAMAS No: 2 (Mantenimiento de red vial nacional en asfalto) Y 4 (Vías de peaje) -Datos en colones corrientes-

N° PROY	NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA PROYECTO AL 01-01-2001	MONTO TOTAL DEL PROYECTO (EN COLONES)	MONTO PRESUPUESTO (EN COLONES) 2001	PARTICIPACION %
Proyectos de reconstrucción					
01-024	Mantenimiento Rutinario, Región 1	EJECUCION	507,494,025.31	487,494,025.31	2.91%
01-026	Contr.Directa Mant. Rutinario Cartago y Turrialba.	EJECUCION	250,000,000.00	130,000,000.00	0.78%
01-027	Mant. Rutinario, Región 3 San Ramón Oeste-Este	EJECUCION	331,447,540.00	231,447,540.00	1.38%
01-028	Mant. Rutinario, Región 3: Alajuela, San Mateo y Región 5-Heredia	EJECUCION	336,573,586.00	236,573,586.00	1.41%
00-0011	Mant. Rutinario, Región 4 San Carlos	EJECUCION	102,308,498.00	42,308,498.00	0.25%
01-029	Mant. Rutinario, Región 6: Liberia, Nicoya, Región 7: Cañas y Región 12: Puntarenas.	EJECUCION	597,468,406.27	497,468,406.27	2.97%
01-030	Mant. Rutinario, Región 8: Limón, Guápiles-Sarapiquí.	EJECUCION	297,400,472.00	217,400,472.00	1.30%
01-031	Mant. Rutinario, Región :10 San Isidro de Pérez Zeledón y Región 11: Golfito -Coto Brus-Río Claro	EJECUCION	426,523,323.00	59,999,999.81	0.36%
00-0026	Mantenimiento Red Nacional de Lastre	CONTRATACION	2,373,000,000.00	1,500,000,000.00	8.96%
00-0065	Mantenimiento Rutinario, Año 2001	CONTRATACION	5,184,000,000.00	3,200,000,000.00	19.10%
	SubTotal Mantenimiento rutinario.		10,406,215,850.58	6,602,692,527.39	39.42%
Proyectos de mantenimiento periódico					
00-0050	Mantenimiento Red Nacional de San Carlos	EJECUCION	1,685,253,987.60	987,169,054.64	5.89%
00-0051A	Mantenimiento Red Nacional del Valle Central - HEREDIA	EJECUCION	1,016,501,750.00	477,400,000.00	2.85%
00-0051B	Mantenimiento Red Nacional del Valle Central-ALAJUELA	EJECUCION	2,027,989,425.41	433,989,425.41	2.59%
00-0070	Mantenimiento Red Nacional de Puriscal	FORMULACION	1,932,000,000.00	600,000,000.00	3.58%
00-0071	Mantenimiento Red Nacional de Cartago	CONTRATACION	1,774,000,000.00	750,000,000.00	4.48%
00-0072	Mantenimiento Red Nacional de Turrialba	CONTRATACION	1,568,500,000.00	500,000,000.00	2.99%
00-0073	Mantenimiento Red Nacional de Guápiles-Sarapiquí	CONTRATACION	1,953,500,000.00	700,000,000.00	4.18%
00-0074	Mantenimiento Red Nacional de Guácimo-Siquirres	CONTRATACION	2,164,500,000.00	750,000,000.00	4.48%
00-0099	Ampliación 50% Contratación Directa Mant.Periódico Rutas Nacionales y Calles Urbanas del Area Metropolitana de San José	EJECUCION	1,304,256,204.85	450,000,000.00	2.69%
00-0115	Ampliación 50% -Mantenimiento Periódico Rutas Nacionales y Calles Urbanas del Gran Area Metropolitana de San José	EJECUCION	646,000,000.00	350,000,000.00	2.09%
	SubTotal Mantenimiento periódico		16,072,501,367.86	5,998,558,480.05	35.81%

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. PLAN ANUAL OPERATIVO 2001

Detalles de Obras financiadas dentro de la Partida Construcción Vial Caminos y Carreteras

Clasificación de proyectos por tipo de intervención.

PROGRAMA N°3 - Datos en columnas corrientes-

N° PROY	NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA PROYECTO AL 01-01-2001	MONTO TOTAL DEL PROYECTO (EN COLONES)	MONTO PRESUPUESTO (EN COLONES) 2001
Proyectos de reconstrucción carreteras				
00-0036	San Isidro de Pérez Zeledón-Río Convento	CONTRATACION	2,000,000,000.00	400,000,000.00
00-0054	Tárcoles-Jacó (I sección) / Jacó - Loma (II Sección)	EJECUCION	3,531,052,000.00	55,000,000.00
00-0067	Limón-Bribri-Sixola (Sección Limón-Bribri)	CONTRATACION	2,000,000,000.00	800,000,000.00
00-0084	San Miguel Río Cuarto	CONTRATACION	351,310,000.00	250,000,000.00
00-0103	La Valencia-Santa Rosa-Santo Domingo (II Sección)	EJECUCION	254,424,000.00	100,001,470.00
00-0104	Cruce Moravia - Cruce Ipís (Sección El Alto - Ipís)	EJECUCION	618,677,000.00	518,677,000.00
99-0039	Santa María de Dota - Copey (II Etapa)	EJECUCION	170,189,000.00	10,189,000.00
00-0123	Urasca - Tucurrique	FORMULACION	360,000,000.00	40,000,000.00
	SubTotal reconstrucción carreteras		9,285,652,000.00	2,173,867,470.00
Proyectos de reconstrucción puentes				
00-0120	Reconstrucción de la losa del puente sobre el Río Térraba	EJECUCION	243,329,000.00	243,329,000.00
00-0121	Reconstrucción puente Río Tiribí (Ruta Nacional No. 27)	EJECUCION	200,000,000.00	200,000,000.00
00-0122	Reconstrucción paso desnivel Intersección San Antonio de Escazú (Ruta Nacional No. 27)	CONTRATACION	50,000,000.00	30,000,000.00
01-001	Reconstrucción puente Los Anonos	FORMULACION	150,000,000.00	100,000,000.00
01-002	Reconstrucción Puente sobre el Río Puruses y María Aguilar	FORMULACION	60,000,000.00	40,000,000.00
01-003	Puente en vía Santa María de Dota y San Marcos de Tarrazú	FORMULACION	200,000,000.00	150,000,000.00
01-004	Puentes Parrita - Paquita y Naranja	FORMULACION	50,000,000.00	50,000,000.00
	SubTotal reconstrucción Puentes		953,329,000.00	813,329,000.00
	Total reconstrucción Carreteras y Puentes		10,238,981,000.00	2,987,196,470.00
Proyectos de mejoramiento carretera				
00-0032	Puerto Relleno - Paquera	EJECUCION	333,928,610.30	100,000,000.00
00-0039	Sámara-Carrillo	EJECUCION	350,000,000.00	300,000,000.00
00-0040	Villarreal-Tamarindo II Etapa	EJECUCION	280,000,000.00	250,000,000.00
00-0057	Bañú-Piñuela (I Sección) / Piñuela - Palmar Norte (II Sección)	EJECUCION	5,634,394,000.00	540,866,000.00
00-0058	Interamericana-San Pedro (II Sección)	FORMULACION	600,000,000.00	5,000,000.00
00-0059	El Carmen-Jaboncillo	EJECUCION	386,569,000.00	286,569,000.00
00-0060	Siquirres-El Carmen-Caño Blanco	FORMULACION	1,440,000,000.00	5,000,000.00
00-0063	Monterrey-La Legua (II Etapa)	EJECUCION	123,305,000.00	5,000,000.00
00-0064	San Ramón Sur-Pedregoso-Santa Rosa	EJECUCION	397,300,000.00	337,300,000.00
00-0066	Interamericana-Santa Elena (I Sección)	FORMULACION	420,000,000.00	200,000,000.00
00-0068	San Juan Norte-Alumbre-Copalchí	CONTRATACION	600,000,000.00	200,000,000.00
00-0085	Mejoramiento Ruta Nacional No 21, Sección Pavones-Intersección Corozal	EJECUCION	124,412,000.00	84,412,000.00
00-0105	Coopetilla - Tierras Morenas	EJECUCION	138,173,000.00	40,000,000.00
01-005	Juanilama-Esparza	CONTRATACION	450,000,000.00	125,000,000.00
01-006	San Isidro-Llano Bonito (León Cortés)	FORMULACION	400,000,000.00	75,000,000.00
00-0124	Alto La Pacaya-San Carlos (León Cortés)	FORMULACION	600,000,000.00	50,000,000.00
00-0125	Llano Bonito-Ruta Nacional No. 226 (León Cortés)	FORMULACION	400,000,000.00	50,000,000.00
01-007	Santa Marta - Mata de Caña - San Carlos	CONTRATACION	400,000,000.00	300,000,000.00
01-008	Nuevo Arenal - Sangregado:	FORMULACION	1,750,000,000.00	150,000,000.00

Memoria

Ministerio de Obras

Públicas y Transportes

1998-2000

CONTINUA

CONSEJO NACIONAL DE VIALIDAD. PLAN ANUAL OPERATIVO 2001

Detalles de Obras financiadas dentro de la Partida Construcción Vial Caminos y Carreteras

Clasificación de proyectos por tipo de intervención.

PROGRAMA N°3 - Datos en columnas corrientes-

N° PROY	NOMBRE DEL PROYECTO	ETAPA PROYECTO AL 01-01-2001	MONTO TOTAL DEL PROYECTO (EN COLONES)	MONTO PRESUPUESTO (EN COLONES) 2001
Continuación Proyectos de mejoramiento carretera				
01-009	Picada - Alfaro Ruiz - Bajos del Toro	FORMULACION	600,000,000.00	150,000,000.00
01-010	Palmichal - Chirraca	FORMULACION	400,000,000.00	200,000,000.00
01-011	Hojancha-Lajas	FORMULACION	340,000,000.00	20,000,000.00
01-012	27 de Abril - Paraiso	FORMULACION	540,000,000.00	20,000,000.00
01-013	Flemingo- Playa Potrero	FORMULACION	190,000,000.00	20,000,000.00
01-014	Marsellesa-El Dos de Tilarán	FORMULACION	340,000,000.00	20,000,000.00
01-015	Marsellesa-El Dos de Abangares	FORMULACION	340,000,000.00	20,000,000.00
01-016	Tilarán - Libano	FORMULACION	360,000,000.00	20,000,000.00
01-017	Col. Gutiérrez Braun - Sta. Elena Pittier	FORMULACION	450,000,000.00	19,574,497.56
01-018	Sabalito - Las Mellizas	FORMULACION	450,000,000.00	15,000,000.00
Proyectos de construcción carreteras				
00-0043	Radial Desamparados (vías) I Sección	EJECUCION	1,109,559,000.00	959,559,000.00
00-0047	Paso a desnivel Circunvalación-San Pedro de Montes de Oca	CONTRATACION	500,000,000.00	450,000,000.00
00-0129	Quepos-Barú (Sección Quepos - Savegre)	FORMULACION	6,000,000,000.00	300,000,000.00
01-035	Naranjo-Florencia (Segunda Etapa)	FORMULACION	500,000,000.00	300,000,000.00
	SubTotal Construcción Carreteras		8,109,559,000.00	2,009,559,000.00
Proyectos de construcción puentes				
00-0042	Puentes de concreto Ciudad Colón-Orotina	EJECUCION	3,780,827,000.00	1,300,000,000.00
00-0045	Parrita-Quepos (puentes menores)	EJECUCION	1,199,318,000.00	899,318,000.00
00-0046	Puente Elevado Rotonda Y Griega	CONTRATACION	1,169,853,530.00	1,169,853,530.00
00-0048	Puente Estero Negro (Ruta 36: Limón - Sixaola)	EJECUCION	150,000,000.00	50,000,000.00
00-0049	Radial Desamparados (puente Tiribí)	EJECUCION	540,222,000.00	440,222,000.00
00-0061	Puentes metálicos Ciudad Colón-Orotina	EJECUCION	4,214,361,000.00	1,500,000,000.00
00-0128	Puente Río Pirris (Ruta Nacional No. 226)	EJECUCION	30,000,000.00	20,000,000.00
01-019	Ampliación puente Río Tiribí (Ruta Nacional No. 167)	CONTRATACION	300,000,000.00	100,000,000.00
00-0130	Puente Río Puruses	CONTRATACION	30,000,000.00	20,000,000.00
00-0131	Puente Río María Aguilar	CONTRATACION	30,000,000.00	20,000,000.00
01-020	Puente Acceso a Moín	FORMULACION	180,000,000.00	180,000,000.00
01-021	Paso de desnivel Intersección Garantías Sociales	FORMULACION	1,000,000,000.00	100,000,000.00
01-022	Puente Presidio	FORMULACION	500,000,000.00	70,000,000.00
01-023	Accesos Puente Río Tempisque	CONTRATACION	350,000,000.00	350,000,000.00
	SubTotal Construcción Puentes		13,474,581,530.00	6,219,393,530.00
	SubTotal Construcción Carreteras y Puentes		21,584,140,530.00	8,228,952,530.00
	TOTAL RECONSTRUCCION, MEJORAMIENTO, CONSTRUCCION Y VARIOS		50,661,203,140.30	14,824,870,497.56

*Memoria
Ministerio de Obras
Públicas y Transportes
1998-2000*

*Editado por:
Comunicación Consultores S.A.
Teléfono: 283-9106
E-mail: comconsu@racsa.co.cr*

*Diseño y Producción Gráfica:
MRM Soluciones Gráficas S.A.
Teléfono: 290-0548 / 296-3189
E-mail: mrmsol@sol.racsa.co.cr*