

MINISTERIO
OBRAS PUBLICAS
Y
TRANSPORTES



**INFORME
ANUAL**

1980 - 1981

SAN JOSE COSTA RICA



*LIC. RODRIGO CARAZO ODIO
PRESIDENTE DE LA REPUBLICA*



*ING. MARIO FERNANDEZ ORTIZ
MINISTRO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES*

PRESENTACION

10 abril, 1981

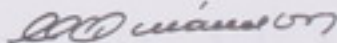
Señor
Lic. Rodrigo Carazo Odio
Presidente de la República
Su Despacho

Estimado señor:

Me es grato enviar el presente informe de labores del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, para el período comprendido entre el 1º de abril de 1980 y el 31 de marzo de 1981.

Durante este período se logró cumplir un alto porcentaje de las metas que nos habíamos propuesto, ya que la labor, como se puede deducir del informe, marca una importante pauta en el proceso histórico de los transportes pues se ha mejorado la planificación y el control de los servicios y en el campo de obras públicas la labor fue intensa y los resultados muy positivos.

Lo saluda muy atentamente,



Mario Fernández Ortiz
MINISTRO

LIC. RAUL ALFARO BOLAÑOS
Viceministro

HECTOR ULATE FERNANDEZ
Oficial Mayor

ING. RAFAEL A. SANCHEZ BONILLA
Director División de Obras Públicas

LIC. JUAN MENA MURILLO
Director de División de Transporte

LIC. DELIO SANCHEZ ARAYA
Director División Administrativa

**RESUMEN
DE LABORES**

RESUMEN DE LABORES

INTRODUCCION

PLANIFICACION

DIVISION DE TRANSPORTES

OBRAS PUBLICAS

CONCLUSION

RESUMEN DE LABORES

INTRODUCCION

Los transportes han jugado un papel decisivo en el desarrollo económico de nuestra nación e indiscutiblemente jugarán en el futuro un papel cada vez más importante.

Tomando en cuenta lo anterior, desde que se inició la presente administración, se introdujeron cambios profundos de orden administrativo y técnico, definiendo claramente los campos de acción de este Ministerio, en tres Divisiones: Transporte, Obras Públicas y Administrativa. Los resultados de esta reestructuración han sido muy positivos y prueba de ello es la labor que se ha podido realizar durante el período de este informe.

PLANIFICACION

En el campo de planificación se logró terminar un borrador de Plan Nacional de Transportes que abarca todos los programas de inversión en obras de infraestructura a mediano y largo plazo. Este programa está orientado a obtener la recuperación más acelerada de la inversión que se efectúe en el futuro, asegurando que la escogencia de las prioridades corresponde exactamente a la mejor conveniencia para el país.

Un hecho de especial importancia ha sido la creación de la Secretaría de Planificación del Sector Transportes, que si bien está adscrita a este Ministerio, su ámbito es sectorial ya que agrupa doce instituciones que tienen relación con el Sector de Transportes. Esta Secretaría inició labores en el mes de julio de 1980 y uno de los logros más importantes ha sido la preparación del Plan Operativo Sectorial de Transportes, que define las principales inversiones públicas y actividades de este sector.

DIVISION DE TRANSPORTES:

Durante el período de este informe, se logró consolidar la organización para así coordinar adecuadamente todas las actividades relativas a los servicios del transporte. En Transporte Automotor se tecnificó la revisión de vehículos destinados al transporte público, se intensificaron los programas de reducción de humo y ruido y se introdujeron mejoras en las políticas de regulación

de los servicios de transporte público.

En materia de Policía de Tránsito, se logró obtener una mayor vigilancia y control sobre el tránsito de vehículos en las carreteras aumentando la seguridad de las mismas con una reducción sensible en accidentes.

En Ingeniería de Tránsito se destaca la labor realizada en los estudios para la instalación de un nuevo sistema de semáforos en la ciudad de San José, que se están adquiriendo dentro del programa de mejoramiento del transporte urbano, financiado con recursos del Banco Mundial, lo mismo que el inicio de la Construcción de la valla medianera en la Autopista General Cañas, que también será un elemento de reducción de accidentes.

En la actividad de Transporte Aéreo se puede citar la continuación de la modernización de las terminales aéreas, principalmente en el Aeropuerto Juan Santamaría, trabajos que se encuentran prácticamente terminados.

En Transporte por Agua, se logró la ratificación del convenio IMCO, que es la Convención relativa a la Organización Consultiva Marítima Internacional, que permitirá la adhesión a otros convenios que tienen por objeto regular la seguridad de la navegación comercial internacional. En general esta Dirección en su primer año de labor ha realizado una importante coordinación entre las actividades que en una u otra forma se vinculan con el transporte de pasajeros y de carga por vía acuática.

Otra Dirección que entró en funciones durante el período de este informe fue la de Estudios Técnicos, que se dedicó principalmente al estudio del transporte remunerado de personas orientado a las tarifas, rutas, subsidios y otros aspectos correlacionados.

En el campo de ferrocarriles se iniciaron estudios de anteproyecto del ferrocarril a Guanacaste, se hizo una revisión al diseño del patio de ferrocarriles en Santa Rosa de Heredia y se coordinó la planificación de ferrocarriles con FECOSA.

DIVISION DE OBRAS PUBLICAS:

En el campo de obras públicas se logró una efectiva descentralización en la ejecución de las obras, obteniéndose así una mayor eficiencia en la utilización de los recursos humanos y materiales.

Respecto a las obras en materia de carreteras y caminos, están en construcción 62 proyectos financiados con recursos externos e internos.

Con el Banco Interamericano de Desarrollo se financia la Tercera Etapa de Caminos Vecinales que consta de 18 obras con una longitud de 350 Km y un costo cercano a los \$500 millones y durante el período este proyecto alcan-



LAS JUNTAS DE PACUAR-PEJIBAYE



INTERAMERICANA - RINCON DE OSA

zó un avance del 46^oo. Otro programa que se financia con este Banco es la Segunda Etapa de Mejoramiento de Carreteras que tiene un costo de ₡600 millones para pavimentar unos 400 kilómetros de caminos. Estas obras están en período de licitación.

Con financiamiento del Banco Centroamericano de Integración Económica se financian cinco importantes obras que forman el Complejo Vial del Pacífico Sur, siendo uno de los proyectos de mayor importancia para el país.

En la actualidad se encuentran obras financiadas por ₡ 176 millones y durante el período se logró un avance acumulativo del 48^oo. Además, con recursos de esta institución se desarrolla uno de los programas de mayor importancia para el país como es el Complejo Vial del Pacífico Sur compuesto por 393 kilómetros y recientemente se adjudicó la pavimentación del tramo Tárcoles-Loma estando en proceso de adjudicación el tramo Barú-Palmar Norte.

Con financiamiento del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento se encuentra el Proyecto de Transporte Urbano que incluye ocho radiales de la ciudad de San José y un plan general de modernización del transporte urbano. También se destaca la obra San José-Siquirres-Puerto Viejo. En conjunto, durante el período se avanzó en forma satisfactoria en la construcción de las radiales y se espera tenerlas todas terminadas para finales del presente año.

Respecto a la carretera San José-Siquirres-Puerto Viejo, el avance fue satisfactorio, esperando que una parte importante de la obra sea entregada a principios del año entrante.

También con recursos del BIRF se ha financiado el Quinto Proyecto de Carreteras que tiene por objeto reconstruir, rehabilitar y mantener la mayor parte de nuestro sistema vial introduciendo un verdadero cambio en nuestros sistemas tradicionales de mantenimiento. Este programa aún no se inicia durante este período por falta de aprobación legislativa.

Con recursos provenientes de Bonos Carreteras hay 19 proyectos con un costo de ₡169 millones. Durante el período se logró un avance de un 42^oo.

Con recursos locales existen 23 proyectos que tienen un costo de ₡194 millones. Durante el período se logró un avance total de 64^oo.

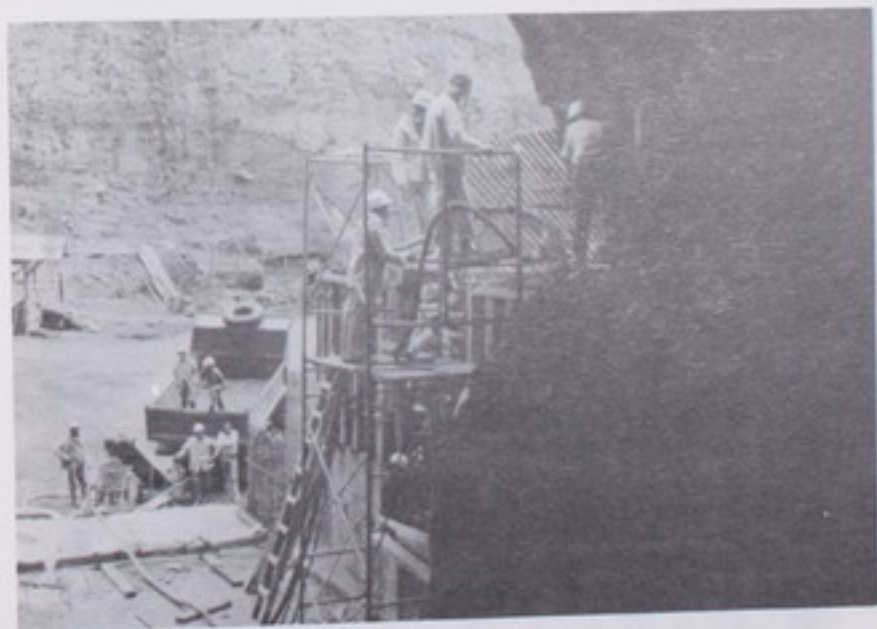
Respecto a las obras que se realizan por administración se destaca el avance del proyecto de la Periférica Sur y en el cual se logró concluir el tramo Hatillo-San Sebastián.

En el campo de mantenimiento de carreteras se dio mantenimiento a 1.922 kilómetros de carreteras y 4.816 kilómetros de caminos vecinales.

En Edificaciones Nacionales se concluyeron 21 proyectos con una erogación de ₡ 39 millones y se encuentran en ejecución 15 obras con una inversión de



PROYECTO SAN JOSE-SIQUIRRES-PUERTO VIEJO



TUNEL ZURQUI

ING. ADRIAN RIVERA

€46 millones, que consisten básicamente en la construcción, ampliación y mejoramiento de liceos, escuelas, gimnasios, edificios municipales, guarderías infantiles y otros edificios públicos.

En Obras por Administración, en Edificaciones Nacionales, se construyeron 224 aulas.

CONCLUSION

La labor de este Ministerio durante el período comprendido en este informe ha cumplido un alto porcentaje de las metas propuestas y estos logros han sido posibles gracias al esfuerzo y dedicación del personal del Ministerio y gracias a la cooperación de las otras entidades o personas que facilitaron esta labor.



CARRETERA PERIFERICA SUR

PLANIFICACION
DE TRANSPORTE

PLANIFICACION DE TRANSPORTE

PLANIFICACION DE TRANSPORTE

Durante el año de 1980 se continuó prestando especial atención al Proyecto de Asistencia Técnica para la Planificación del Transporte, que se realiza con asistencia financiera del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento y la participación de SYSTAN Internacional Inc., firma consultora norteamericana especializada en análisis de sistemas de transporte.

En general, se logró un progreso satisfactorio hacia los dos objetivos principales del Proyecto: el adiestramiento del personal de contraparte de la Dirección General de Planificación y la preparación del borrador de un Plan Nacional de Transporte, que abarca tanto los programas de inversión en obras de infraestructura a mediano y largo plazo, como las recomendaciones de políticas y medidas para alcanzar el desarrollo más eficaz de los servicios de transporte.

En el período al que se refiere este informe (mayo 1978-abril de 1981), se continuó trabajando en la tercera fase del proyecto que comprende el análisis del sistema de transporte del país, la evaluación de los proyectos potenciales de inversión, la preparación de programas de inversión a mediano y largo plazo, y la formulación de recomendaciones sobre las políticas de transporte, el funcionamiento y la regulación del sector. Además, entre las actividades que no habían sido contempladas en el programa, cabe mencionar la elaboración de un estudio de prefactibilidad económica y la financiación de la terminal intermodal de carga propuesta para el Área Metropolitana de San José, estudio en el cual se encontró que, bajo ciertas condiciones de demanda y operación, un proyecto de proporciones modestas podría ser factible. También merece citarse la coordinación que se ha desarrollado con el proyecto de Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento de Caminos.

En lo que se refiere a la organización del sector Transporte, el 20 de mayo de 1980 se promulgó el Decreto Ejecutivo No. 11507-T-OP sobre la base de los lineamientos generales establecidos por OFIPLAN para el llamado Subsiste-

ma de Planificación Sectorial. Sin embargo al diseñar el funcionamiento de la respectiva Secretaría Ejecutiva de Planificación Sectorial de Transporte, fue necesario tomar en consideración dos características especiales que diferencian a este sector de los restantes: primero, la existencia de un organismo, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, que por disposición expresa de su ley constitutiva controla virtualmente todas las modalidades de transporte y, segundo, la existencia de una oficina de planificación ministerial, la Dirección General de Planificación, en este caso necesariamente con funciones de ámbito sectorial. Ante tales circunstancias, se optó por asignarle formalmente a esta Oficina esas funciones, de manera tal que el producto de su estudio, análisis, planes y programas serán utilizados por la Secretaría Ejecutiva, para propósitos de revisión y compactivización, así como para el conocimiento del Consejo Nacional del Sector Transporte y la aprobación final del ministro coordinador. Bajo este concepto se supone que en el futuro la Dirección General de Planificación seguirá siendo la entidad responsable de la planificación general del sector transporte, cubriendo tanto los aspectos de infraestructura como los de operación y regulación.

Por su parte el Departamento de Evaluación de Proyectos participó intensamente en los trabajos preparatorios del Plan Nacional de Transporte, especialmente lo relacionado con el diseño, instalación y aplicación de cerca de 40 programas de computadora y del Banco de datos, en el Centro de Cómputo del MOPT., utilización de los estudios de oferta y demanda de carga para el propósito de viajes entre 68 zonas de origen y destino; formulación de varios modelos para la generación, distribución y asignación de viajes, así como la división por modos de transporte; preparación de tres programas de cómputo para el cálculo de los costos de operación de nueve tipos de vehículos automotores, y en la calibración de los modelos de transporte mediante conteos de tránsito y encuestas a transportistas. Además llevó a cabo estudios de factibilidad económica en relación con 15 proyectos de mejoramiento vial, así como también del propuesto Anillo Periférico del Área Metropolitana de San José, y de la primera etapa del Plan Maestro del aeropuerto de Liberia. Asimismo, participó en el análisis del cabotaje y la navegación interior, en el estudio de la relación entre las velocidades de los vehículos y las características de las carreteras, en el diseño preliminar de la terminal de carga intermodal, y en la elaboración de un manual para la planificación de caminos vecinales.

El Departamento de Estudios Básicos también colaboró con el Proyecto de Asistencia Técnica para la Planificación del Transporte, así como el Programa de Rehabilitación, Mejoramiento y Mantenimiento de Caminos, particularmente en el suministro de información básica. Por otra parte, preparó los mapas de flujo de tránsito del año de 1979 correspondientes al área central de San José, al Área Metropolitana y al resto del país. También realizó el inventario general de 3550 Km de carreteras, e hizo estudios de velocidades, volúmenes de tránsito, origen y destino, e inventario de 10 caminos vecinales. Atendió cinco peticiones de reclasificación de caminos, y revisó la nueva clasificación de carreteras propuesta, particularmente en lo que se refiere a la confección de planos y numeración de rutas. Asimismo participó en estudios

especiales sobre los caminos de Upala y otras zonas del país, y publicó siete documentos técnicos, incluyendo una tabla de distancias por carretera entre cabeceras de cantón.

El Departamento de Estudios Económicos también estuvo involucrado en el proyecto de Asistencia Técnica para la Planificación del Transporte, particularmente en las tareas relacionadas con los estudios de la demanda financiera de los Ferrocarriles al Atlántico y al Pacífico; las actividades y los costos de financiamiento de los complejos portuarios de Limón-Moín y Puntarenas y los análisis de las operaciones y evaluación económica y financiera de la propuesta Terminal Intermodal de Carga. Esta participación se llevó a cabo a la par de otras muchas tareas entre las cuales merecen citarse las siguientes:

Preparación de los folletos "cuadros estadísticos del sector transporte 1979", "Historia Proyecciones y Operatividad de las Carreteras de peaje", participación del sector transporte en la economía del país", e inversiones realizadas y programadas en el sector transporte; coordinación de los anteproyectos de presupuesto del MOPT, participación en la formulación del Plan Operativo Anual del Sector Transporte para 1981, estudio económico financiero de los contratos de rehabilitación del equipo MOPT-PEGASO y MOPT-COOPESA; asesoramiento en campos de la cooperación técnica internacional; estudios del transporte de pasajeros por ferrocarril y en varias rutas de autobuses, y la recopilación y suministro de diversa información estadística, económica y financiera sobre el transporte a las instituciones de crédito y otros organismos locales e internacionales.

Además, la Dirección General de Planificación participó en muchas otras actividades, entre las que cabe destacar: el estudio de alternativas de transporte en relación con el presupuesto ramal ferroviario entre El Roble y Colorado de Abangares; el suministro de datos y la participación en reuniones con funcionarios de instituciones de crédito, especialmente para propósitos de programación de inversiones en transporte; la presentación de la información básica requerida para el financiamiento de proyectos de carreteras y puertos por el Fondo de Inversiones de Venezuela; la elaboración del borrador de un documento sobre políticas para las diferentes modalidades de transportes; la preparación de un ensayo sobre costos, tarifas y otros aspectos del transporte colectivo de personas; la redacción de un informe sobre políticas y extrategias en el transporte remunerado de personas, en colaboración con el Ing. Alfredo Serrano E., participación en el grupo de estudio del transporte multimodal; la elaboración de un folleto sobre técnicas presupuestarias, para un curso de administración en el MOPT; el asesoramiento a la Dirección General de Transporte Aéreo en el campo de la producción de las estadísticas de los servicios locales e internacionales, de carga y pasajeros y el asesoramiento a la Dirección General de Servicio Civil en materia de pruebas para la selección de estadísticos y economistas.

SECRETARIA DE PLANIFICACION DEL SECTOR TRANSPORTE

La Secretaría es una unidad adscrita al Ministerio de Obras Públicas y Transportes para efectos administrativos y de coordinación, pero su ámbito es sectorial, agrupando doce instituciones que tienen relación con el sector transporte.

La Secretaría inició sus funciones a finales del mes de julio de 1980 aunque el Decreto Ejecutivo 11507-T-PO de constitución del sector es de mayo de 1980. Entre los trabajos específicos conviene destacar que se formuló y aprobó el Plan Operativo Sectorial de Transporte (PAO) para el año 1981 y este trabajo fue concluido a finales de 1980, con la colaboración del Comité Técnico Sectorial. También se llevó a cabo un inventario de programas y proyectos del sector; esta actividad se ejecutó con la participación de FECOSA, JAPDEVA, RECOPE e INCOP. Además se preparó un documento que contiene el marco teórico del diagnóstico y la información disponible sobre los programas de sector.

Durante este período se llevaron a cabo seis sesiones ordinarias del Consejo Nacional Sectorial, tratándose diversos temas relacionados con la marcha del Sector Transporte y las principales políticas y estratégicas del mismo.

A finales del período se inició la preparación de un documento denominado Marco Orientador que permitirá definir las principales inversiones, políticas y actividades que orienten al P.A.O. del año de 1982.

DIVISION TRANSPORTES

TRANSPORTE POR CARRETERA

POLICIA DE TRANSITO

INGENIERIA DE TRANSITO

ESTUDIOS TECNICOS

TRANSPORTE AEREO

TRANSPORTE POR AGUA

TRANSPORTE POR FERROCARRILES

DIVISION DE TRANSPORTES

Si se toma en consideración la inmensa importancia técnica y financiera que convierte a los transportes en uno de los principales problemas de la vida económica y social contemporánea, la labor en este sector es de gran importancia.

Tanto las personas como los bienes ya sean estas materias primas, productos semielaborados o artículos finales, son más deseables en un sitio o momento que en otros. De manera que los transportes son generadores de utilidades de forma, situación y oportunidad o expresado de otro modo, eliminan desutilidades de lugar, tiempo y forma material.

De lo dicho se resalta la necesidad y obligación del Estado de dictar regulaciones a fin de que la oferta de transporte en todas sus modalidades se de en condiciones adecuadas o sea, unos que garanticen la calidad del servicio y otros la operación eficiente de las empresas.

Es así como en el último período se han fortalecido las actividades de las diferentes direcciones que componen la División de Transportes.

Transporte por carretera

Durante el presente período se ha logrado estructurar la Dirección de Transporte Automotor de manera tal que ha sido posible alcanzar grandes objetivos en materia de transporte por carretera.

Se ha establecido la organización y realización de programas de revisión en una forma técnica y atacando aquellas categorías de vehículos, que por su mayor tiempo de rodaje o su mayor número de pasajeros, representan un mayor peligro para la seguridad de la población.

Con respecto a lo anterior se han intensificado campañas de evaluación del estado de los vehículos así como la preparación de reglamentos y normas para las operaciones de la inspección técnica de vehículos teniendo ya un respaldo jurídico.

Otro campo en el que se han logrado muy buenos frutos es en lo concerniente a los programas para reducir la contaminación por humo y ruido, así como las campañas para bajar el consumo de combustible.

Se ha realizado también labores en materia de pesos y dimensiones de vehículos que han sido de gran beneficio ya que evitan el deterioro aún mayor de nuestras carreteras así como las disminuciones de accidentes de tránsito por excesos de carga de los vehículos.

En el área de transporte público se han mantenido las labores de las políticas y control del servicio de autobuses y microbuses intensificando el establecimiento de nuevos servicios en comunidades que no cuentan con servicios de transporte público y se han atendido gran cantidad de solicitudes para regulación y ordenamiento de los servicios, así como verificación de ineficiencias y anomalías en los mismos.

Policía de tránsito

Los primeros meses de 1980, se constituyeron en una labor de reorganización de la dirección cuyos objetivos consistieron primordialmente en A- Modernización sistematizada de la Dirección, B-Consolidación interna, orientada a la vigilancia y el control del tránsito en la Meseta Central, C-Desconcentración en regiones orientada a la vigilancia y el control de tránsito en las regiones periféricas.



POLICIA DE TRANSITO

Se ha logrado la conformación de un extenso cuerpo de inspectores de tránsito, así como personal técnico y de apoyo lo que ha permitido reforzar las tareas de vigilancia, control y regulación de la Policía de Tránsito. Se contó con el apoyo de asesorías extranjeras que han orientado el apoyo de la labor de capacitación, educación vial, normas y procedimientos y labores puramente de asesoría operativa.

En síntesis en el transcurso del presente período el logro primordial radica en brindar una mayor vigilancia y control sobre el tránsito pretendiendo establecer mayores normas de seguridad en las carreteras con el consiguiente objetivo de reducir el número de accidentes y las muertes producidas por los mismos, que tan altos índices alcanzaron en años anteriores.

Ingeniería de tránsito

La Dirección de Ingeniería de Tránsito tiene como objetivo primordial el planteamiento de medidas, políticas y proyectos destinados a lograr óptimas condiciones de seguridad, economía y comodidad en la movilización de bienes y personas en vías públicas.

A través del presente período se han aplicado en forma planificada y sistemática, procedimientos científicos de la Ingeniería de Tránsito y se han obtenido para la comunidad de gran impacto. Se han estudiado los problemas de tránsito y sus consecuencias ambientales y sociales principalmente en el Área Metropolitana de San José y se ha logrado la ejecución de medidas y normas para controlarlas.

Es así como las labores más importantes llevadas a cabo han sido los estudios para la instalación del nuevo sistema de semáforos en la ciudad de San José y vías adyacentes, se ha proseguido con el desarrollo del Plan de Tránsito así como los estudios de licitaciones para cambiar los sistemas de semáforos de Alajuela, Heredia y Cartago, por un sistema más moderno.

Se han intensificado las labores de señalamiento vial en aspectos tales como señalamiento de regulaciones de tránsito, demarcación de carreteras y colocación de señales de tránsito. Estas labores han sido desarrolladas tanto en la provincia de San José, como en diversas zonas del país.



SEÑALAMIENTO VIAL



TRANSPORTE AUTOMOTOR - LICENCIAS



OFICINA REGIONAL DE TRANSITO - PEREZ ZELEDON

En materia de transporte público se realizaron gran cantidad de estudios de ubicación de paradas de autobuses, ubicación de parquímetros, cambio de vías, etc.

También se realizaron informes de recuentos comparados de vehículos (antes —después) del plan de tránsito en su seguimiento, así como recuentos actualizados de vehículos en las primeras intersecciones de acceso a la capital, donde se planean construir los pasos a desnivel.

Otras labores han sido; Proyecto de construcción de "Valla Medianera" en la Autopista General Cañas, supervisión y coordinación del programa de rehabilitación y mejoramiento de vías metropolitanas (radiales) evaluación de los servicios de transporte público.

Estudios técnicos

El 4 de enero de 1980 entró en funciones la Dirección General de Estudios Técnicos la cual se definió como una Dependencia con carácter de asesoría a nivel de la División de Transportes, enmarcándose como su nombre lo indica en la realización de estudios de muy diversa índole no sólo en las diversas modalidades de transporte, sino también cubriendo un amplio campo multidisciplinario.

Se llevaron a cabo diversos estudios técnicos con carácter de especial que han pretendido un ordenamiento de la actividad del transporte público como por ejemplo estudios de rutas de autobuses denominados "corredores".

Se efectuaron estudios especiales en coordinación con las diferentes direcciones de la División de Transporte que han servido para la búsqueda de soluciones de la problemática actual del transporte. Varios de estos estudios son: la inclusión tarifaria de los servicios prestados por Ferrocarriles de Costa Rica análisis de la actividad de carga y descarga de la mercadería en Puerto Limón, etc.

En la actividad que más se desarrollaron labores ha sido en el transporte remunerado de personas por medio de autobuses y microbuses. Es así como la dirección ha tenido la responsabilidad de efectuar los análisis tarifarios de todas las rutas del país. También dado los incrementos de los insumos utilizados por la actividad en el último año principalmente, se realizaron los estudios por la determinación de los sub-sidios de efectivo y combustible que debían otorgarse a los empresarios de autobuses, pretendiendo con estas medidas seguir con las políticas actuales del gobierno de no aumentar las tarifas.

Por otra parte se estableció por medio de la Dirección los denominados proyectos MOPT-TRANSMESA, MOPT-RECOPE. El primero consiste en brindar asesoramiento a la citada empresa como un medio de robustecer la misma y fortalecer tanto administrativa como operacionalmente pero que Transportes Metropolitanos S. A., represente una alternativa viable para la solución de la problemática por lo cual atraviesa el transporte remunerado de



EQUIPO NUEVO SEGURIDAD VIAL



POLICIA DE TRANSITO

personas. El segundo proyecto se estableció a fin de estructurar una organización pequeña que permita regular y controlar la asignación y entrega de subsidios así como efectuar verificaciones en todo el país de la verdadera flota de operación de autobuses a los cuales se les debe conceder el mismo.

Transporte aéreo

En la actividad del transporte aéreo, las labores más importantes se han concentrado en la modernización de terminales aéreas, principalmente el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y el Tobías Bolaños.

Específicamente los logros han sido la terminación de las salas de abordaje en 5 módulos para el Aeropuerto Juan Santamaría, así como la realización del estudio de la integración del desarrollo de la terminal del mismo aeropuerto. Este consiste en recomendaciones sobre la plataforma y zona de carga, desarrollo, planos y construcción del edificio de llegadas internacionales y desarrollo del proyecto de reordenamiento vial.

Se han establecido controles diarios del despacho de vuelos de las compañías aéreas que operan los servicios locales e internacionales del aerotransporte de pasajeros en el aeropuerto Juan Santamaría; así como controles en las publicaciones de los medios de comunicación masiva por parte de las líneas aéreas.

A solicitud de las compañías aéreas se realizó el análisis de modificaciones en itinerarios, tarifas (pasajeros y carga) y equipo de vuelo correspondientes.

Se realizaron investigaciones preliminares del transporte internacional de carga originado en Costa Rica, análisis de las "Reglas de país de origen" por parte de Pan Am, consignadas en el convenio bilateral Costa Rica-Estados Unidos, así como estudios de pasajeros transportados en Vuelos Charter durante 1980.

Se han analizado consideraciones sobre la situación actual y futura de los egresos e ingresos del sector transporte aéreo en Costa Rica. Aspectos relevantes en cuanto al planeamiento en materia de Transporte han sido las evaluaciones preliminares del estudio de mejoramiento de los aeropuertos locales que realiza la Cía BEL-EDKEL, o la elaboración de un esquema de estudio y metodología para realizar una "Evaluación y Perspectivas del Tráfico de Carga Vía Aérea".

Se ha intensificado también las verificaciones de estados mecánicos de las aeronaves para la consecución de una seguridad aérea adecuada.



AEROPUERTO INTERNACIONAL JUAN SANTAMARIA



SALAS DE ABORDAJE

Transporte por Agua

La Dirección de Transporte por Agua tiene acción directa de la administración del Transporte marítimo internacional y de cabotaje y por vías interiores de navegación.

Por medio del decreto en el diario oficial Número 11147-T publicado el 8 de febrero de 1980 se le otorga a esta Dirección una serie de atribuciones que abarcan todas las órdenes del transporte marítimo, convirtiéndose lo mismo en un órgano regular del transporte marítimo y por tuberías, entendiéndose transporte por agua el conjunto de actividades, directa o indirectamente vinculadas con el transporte de pasajeros y de carga por vías acuáticas.

Se logró en 1980 la ratificación del convenio IMCO: convención relativa a la organización consultiva Marítima Internacional. Dicha aprobación traerá muchos beneficios ya que permitirá la futura adhesión a otros convenios cuyo objetivo es regular la seguridad de la navegación comercial internacional, tomar medidas por la contaminación del mar y en general fomentar la adopción de normas para alcanzar los más altos niveles posibles en lo referente a seguridad marítima y a eficiencia de la navegación. También se realizan análisis de convenios internacionales relacionados con el derecho de navegación.

Se logró la iniciación de un programa de Derecho marítimo en conjunto con la Facultad de Derecho de la Universidad de Costa Rica, participación en programas de adiestramiento sobre capitanías de Puerto y Desarrollo y navegación para la segunda etapa del programa de mejoramiento de los sistemas de Desarrollo Marítimo Portuario de Centroamérica.

Sobre NAMUCAR se participó en reuniones con sus funcionarios a efecto de delinear los criterios de diseño de rutas, recalados, cargas, etc. Se participó también en reuniones con el señor Ministro y Presidente de CODESA sobre antecedentes y situación actual de NAMUCAR.

Se completó el esquema orientador sobre el funcionamiento futuro de los nuevos proyectos portuarios MOIN-LIMON-CALDERA.

Otras labores consistieron en capacitación de personal en Londres, así como censos de los "ferries" que laboran en el país, actualización de costos de transporte para Centroamérica, etc.

Transporte por Ferrocarriles:

Gran parte de la labor del año correspondió a actividades de organización de la Dirección, por ser de reciente creación, sin embargo se atendieron seminarios y congresos como lo constituyeron el seminario de la División de Transporte de Ferrocarriles en el mes de julio de 1980 y la III Reunión del Grupo Zonal Centroamericano de Ferrocarriles efectuado en San Pedro, Sula, Honduras en setiembre de 1980.



TRANSPORTE POR AGUA

Se llevaron a cabo inventarios de equipo rodante y de tracción, así como de vías y puentes.

En cuanto a Ingeniería Ferroviaria se realizaron varios anteproyectos entre los que destacan el Ramal a CENADA, Transporte Intermodal en el área metropolitana y una terminal ferroviaria en Santa Rosa.

Se le dio seguimiento al anteproyecto y diseño de ferrocarril a Guanacaste también en conjunto con la Dirección de Transporte por Agua se coordinó la formulación de un plan general para efectuar la interconexión ferroviaria al muelle de Moín.



CONSEJO PORTUARIO NACIONAL

El Consejo lo integran el señor Ministro de Obras Públicas y Transportes, el Viceministro de Hacienda, los Presidentes Ejecutivos de JAPDEVA, INCOP, FECOSA y RECOPE y los Directores Generales de Obras Portuarias y Transporte por Agua.

El Consejo fue creado con el propósito de coordinar los esfuerzos de diferentes organismos estatales, tendientes a una verdadera reorganización administrativa en el campo portuario, dentro de la cual se incluirá tanto a los entes públicos como a los privados que tengan relación directa con la actividad de los puertos.

Para todos los efectos legales los acuerdos del Consejo son de obligatorio cumplimiento por parte de los organismos afectados. Asimismo el Consejo es el foro donde las Autoridades Portuarias pueden discutir sus problemas a fin de buscarles adecuada solución.

Como parte importante de la labor realizada durante el período, se logró concretar un programa de entrenamiento de personal portuario, programa que ya se inició con el envío de una nutrida delegación de funcionarios de JAPDEVA e INCOP que se encuentran recibiendo su entrenamiento en el Puerto de Hamburgo. El programa está siendo financiado con el aporte de D.M. 2.0 millones (\$1.0 millón) donados a Costa Rica por el Gobierno de la República Federal de Alemania.

COMISION ASESORA PORTUARIA NACIONAL

Esta Comisión, creada por Decreto Ejecutivo como órgano asesor del Presidente de la República, se reúne todas las semanas con el objeto de analizar el progreso de los proyectos de desarrollo portuario y los problemas de toda índole que se presentan en la administración de los puertos; de las reuniones surgen recomendaciones tendientes a un mayor aprovechamiento de las instalaciones portuarias del país, así como de posibles soluciones a los problemas mencionados en líneas anteriores.

La Comisión la integran representantes de las cámaras empresariales y, por parte del sector público, funcionarios de varios ministerios y de las autoridades portuarias.

Consejo Técnico de Aviación Civil

El Consejo Técnico de Aviación Civil fue creado por Ley No. 5150 de 14 de mayo de 1973 (Ley General de Aviación Civil).

Durante el período celebró un total de 91 sesiones, conociendo y resolviendo asuntos, entre los cuales se encuentran solicitudes para modificación de tarifas internacionales y locales, modificación de itinerarios y horarios de vuelos internacionales.

Otorgó dos certificados de explotación y un permiso de operación para tres empresas de servicio internacional de pasajeros, carga y correo y renovó otros tres certificados de empresas que han venido operando esos servicios. Asimismo, otorgó un certificado de explotación para vuelos exclusivos de carga en el ámbito internacional.

Concedió certificados de explotación para una escuela de mecánica de aviación; dos para venta de repuestos y partes de aeronaves y uno para taller de mantenimiento y reparaciones de aviones. Asimismo, otorgó renovaciones de certificado de explotación para tres empresas de aviación agrícola y tres permisos para esas labores a empresas privadas, para atender sus propios terrenos.

El Consejo otorgó durante el período 21 becas para la preparación de técnicos en diferentes campos de la aeronáutica; y patrocinó 21 cursos para capacitación del personal asignado a la Dirección General de Aviación Civil.

Durante el período, se concluyeron e inauguraron las Salas de Abordaje del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; en este mismo aeropuerto, se colocaron los puentes telescópicos y se construyeron las cimentaciones; se inició la construcción del nuevo edificio para llegadas internacionales y remodelación de la cafetería y la cocina, con un costo aproximado de ₡ 38.000.000.00

CONSEJO DE SEGURIDAD VIAL

El Consejo de Seguridad Vial fue creado mediante Ley No. 6324 de 24 de mayo de 1979 y está integrado por siete miembros provenientes del Instituto Nacional de Seguros (INS), Instituto Nacional de Aprendizaje (INA) y el Ministerio de Gobernación. Además cuenta con la participación directa que tiene el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) con sus tres direcciones: Transporte Automotor, Policía de Tránsito e Ingeniería de Tránsito y la División de Transportes.

A pesar de lo reciente de su creación, la labor desplegada por el Consejo de Seguridad Vial es altamente satisfactoria. Mediante programas de las direcciones citadas se ha logrado coartar drásticamente el incremento de los accidentes de tránsito fatales con la aplicación de regulaciones que constantemente pone en vigor el Consejo, para cumplir con los postulados para los que se creó, y que están claramente señalados por su Ley constitutiva, y que se refieren al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red de caminos públicos, así como los aspectos de seguridad vial y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores.

HISTORIA DE LA SEGURIDAD VIAL

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, consideró sumamente importante, a partir de 1978 las políticas de prevención en el campo de accidentes para lo cual era necesario una nueva organización, financiamiento, compra de equipo, ampliación y entrenamiento de personal.

El MOPT ya tenía en ese entonces un departamento rudimentario de ingeniería que se encargaba del señalamiento vertical y horizontal en las carreteras; no así en el campo de la seguridad vial. No existían políticas definidas en este sentido. Coincidió con esto un contrato que se suscribió con el Banco Mundial para hacer esa serie de obras en el área metropolitana como son la construcción de vías radiales y la puesta en marcha de programas relacionados con la reestructuración del tránsito urbano, para lograr lo cual se hizo impe-

rativo emitir una ley, que es precisamente la que creó al Consejo de Seguridad Vial. Des de el 24 de junio de 1979 se ha venido trabajando intensamente para aplicarla.

ACCION

Al iniciar su acción la Junta Directiva del Consejo de Seguridad Vial, se dio a la tarea de fijar la política y lineamientos en que basar su actividad. Solicitó la colaboración de todas las instituciones involucradas: la Caja Costarricense de Seguro Social, el Instituto Nacional de Seguros, el Instituto Nacional de Aprendizaje, el Ministerio de Educación Pública y otras, para obtener su colaboración y planear en conjunto la acción a seguir.

EQUIPO

El Consejo de Seguridad Vial estableció que era imperativo adquirir equipo y por este motivo se compraron unidades patrulla, detectores de velocidad, medidores de la concentración de alcohol en la sangre, pintura especial para carreteras, captaluces (OJOS DE GATO), equipo de comunicación, grúas, motocicletas, semáforos y accesorios, máquinas para señalamiento vial, máquinas para medir humo y en general equipo para las áreas rurales.

REGIONALIZACION

El problema de los accidentes de tránsito no se puede combatir aisladamente, en particular cuando nos damos cuenta de que en su mayoría, éstos ocurren por imprudencia de los conductores al rebasar las velocidades establecidas técnicamente, y por otras causas. Esto hizo pensar a la Junta Directiva del Consejo en la necesidad de regionalizar los servicios que prestan las tres Direcciones: Ingeniería de Tránsito, Transporte Automotor y Policía de Tránsito, de manera que el contribuyente tuviera a su alcance estos servicios en cualquier lugar del país.

El plan se inició con la construcción de cuatro edificios, los cuales fueron financiados con fondos del Consejo de Seguridad Vial y con la colaboración del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estas unidades fueron instaladas en lugares como Liberia, San Ramón, Pérez Zeledón y Siquirres, con un costo superior a los seis millones de colones.

Se imponía un estudio para tomar medidas de emergencia ante la ola creciente de accidentes fatales que ocurrían en la autopista General Cañas en donde constantemente los autos saltaban la jardinera central.

El Consejo de Seguridad Vial puso en marcha un plan de 8.5 millones de colones para la construcción de una valla en el centro de la autopista. La construcción de esta valla medianera fue adjudicada a la empresa constructora EYLA S.A., la construcción de ésta valla está terminada en más de la mitad de su longitud total de 11.1 kilómetros.

CAPACITACION

Una labor eficaz en materia de Policía de Tránsito requiere personal culto, idóneo y honesto. El Consejo de Seguridad Vial, preocupado por este punto, creó una escuela de capacitación especializada en el adiestramiento técnico de los jóvenes, que en el futuro se harían cargo de la vigilancia y regulación del tránsito en todo el país.

El paso inicial para lograr esto fue obtener becas para que oficiales escogidos de la nueva Policía de Tránsito, se entrenaran en Alemania y en los Estados Unidos y Puerto Rico, objetivo que se logró plenamente. Varios oficiales costarricenses convivieron con los policías de Miami, en Estados Unidos, Puerto Rico y de Alemania Federal.

SEÑALIZACION

El Consejo de Seguridad Vial, a través de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, ha venido reforzando los programas de señalización vial en todo el país, para lo cual ha realizado fuertes inversiones en la compra de pintura especial para carretera, de material de vidrio reflectante para mezclar con la pintura, cintas reflectantes, equipo para pintar, semáforos, instrumentos de precisión para la policía de tránsito y equipo en general.

El Consejo de Seguridad Vial determinó, que cualquier esfuerzo que se hiciera resultaría inútil sino se incorporaba un programa técnico dentro de los cursos normales que dicta el Ministerio de Educación Pública en todos los colegios y escuelas del país, en consonancia con leyes dictadas al respecto.

Este programa de educación vial, intenta demostrar a los niños y a los jóvenes todo el riesgo que existe desde que una persona sale de su casa y se suma a los miles de ciudadanos que se movilizan en las ciudades a pie o en vehículo. Uno de los logros del Consejo fue que para el año 1982, el Ministerio de Educación Pública incorporará en sus programas escolares y de colegios, la materia de educación vial como obligatoria. Será pues, una asignatura. Se plantará así en las mentes de los estudiantes la semilla que hará de ellos mañana hombres y mujeres responsables como peatones y como conductores.

DIVISION OBRAS PUBLICAS

CAMINOS Y CARRETERAS
PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BID
PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BCIE
PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BIRF
PROYECTOS FINANCIADOS POR BONOS
EDIFICACIONES NACIONALES
OBRAS PORTUARIAS

DIVISION
OBRAS PUBLICAS

M.O.P.T.

REALIDAD

PROYECTO:

INTERAMERICANA
RINCON DE OSA

COSTO:

¢ 81.962,830.⁰⁰

LONGITUD:

36.8 KM.

FINANCIAMIENTO:

B.I.D.

CONTRATISTA: SANCHEZ CARVAJAL S.A.



INTERAMERICANA - RINCON DE OSA

DIVISION DE OBRAS PUBLICAS

La labor desarrollada por la División de Obras Públicas durante el período comprendido entre mayo 1980-abril 1981 ha sido intensa. La magnitud de las obras realizadas así lo demuestra. Se logró una efectiva descentralización en la ejecución de las obras conformando un programa integrado de proyectos de indudable rentabilidad socio-económica para el país. Varios factores convergieron para lograr estos objetivos: por una parte, en la práctica se logró consolidar el esquema organizativo propuesto por el Decreto Ejecutivo 9610-T, el cual se convirtió en un eficiente y dinámico instrumento que permitió adaptar las estructuras cambiantes a las necesidades del desarrollo nacional.

Por otro lado la preocupación central del Gobierno de la República por resolver la demanda de obras públicas que requieren las comunidades del país constituyó un importante elemento en la consecución de las metas y objetivos trazados.

En este breve resumen se ha pretendido globalizar las actividades de mayor relevancia cumplidas por la División de Obras Públicas en cada una de sus áreas de acción. La segunda parte del informe contiene información amplia y detallada sobre la forma de organización de las Direcciones Generales de la División de Obras Públicas así como el detalle de las actividades desarrolladas durante el período por tales dependencias.

CARRETERAS Y CAMIÑOS

Durante los últimos años ha sido evidente un acelerado crecimiento de la red vial nacional al punto que en la actualidad esta se estima en 27,000 kilómetros (incluida la red catonal). Esta vigorosa expansión de la infraestructura vial del país constituye un elemento decisivo en el proceso de desarrollo social y económico que experimenta hoy nuestra sociedad.

Fundamentados en estos principios, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la División de Obras Públicas tiene en ejecución una serie de programas de desarrollo vial que benefician en forma directa a una gran cantidad de ciudades y pueblos diseminados por todo el territorio nacional.

En la actualidad se encuentran en ejecución 62 proyectos viales realizados por el sistema de contratación pública, los cuales están bajo la supervisión de la División de Obras Públicas.

Los proyectos contemplados en este amplio programa vial están ubicados prácticamente en todas las regiones del país atravesando desde áreas de alta concentración urbana hasta zonas de extraordinaria riqueza agropecuaria.

Una considerable cantidad de los proyectos en ejecución se financian a través de empréstitos firmados entre el Gobierno de la República y diferentes instituciones de crédito internacional, como son el Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), el Banco Interamericano de Desarrollo (BID) y el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (BIRF).

Existen también otras formas de financiamiento de las obras viales: las que se construyen a través de Programas "Bonos Carreteras 77" y las que se financian mediante la aportación de fondos locales.

Veamos seguidamente cuál fue el avance obtenido durante el período comprendido entre Mayo 1980 a Abril de 1981 en cada uno de los programas viales en ejecución agrupados según sus fuentes de financiamiento.

PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BID

Con recursos del BID se financian dos programas: la Tercera Etapa de Caminos Vecinales, que consta de 18 obras con una longitud total de 350 kilómetros y un costo cercano a los 500 millones de colones. En relación a la construcción de obras civiles del programa se logró un avance estimado en un 46% durante el período mayo 1980-abril 1981 con una inversión total a la fecha de ₡228.260.000.

En general se considera que estas obras avanzan en forma bastante satisfactoria.

También durante este período esa misma institución financiera otorgó un crédito destinado al programa denominado Segunda Etapa de Mejoramiento de Carreteras que tiene un costo estimado de 623 millones de colones. Este programa consiste en la pavimentación de 400 kilómetros de caminos vecinales ubicados en zonas de alto potencial agropecuario. Estas obras se encuentran en la actualidad en el período de licitación.

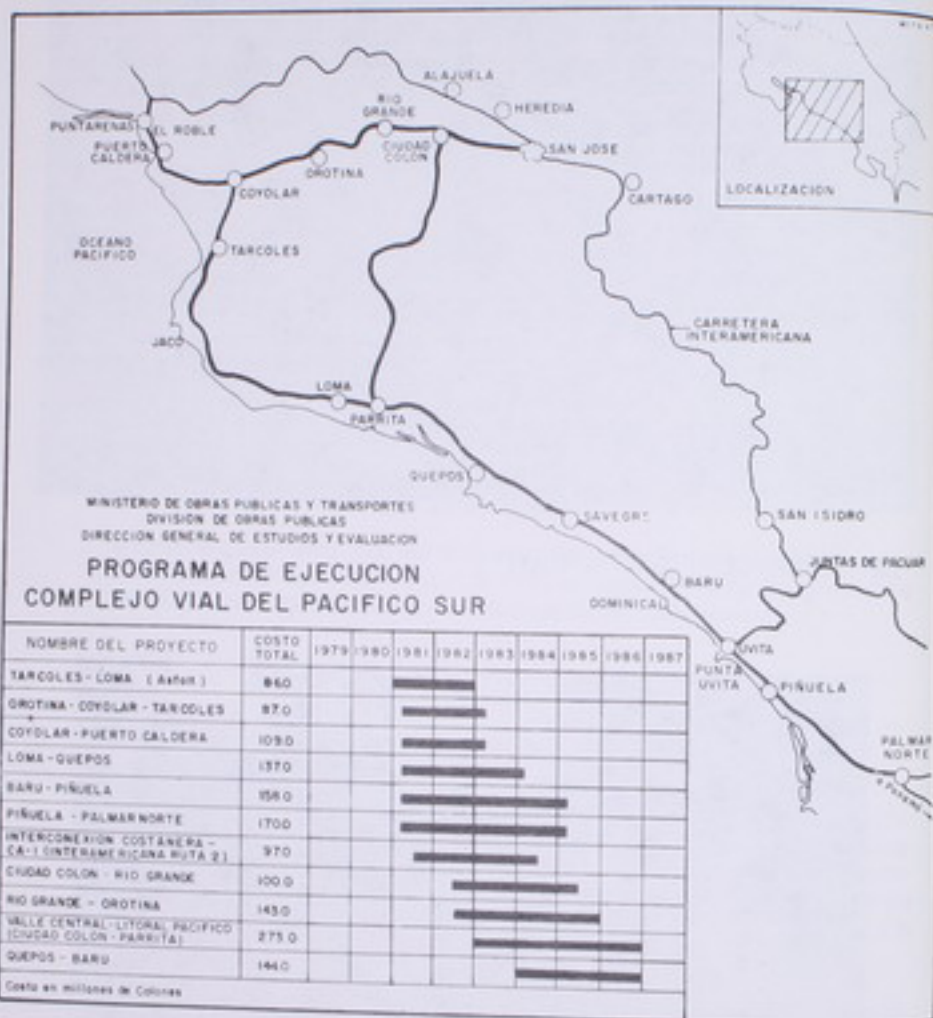


LAS JUNTAS DE PACUAR-PEJIBAYE



LAS TRENZAS - RIO COTO

PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BCIE



A través de préstamos concedidos por el BCIE se ejecutan actualmente cinco obras con un costo total de ₡176.052.000. Durante el período se produjo una inversión de ₡42.170.000 lo que significa un 24% en el avance del total del programa. Hasta el momento la inversión real en estos proyectos asciende a la suma de ₡85.930.000 con un avance acumulativo de 48,5%. Con fondos de esta institución se desarrolla uno de los programas de mayor impor-

tancia para el país: el Complejo Vial del Pacífico Sur, compuesto por una red de 393 kilómetros. Durante el período se adjudicó la pavimentación del tramo Tárcoles-Loma (Costanera Sur) con un costo estimado de 76 millones de colones. También en el período se sacó a licitación el tramo Barú-Palmar Norte de 61 kilómetros con un costo aproximado a ₡400.000.000. En la Asamblea Legislativa se tienen dos préstamos para su ratificación, obras que corresponden al Complejo Vial. Uno de ellos es de US\$16.4 millones para el tramo denominado Orotina-Coyolar-Caldera y otro de \$1.7 millones para el asfaltado de Tárcoles-Loma.

PROYECTOS FINANCIADOS POR EL BIRF

Un total de ocho proyectos se financian a través de recursos provenientes del BIRF. Entre las obras más importantes se destacan las ocho radiales de la ciudad capital que tienen un costo aproximado de 120 millones de colones. También se destaca la obra San José-Siquirres-Puerto Viejo de 125 kilómetros y un costo de ₡424.800.000, la cual durante el período tuvo un avance de un 37% o. Todas estas obras en conjunto lograron un notorio avance de un 45% o durante el período observándose un avance acumulado de un 66.5 % y una inversión

% y una inversión a la fecha de ₡434.610.000. Por otra parte, se encuentra en espera de la aprobación de la Asamblea Legislativa un contrato de préstamo con esta institución por un monto de 450 millones de colones destinados a la rehabilitación y mejoramiento de las carreteras existentes, así como para la adquisición de equipo de mantenimiento y la elaboración de un plan que permita reparar el equipo en existencia, además de adiestramiento para operadores.



OBRAS POR CONTRATO PARCIALMENTE FINANCIADOS POR EL BIRF

PERIODO MAYO 80 – ABRIL 81

(Valores en millones de colones)

PROYECTOS	LONG. KM.	COSTO ESTIMADO	INVERSION A LA FECHA	INVERSION A ABRIL 1980	INVERSION DURANTE EL PERIODO	% TERMINADO A LA FECHA ESTE PERIODO	
San José-Siquirres-Pto. Viejo	125.0	530.18	397.31	281.06	116.25	70.7	21.9
Radial Alajuelita	4.0	4.04	2.50	1.72	0.78	61.8	19.3
Radial Uruca	3.6	28.26	23.44	16.30	7.14	67.7	25.3
Radial San Sebastián	5.3	25.72	14.60	5.74	8.86	56.7	34.4
Radial Desamparados	4.0	11.36	8.44	2.54	5.90	74.3	51.9
Radial San Pedro	3.0	11.53	8.64	2.86	5.78	74.9	50.1
Radial Guadalupe	3.1	22.63	14.01	—0—	14.01	61.9	61.9
Tournón-Ruta 102	3.3	35.42	15.24	7.70	7.54	43.0	21.3

OBRAS POR CONTRATOS FINANCIADOS CON BONOS

PERIODO MAYO 80 – ABRIL 81

(Valores en millones de colones)

Proyectos	LONG. KM.	COSTO ESTIMADO	INVERSION A LA FECHA	INVERSION A ABRIL 1980	INVERSION DURANTE EL PERIODO	% TERMINADO A LA FECHA ESTE PERIODO	
Pacayas-Santa Cruz-Turrialba	32.0	25.22	3.43	—0—	3.43	13.6	13.6
Cañas-Upala	62.2	30.44	20.60	12.83	9.84	67.8	32.3
San Ramón-San Isidro de Peñas Blancas	53.6	44.42	26.67	9.57	17.10	60.0	38.5
Corralillo-Tablón-Tobosí	15.4	12.39	11.00	7.89	3.11	88.8	25.1
San Ramón-Zarcero	28.0	14.30	13.02	8.12	4.90	91.0	34.3
Turrialba-La Alegría	47.8	42.78	10.24	3.95	6.29	23.9	14.7
Rancho Redondo-Tierra Blanca	17.0	12.57	2.09	—0—	2.09	16.6	16.6

OBRAS POR CONTRATOS PARCIALMENTE FINANCIADOS POR EL B.I.D.

TERCERA ETAPA DE CAMINOS VECINALES

Período mayo 80-abril 81

(Valores en millones de colones)

PROYECTOS	LONG. KM.	COSTO ESTIMADO	INVERSION A LA FECHA	INVERSION A ABRIL 1980	INVERSION DURANTE EL PERIODO	% TERMINADO A LA FECHA ESTE PERIODO	
San Vito-Colonia Gutiérrez Braun	17.7	25.50	21.60	16.58	5.02	84.7	19.7
Mollejones-Platanares	3.6	5.00	3.33	0.19	3.14	66.6	62.8
Juntas de Pacuar-Pejibaye	23.0	28.50	22.28	11.95	10.33	78.2	36.2
Puerto Moreno-Ruta 21	17.3	19.00	14.17	9.24	4.93	74.6	25.9
Hone Creek-Bribri	9.8	24.00	9.39	-o-	9.39	39.2	39.2
San Miguel-Aguas Zarcas	23.2	13.50	12.11	5.84	6.27	89.7	46.4
Los Chiles-El Tanque	33.6	63.00	53.10	35.46	17.64	84.3	28.0
Quebrada Honda-Barra Honda	3.6	2.25	1.11	0.10	1.01	49.5	44.9

PASA . . .

VIENE ...

Santa Cruz-Arado	4.0	2.40	1.94	1.21	0.73	88.3	30.4
Torno-Fortuna-Nispero	13.7	11.50	3.26	1.80	1.46	28.3	12.7
Km 14-16-Las Trenzas-Río Coto	9.7	13.00	12.39	7.42	4.97	95.3	38.2
Bagaces-Guayabal	31.0	21.00	8.75	7.22	1.53	41.7	7.3
El Tanque-San Rafael de Guatuso	39.2	84.0	39.22	-0-	39.22	46.7	46.7
Interamericana-Rincón	44.8	88.00	37.22	-0-	37.22	42.3	42.3
Interamericana-Puerto Moreno	25.2	24.50	12.92	10.27	2.65	52.7	10.8
Limón-Santa Rosa	12.3	27.00	5.84	-0-	5.84	21.6	21.6
Herediana-La Alegría	9.4	15.00	9.07	-0-	9.07	60.5	60.5
Nuevo Arenal-La Fortuna	43.2	60.00	5.99	-0-	5.99	11.3	11.3

OBRAS POR CONTRATOS FINANCIADO POR EL BCIE

PERIODO MAYO 80-ABRIL 81

(Valores en millones de colones)

PROYECTOS	LONG. KM.	COSTO ESTIMADO	INVERSION A LA FECHA	INVERSION A ABRIL 1980	INVERSION DURANTE EL PERIODO	% TERMINADO A LA FECHA ESTE PERIODO	
Interamericana el Roble Caldera	12.0	42.89	34.00	28.23	5.77	79.3	13.4
Terrón - Km 34	47.6	37.11	32.87	28.84	4.03	88.6	10.9
Km 34 - Los Chiles	17.0	64.75	16.43	6.45	9.98	25.4	15.4
Tres Ríos - Cartago	9.7	49.15	27.39	14.05	13.34	55.7	27.1

PROYECTOS FINANCIADOS POR BONOS

El programa de "Bonos Carreteras 77" consta de 19 proyectos de los cuales se encuentran en ejecución ocho obras. Se considera que hasta la fecha, la construcción de estos proyectos se han desarrollado en forma satisfactoria. El costo total de los proyectos en ejecución asciende a la suma de 169 millones de colones, de los cuales se ha invertido hasta la fecha ₡70.460.000. Durante el período se logró un avance de un 42^o/o en relación al conjunto del programa.

PROYECTOS FINANCIADOS CON FONDOS LOCALES

Veintitrés proyectos se ejecutan actualmente mediante la aportación de recursos ordinarios. Las obras ejecutadas bajo esta modalidad consisten básicamente en la rehabilitación y mejoramiento de caminos vecinales. El conjunto de obras tienen un costo aproximado de ₡194.500.000. Durante el período en referencia se logró un avance de un 64^o/o equivalente a una inversión de ₡123.900.000. Uno de los proyectos de mayor importancia que se ejecutará a través de la aportación de los recursos ordinarios del Estado lo constituyen la construcción de cinco puentes elevados en intersecciones de la ciudad capital que representan excesiva aglomeración de tránsito. El costo inicial de las obras se estimará en 56.5 millones. Durante el período se realizó la adjudicación de tales obras. También se adjudicó el asfaltado de 165.6 kilómetros de calles urbanas con un costo de ₡83.000.000.

En resumen: bajo el sistema de obras por contrato se invirtieron en el período en referencia la suma de ₡761.220.000 lográndose un avance general de un 45.4^o/o (ver cuadro No. 1).

En cuanto a las obras ejecutadas por el sistema de "Obras por Administración", es decir, los proyectos ejecutados con recursos ordinarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes se destaca el avance obtenido en el proyecto Periférica Sur, ruta que se extiende al sur de la ciudad capital entre la ciudadela Hatillo 4 y la ciudad de Guadalupe con una longitud aproximadamente de 9 kilómetros. Durante el período se logró concluir el tramo Hatillo-San Sebastián, observándose un promedio de avance general de un 34^o/o. Se ejecutaron también por este sistema, diversas obras específicas de colocación de emulsiones asfálticas lográndose un asfaltado de 167.5 kilómetros de vías ubicadas en distintos puntos del país.

El mantenimiento de las vías nacionales ha sido una de las preocupaciones centrales durante el período en referencia. Se estima que se prestó mantenimiento rutinario a rutas nacionales y regionales por un total de 1.922 kilómetros mientras que en caminos vecinales se logró dar mantenimiento a 4.816 kilómetros aproximadamente. Esto representó un costo aproximado de ₡172.000.000.

También es importante destacar que mediante el sistema de Planes Cooperativos, esto es la construcción o mejoramiento de vías a través de convenios de cooperación entre el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las Municipalidades o Asociaciones de Desarrollo Comunal, se logró concretas 14 contratos para el asfaltado de caminos en 14 cantones.



MAQUINARIA TRABAJANDO EN CAMINOS VECINALES

CUADRO No. 1

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

PROGRAMA VIAL EN EJECUCION *

ESTADO ACTUAL DEL PROGRAMA

PROGRAMA	NUMERO SUB-PROYECTOS	COSTO ESTIMADO EN COLONES	INVERTIDO ES-ESTE PERIODO**	TOTAL INVERTIDO HASTA LA FECHA	% EN EL PERIODO	% A LA FECHA
BID	18	481.433.300	228.260.000	228.260.000	47.4	47.4
BCIE	5	176.052.215	42.170.000	85.930.000	23.9	48.4
BIRF	8	653.830.189	296.430.000	434.610.000	45.3	66.4
BONOS	8	169.117.921	70.460.000	70.460.000	41.7	41.7
LOCAL	23	194.450.113	123.900.000	123.900.000	63.7	63.7
TOTAL	62	1.674.883.738	761.220.000	943.160.000	45.4%	56.3%

* OBRAS POR CONTRATO

** MAYO 1980-ABRIL 1981

CUADRO No. 2

MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

OBRAS VIALES CONCLUIDAS EN EL PERIODO (MAYO 1980-ABRIL 1981)

NOMBRE DEL PROYECTO	KILOMETROS	FUENTE DE FINANCIAMIENTO	COSTO EN COLONES
Tramo Hatillo-San Sebastián (Periférica Sur)	2.5	Fondo Local	16.000.000
Poasito-Volcán Poás	5.3	Fondo Local	7.234.879
Quepos-Manuel Antonio	9.0	Fondo Local	6.000.000
Río Claro-Paso Canoas	35.0	Fondo Local	13.500.000
San Mateo-Esparza	25.7	Fondo Local	17.900.000
Santa Cruz-Nicoya	21.4	Fondo Local	5.451.575
Calles de San Ramón	11.0	Fondo Local	4.900.000
Tierra Blanca-Volcán Irazú	19.3	B. I. D.	21.000.000
Puente sobre el río Barranca	117.8 M	B.C.I.E.	12.633.672
			99.620.126
	TOTAL		

EDIFICACIONES NACIONALES

Las tareas relacionadas con el planeamiento, diseño y supervisión en el campo de la construcción y mejoramiento de edificaciones de carácter público a través del sistema de obras por contrato son competencia de la Dirección General de Edificaciones Nacionales, dependencia de la División de Obras Públicas. La gran demanda de edificios públicos que experimenta el país como consecuencia de su acelerado crecimiento socio-económico ha obligado al Gobierno central a prestarle especial atención a este aspecto. Solo en el período en mención, la División de Obras Públicas logró que se concluyeran debidamente 21 obras que se encontraban en ejecución en períodos anteriores. Estas obras representaron una erogación de ₡39.583.400 (ver cuadro No. 3). Entre estas obras se destacan por su importancia la construcción del liceo de Santa Ana, la construcción del Palacio Municipal de Tibás, la ampliación del Liceo de Ciudad Cortés y la ampliación del Liceo de Calle Fallas entre otros.

Es importante anotar por otra parte, que en la actualidad se encuentran en ejecución 15 obras que representan un monto total estimado de ₡46.232.700. Estas obras consisten básicamente en la construcción, ampliación y mejoramiento de liceos y escuelas, construcción de gimnasios, edificios municipales, guarderías infantiles y otros edificios públicos.



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

EDIFICACIONES PUBLICAS CONCLUIDAS EN EL PERIODO MAYO DE 1980-ABRIL de 1981 *

NOMBRE DE LA OBRA	COSTO EN COLONES
LICEO DE ALAJUELITA	2.364.000
ESCUELA JUAN XXIII	2.070.000
LICEO DE NARANJO	2.098.000
LICEO DE SARCHI	570.000
ILUMINACION PARQUE NACIONAL	750.000
PALACIO MUNICIPAL DE TIBAS	4.600.000
LICEO DE SAN CARLOS (BIBLIOTECA)	800.000
COLEGIO DE SAN PABLO	2.400.000
ESCUELA DE GRANADILLA	782.000
PRIMERA ETAPA GIMNASIO DE SANTA GERTRUDIS	876.000
PABELLON ADMINISTRATIVO DEL LICEO DE SANTA BARBARA	1.346.000
LICEO DE SANTA ANA	4.550.000
KINDER MIGUEL OBREGON	1.400.000
ESCUELA NEWROSKY Y LICEO DE CIUDAD CORTES	5.200.000
COLEGIO DE CALLE FALLAS	3.350.000
LICEO MAURO FERNANDEZ	920.000
AMPLIACION LICEO SAN RAFAEL ABAJO	2.800.000
CONSTRUCCION ESTABLO TERNEROS ESCUELA GANADERIA Balsa de Atenas	782.400
AMPLIACION COLEGIO BAGACES	1.195.000
PRIMERA ETAPA GIMNASIO LICEO DE CERVANTES	730.000
TOTAL	39.583.400

* OBRAS POR CONTRATO

Entre las obras más importantes que se encuentran en ejecución está la reconstrucción del Teatro Municipal Melico Salazar, obra que se ejecuta a un costo de 13.5 millones de colones.

La construcción de edificaciones públicas, ejecutadas por el sistema de Obras por Administración estuvieron bajo la responsabilidad de las direcciones regionales.

Estas direcciones regionales desarrollaron una extensa labor en diferentes actividades como construcción de aulas, construcción de salones comunales, corredores, talleres, parques infantiles, etc. Además, diversos trabajos de pintura, electricidad fontanería y otros.

Durante el período se construyeron un total de 224 aulas, se efectuaron diversas reparaciones mayores en 182 edificios públicos, especialmente en escuelas y colegios. También, se lograron construir 49 unidades de diferentes usos como talleres industriales, bodegas, oficinas y puestos de salud rural entre otros.

En lo que representa a la construcción de puentes por administración también a cargo de las direcciones regionales se registra en el período, la construcción de 55 puentes con una longitud total de 1.244 metros. Además se repararon 20 puentes con una longitud total de 910 metros.

Se estima que en el período se invirtieron aproximadamente ₡18.000.000 en diversas edificaciones públicas ejecutadas por Administración. Lo anterior significa que tanto en obras por contrato como en obras por administración, el Gobierno de la República a través del Ministerio de Obras Públicas y Transportes realizó una inversión total de ₡57.983.400 en lo que respecta a edificaciones públicas concluidas en el período mayo 1980-abril 1981.

OBRAS PORTUARIAS

Ha sido evidente la fuerte demanda que ha experimentado el país en materia de servicios portuarios. En efecto, en los últimos años el comercio exterior se ha venido incrementando periódicamente tanto en el valor como en el volumen de las importaciones y exportaciones. El tonelaje que se ha movilizado por los principales puertos ocupa el primer lugar en el manejo de carga para exportación e importación. No obstante, la deficiencia y el deterioro de las instalaciones portuarias nacionales ha sido uno de los problemas de mayor magnitud que afronta la economía nacional. Así, la inadecuada capacidad, y el deterioro físico de las instalaciones, como la creciente demanda de estos servicios fue lo que obligó al Estado a poner en marcha un ambicioso programa portuario tendiente a solucionar este urgente problema nacional.



PROYECTO CALDERA

En la actualidad se ejecutan importantes obras portuarias en Limón, en Moín (también en la provincia de Limón) y en Caldera con un costo estimado inicialmente de €1.500 millones.

El proyecto de Moín se financia a través de fondos de RECOPE y se considera que el estado general de la obra ha progresado satisfactoriamente.

Respecto al Muelle de Limón (Proyecto Alemán), a pesar de algunas dificultades que se han presentado durante el período, el avance general de la obra se considera satisfactorio. La ampliación que se efectúa consiste básicamente en la construcción de dos atracaderos 5.400 metros de áreas de almacenamiento y patios para contenedores, edificio administrativo y otras facilidades complementarias que permitirán una eficiente operación. El costo de la obra ejecutada por contratación pública se estima en €248.918.571. Durante el período en referencia se invirtieron €29.689.057 lográndose una inversión acumulada a la fecha de €154.958.000. El promedio general de avance se estima en un 76^o/o.

En relación al Complejo Portuario de Caldera, que se ejecuta a través del sistema de obra por contrato, se considera que las obras avanzan normalmente. El proyecto consiste en la construcción de tres atracaderos además de una atracadero especial para la carga y descarga a través del sistema roll on-roll of.

Contará además con áreas de almacenamiento, patio para contenedores, edificio administrativo y otras facilidades conexas. En su primera etapa el proyecto estará en capacidad de manejar 450.000 toneladas de carga general por año. Esta primera etapa entrará en operación normal próximamente. Durante el período se produjo una inversión de €67.283.471 obteniéndose una inversión acumulada de €248.601.065 (ver cuadro No. 4).

En conjunto de las obras por contrato se produjo una inversión total de €96.972.528 en el período.

Con recursos propios, o sea, por el sistema de obras por administración se realizaron una serie de obras menores como construcción de canales y encausamiento de ríos que representaron peligros de desbordamiento. Entre las obras de mayor importancia se pueden señalar entre otros: diversas reparaciones en el Muelle Nacional (Puntarenas), reparación del rompeolas del Muelle de Quepos, canalización del río Limoncito, canalización del río Turrialba y canalización y construcción de diques en río Chirripó. La inversión efectuada en el período alcanza la cifra de €6.015.278. (Ver cuadro No. 4).



PROYECTO ALEMAN

CUADRO No. 4

 MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES
 INVERSION Y AVANCE FISICO DE OBRAS PORTUARIAS*

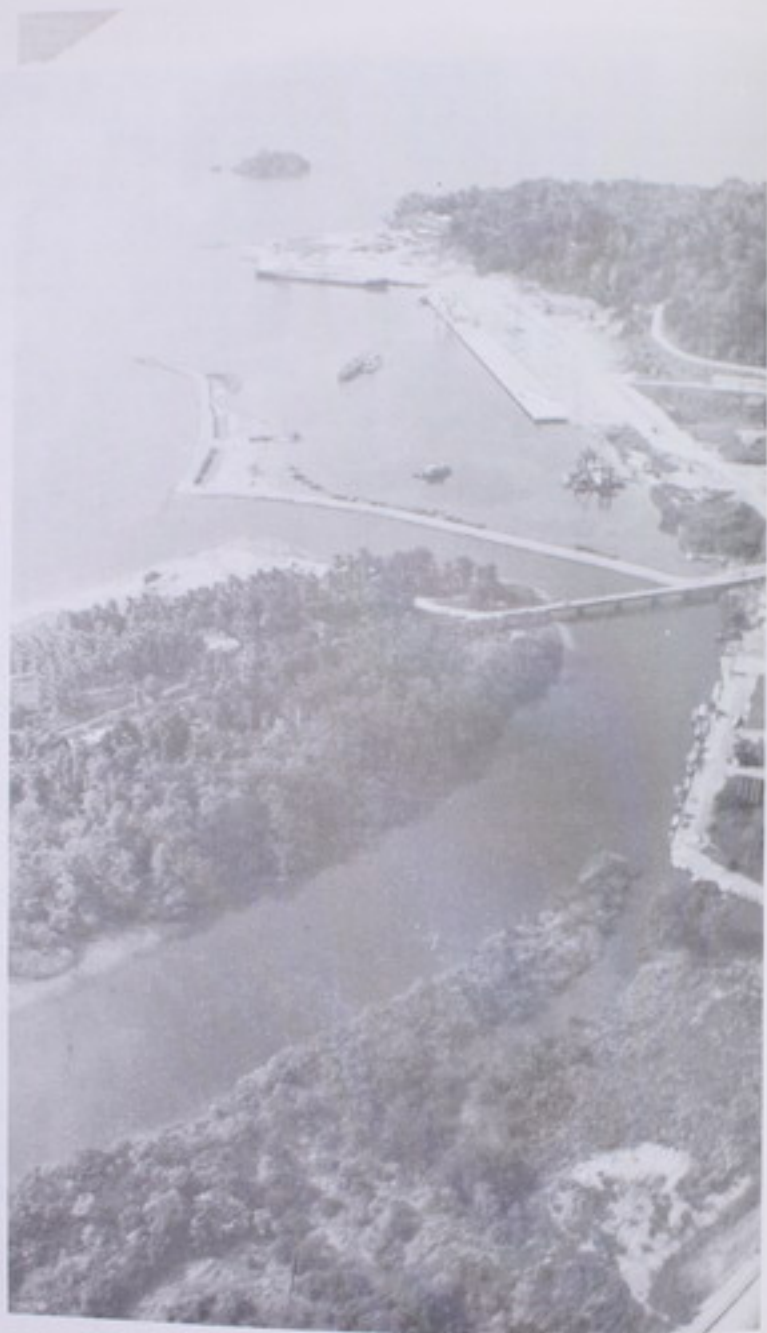
 OBRAS POR CONTRATO
 (PROYECTO CALDERA)

DESCRIPCION	COSTO ESTIMADO EN COLONES	TOTAL INVERSION HASTA LA FECHA	INVERSION EN ESTE PERIODO	% EN EL PERIODO**	% A LA FECHA**
GRUPO A OBRAS MARITIMAS	166.237.828	167.338.241	27.557.548	25	DM53.25
GRUPO C EDIFICIOS	49.989.946	45.731.339	6.844.362	32	87
GRUPO G OBRAS EXTERIORES	49.902.301	35.531.485	32.881.561	72	80
TOTAL PARCIAL	266.130.075	248.601.065	67.283.471		
OBRAS POR ADMINISTRACION					
ROMPEOLAS	20.000.000	14.221.932	324.500	18	100
TAJAMARES	6.300.000	6.729.577	1.900.000	12	100
RELLENOS	35.000.000	28.161.162	3.790.778	07	100
TOTAL PARCIAL	62.700.000	49.112.671	6.015.278		
AMPLIACION PUERTO LIMON***	248.918.571	154.958.000	29.689.057	43.09	75.99
TOTAL GENERAL	577.748.646	452.671.738	102.987.806		

* FUENTE: DIRECCION GENERAL DE OBRAS PORTUARIAS Y FLUVIALES

** EL PORCENTAJE SE REFIERE AL AVANCE FISICO PROPIAMENTE

*** OBRA POR CONTRATO



PROYECTO MOIN

FIRMADOS IMPORTANTES CONTRATOS



NUEVO ARENAL - LA FORTUNA



ASFALTADO DE CALLES DE ESCAZU Y SANTA ANA



ASFALTADO DE CALLES DE GOLFITO



RANCHO REDONDO-LLANO GRANDE-TIERRA BLANCA



PUENTE JABILLOS



ASFALTADO CALLES DE LIMON

**DIVISION
ADMINISTRATIVA**

DIVISION ADMINISTRATIVA

Para definir el ámbito del informe, preciso es señalar que la División está integrada por cinco direcciones generales a saber: Dirección General de Personal, Dirección General de Planeamiento Administrativo, Dirección General del Centro de Cómputo, Dirección General Financiera y Dirección General de Abastecimiento y Servicios. Esta estructura quedó debidamente formalizada por medio del Decreto Ejecutivo No. 9610 de 26 de febrero de 1979.

Tanto la Dirección General de Personal como la de Planeamiento Administrativo, continuaron los planes de desconcentración administrativa ya iniciados en 1979.

Otra función mixta de las citadas direcciones tuvo que ver con la ubicación exacta de los servidores conforme al programa presupuestario en que laborarán. Ello dio pie a la preparación de una relación de puestos, que pueda mostrar realmente los recursos humanos con que cuenta cada dependencia, así como los costos en que incurren por ese concepto.

Correspondió a la Dirección General de Personal la confección de las planillas colectivas, para el pago de revaloraciones acordada durante el año pasado, incluyendo los trabajadores del programa de Asignaciones Familiares.

Los programas de Seguridad e Higiene ocupacional cobraron más vigor, habido cuenta de un cambio personal, de un mayor apoyo entre lo que se cuenta la obtención de un vehículo, además de la reintegración de los subcomités de seguridad e higiene en todos los centros de trabajo, así como la reafiliación al Consejo Interamericano de Seguridad (CIES). También se revitalizaron los programas de charlas y de distribución de medicamentos para botiquines de primeros auxilios.

En el campo de la psicología laboral se continuó con la tramitación de las pensiones a servidores del Ministerio; también se entregaron menciones honoríficas a unas 500 personas y se aplican baterías de pruebas psicométricas a quienes irían a ingresar a laborar al MOPT.

Correspondió a la Dirección General de Planeamiento Administrativo, por intermedio de su Departamento de Análisis Administrativo, llevar a cabo estudios de su especialidad en la Policía de Tránsito, Defensa Civil, Dirección de Asuntos Legales, Relaciones Públicas, Dirección General de Transporte Automotor, Direcciones Regionales, etc., sobre temas diversos, tales como: procedimiento de placas y marchamos, control de suministro de lubricantes y combustible, procedimientos de compras, distribución especial de la sección de Mantenimiento de Edificios, Compartamiento del gasto de papel en la sección de Impresos, ordenamiento de las jornadas de trabajo de los guardas del parqueo, encuesta de opinión entre ingenieros civiles del Centro de Cómputo, posibilidad de crear un taller propio para la reparación y mantenimiento de máquinas de oficinas, etc.

Otras intervenciones importantes de Planeamiento Administrativo, consisten en su vinculación directa con los programas de Reforma Administrativa, con la Secretaría Ejecutiva del Sector Transporte y en la Comisión de Becas del Ministerio.

La Dirección General del Centro de Cómputo brinda servicios de procesamiento de datos a todas las direcciones del Ministerio, dentro del campo de desarrollo y mantenimiento de sistemas de información. De este modo hay servicios dirigidos al área de ingeniería y al área administrativa. Durante el período en referencia fue visitada la Secretaría de Asentamientos Humanos y Obras Públicas de México (SAHOP) por dos funcionarios del Centro de Cómputo, con el objeto de conocer las experiencias de esta unidad homóloga y observar el funcionamiento del llamado teleproceso. Hasta ahora se viene elaborando en la concepción de los siguientes macro-sistemas: a) el sistema integrado de información para transporte terrestre (S.I.I.T.) que viene a resolver problemas de información de esa dependencia, tales como la expedición de licencias, gravámenes, infracciones, registro de unidades de transporte público. Este proyecto se hará con fondos del Consejo de Seguridad Vial.

Por otra parte destaca la constitución de un banco de datos para la Dirección General de Personal, que incluye registro de unos 6.000 empleados del MOPT. También se está en etapa de desarrollo del sistema de información financiera (S.I.F.) con subsistemas de contabilidad de costos, contabilidad patrimonial y control de presupuesto y de obras por contrato.

La Supervisión Administrativa tuvo a su cargo el análisis del grado de cumplimiento de las circulares emitidas por el despacho del señor Ministro entre las que se destacan el estacionamiento de vehículos del Ministerio en sus planteles, el giro correcto de tiempo extraordinario y viáticos y zonaje, control de giros que no corresponden, etc. También se dieron a la tarea de determinar irregularidades administrativas, originadas en falta de control o negligencia de los jefes.

Otras labores de investigación y programación importantes consistieron en la elaboración del Manual de Organización del MOPT, análisis de la fuga de per-

sonal profesional, manual de disposiciones internas, manual de orientación al nuevo empleado y guía de servicios al ciudadano.

El adiestramiento total dirigido a la institución, se dio en dos grandes fases: la dirigida al personal operativo o de producción, en total de 79 cursos entre los que se citan los de sistemas eléctricos, lubricación básica, hidráulica básica, operación y mantenimiento de vagonetas MACK, tecnología para torneros, operación de tanques de riego asfáltico, matemática elemental, manejo de bodegas y otros tantos. La otra fase comprendió cursos más hacia el área administrativa y técnica como: explotación y renovación de equipos mecánicos, conocimientos básicos para inspectores de obras viales, electrónica, programación de lenguaje cobol, etc. Además fueron tramitados contratos de estudio y 44 permisos parciales sin sueldo.

El sistema de información para obras públicas (S.I.O.P.), será diseñado en breve para mantener el control del avance de obras, control de contratistas, el inventario nacional de caminos, carreteras y puentes y el control de flota del MOPT. Este proyecto será desarrollado con fondos del BID por un monto de \$300.000.000. También fueron implantados o modificados sistemas pequeños como cálculo de secciones transversales y movimientos de tierra, cobro de infracciones a la ley de Tránsito. Se dio mantenimiento a los sistemas actuales de licencia de conductor, registro de vehículos automotores, control de presupuesto, inventario de bodegas, permisos de pesos y dimensiones e inventario de mapas.

INSTITUTO GEOGRAFICO NACIONAL

Durante el período de 1978-1981 el Instituto Geográfico Nacional realizó actividades que lo llevarían hacia nuevos ámbitos tanto en el campo geográfico como en el de los recursos naturales, necesarios para dar un mejor aprovechamiento a la información acumulada: fotos, cartografía, imágenes de satélites, etc.

En este campo se desarrollaron los siguientes programas:

1- Evaluación de las técnicas de sensores remotos al inventario de Recursos Naturales:

El estudio se sustentó en el proyecto con la Agencia Internacional para el Desarrollo y el Gobierno de Costa Rica, en cooperación con el MAG, MOPT (IGN), INVU, OFIPLAN, y en coordinación con Recursos Development Associates.



VISTA AEREA RADIAL HATILLO

Este programa consistió en la toma de fotografía infrarrojo en una zona de 5.000 kilómetros cuadrados y el entrenamiento de personal que se realizó en U.S.A.

Todo el análisis dio como resultado la publicación "Diseño de un inventario y sistema de información de recursos naturales para Costa Rica. Informe del Proyecto Piloto".

2— Ampliación de análisis digital-óptico de imágenes de satélite

Este programa se realizó de acuerdo al convenio suscrito entre el Banco Interamericano de Desarrollo y el Gobierno de Costa Rica. Se desarrollaron programas de entrenamiento en el Centro de EROS para varios funcionarios de instituciones gubernamentales: MAG, CATIE, OFIPLAN, INVU, IGN y Tecnológico de Costa Rica, con el fin de elaborar a pequeña escala mapas sobre el uso del suelo en la región central del país; para ello utilizaron imágenes de percepción remota y fotos aéreas vertical.

Convenio sobre cooperación técnica no reembolsable entre el Gobierno de Costa Rica y el Banco Interamericano de Desarrollo.

En julio de 1980 se procedió a firmar en Washington el convenio; dentro de los objetivos principales está la realización de un estudio sobre el uso actual de la tierra en Costa Rica mediante la técnica de Percepción Remota y contribuir al establecimiento de un sistema permanente de investigación de los recursos naturales del país. El programa comprenderá actividades de adiestramiento y de investigación interrelacionadas, cuya duración será 30 meses, teniendo como resultado un aumento en la capacidad nacional para el establecimiento de un sistema permanente de investigación de recursos naturales que servirá como antecedentes básicos para la planificación del uso de los recursos de la tierra y la protección de los mismos.

XIV SIMPOSIO INTERNACIONAL SOBRE PERCEPCION REMOTA DEL AMBIENTE

En el mes de abril de 1980 se llevó a cabo con gran éxito el Simposio, en el cual se inscribieron más de 1000 participantes de 50 países, superándose el récord de asistencia de simposios anteriores.

Su objetivo principal fue estimular el intercambio de experiencias conocimientos e información por medio de los trabajos presentados y fomentar la cooperación internacional para el desarrollo de la técnica de percepción remota en cada país.



14 AVO. SIMPOSIO INTERNACIONAL DE
PERCEPCION REMOTA DEL MEDIO AMBIENTE

Durante el transcurso del programa se hizo énfasis en la aplicación de la técnica para el desarrollo de áreas de importancia particular en América Latina; los trabajos se clasificaron en distintas categorías, según su relación con las aplicaciones de la percepción remota en agricultura, climatología, calidad ambiental, bosques, geografía, geología, hidrología, meteorología y oceanografía. Se discutieron diversos programas nacionales y regionales de percepción remota para el manejo de los recursos naturales y programas de transferencia mundial de esta tecnología. Los resultados de este simposio, las conferencias y carteles se publican en tres tomos en la Memoria del XIV "Simposio Internacional sobre Percepción Remota del Ambiente", por parte del ERIM.

TRABAJOS EN LAS FRONTERAS

Áreas Marinas:

A solicitud del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, este Instituto prestó asesoría en las diferentes reuniones que se realizaron en las repúblicas de Panamá, Ecuador y Nicaragua, con el fin de determinar la demarcación de las áreas marinas con dichos países.

Densificación de mojones frontera Costa Rica-Nicaragua

En 1976 se firmó en San José un Aide Memoire entre Costa Rica y Nicaragua con el fin de continuar los trabajos de amojonamiento de la frontera, trabajando este Instituto con los fondos propios durante 1977, 1978 y parte de 1979, fecha en que se suspendió dicho trabajo debido a 2 razones la primera, el conflicto bélico en la República de Nicaragua y la otra, la falta de fondos para proseguir la densificación de mojones.

Por medio del Ministerio de Relaciones Exteriores y Culto, en 1978, se hizo solicitud formal para incluir una partida fija de ₡500.000.00 anuales durante cinco años para el reamojonamiento de la frontera (178 kilómetros, entre los mojones 2 (río San Juan) y 20 (bahía Salinas) en el presupuesto nacional. Dicha partida no ha sido otorgada.

CATASTRO

Se hizo, a solicitud de la Municipalidad y el Ministerio de Justicia, el catastro del cantón central de San José, el cual cubre un área de 44.30 kilómetros cuadrados con un total de 107 hojas a escala 1:1.000.

Se procedió a iniciar trabajos de catastro del cantón de Tibás, cubriendo una zona de 8.18 Km² y actualmente se han entregado para su proceso final, a la Dirección de Catastro, 5 modelos a escala 1:1000.

DEMARCACIÓN DE LA ZONA MARÍTIMO-TERRESTRE

Se determinó la zona marítimo-terrestre en: costas del cantón de Golfito (Punta Zancudo a Boca de Río Claro), y otras playas del litoral Pacífico: Ta-



VISTA AEREA PASO CANOAS

marindo, Los Cerritos, Pitahaya, El Rayo, Zapotillal, Nombre de Jesús, Grande Norte, Ventanas, Punta Zancudo, Pavón, Río Claro, Herradura, Pógeres, Organos, Grandes Sur, Carrizal, Agujas, Hermosa, Matapalo, Flamingo y Playa Real.

TRABAJOS ESPECIALES

Delimitación de Parques Nacionales

A solicitud del señor Presidente de la República se continuó con la delimitación en el terreno de los parques nacionales con base a las leyes de creación de los mismos; este trabajo se inició con la delimitación de los parques nacionales: Concovado, Braulio Carrillo y Poás, en colaboración con el Ministerio de Agricultura y Ganadería.

Estudio de la División Territorial:

Según convenio suscrito entre la Comisión Nacional de División Territorial Administrativa y la Universidad de Costa Rica, se procedió, de acuerdo a lo planteado al análisis y redacción final del "Estudio de División Territorial Administrativa de la República de Costa Rica". La edición definitiva del estudio del mismo título fue patrocinado por el Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública (U.C.R.) y publicada por la Imprenta Nacional.

Proyecto Explotación Petrolera de Talamanca:

Debido a proyecto que lleva a cabo el Ministerio de Energía sobre la exploración petrolera, este Instituto ha colaborado con casi todo su personal de topografía en los levantamientos de las zonas de Talamanca, Estrella y Guácimo.

Publicaciones:

Se reimprimieron 66 hojas mapas 1:50.000; 8 mapas de ciudades, y 4 hojas mapas 1:200.000. Además se imprimieron 10 mapas especiales.

Se distribuyó el Mosaico de Centroamérica con imágenes de satélite, elaborado en Guatemala de acuerdo con el convenio del Banco Interamericano de Desarrollo.

Otras Publicaciones:

Informe Semestral

6 números—años 1977, 1978 y 1979

"Guía para Investigadores de Costa Rica"

(inglés y español)

"El levantamiento Catastral Urbano" Ing. Martín Chaverri. Colegio de Ingenieros Topógrafos.

"Atlas Preliminar de Costa Rica", Dr. H. Nuhn.



VALLA MEDIANERA
AUTOPISTA GENERAL CARAS



RADIAL GUADALUPE



RADIAL SAN PEDRO



RADIAL LA URUCA



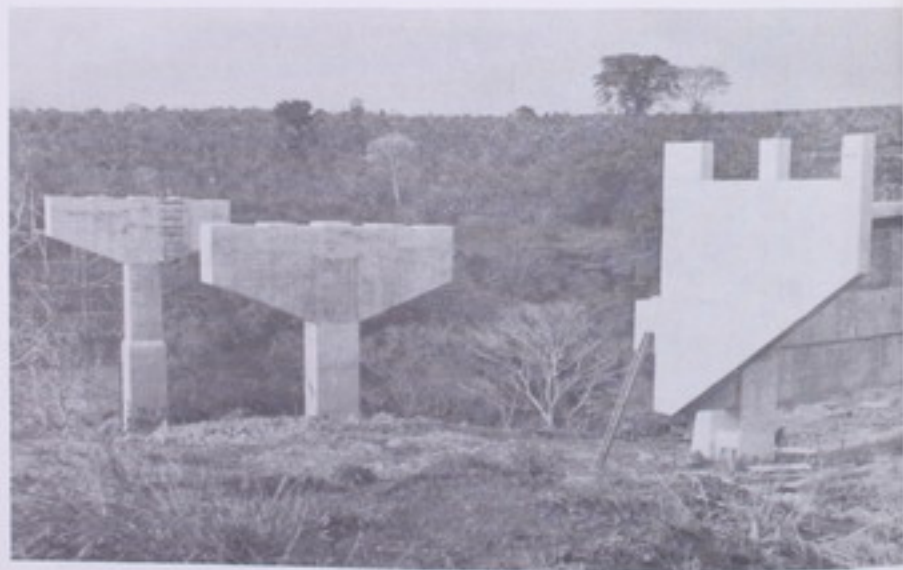
RADIAL TIBAS



RADIAL Y GRIEGA.



RADIAL LA Y GRIEGA - PUENTE TIRIBI



PUENTE VIRILLA - RUTA 102 - MATA CAFE



RADIAL SAN SEBASTIAN



CANALIZACION DEL RIO MARIA AGUILAR



MOLLEJONES - SAN RAFAEL DE PLATANARES



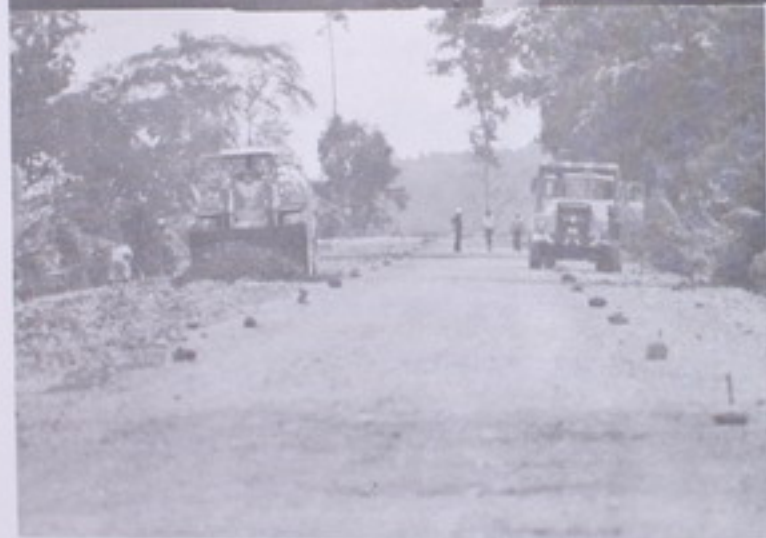
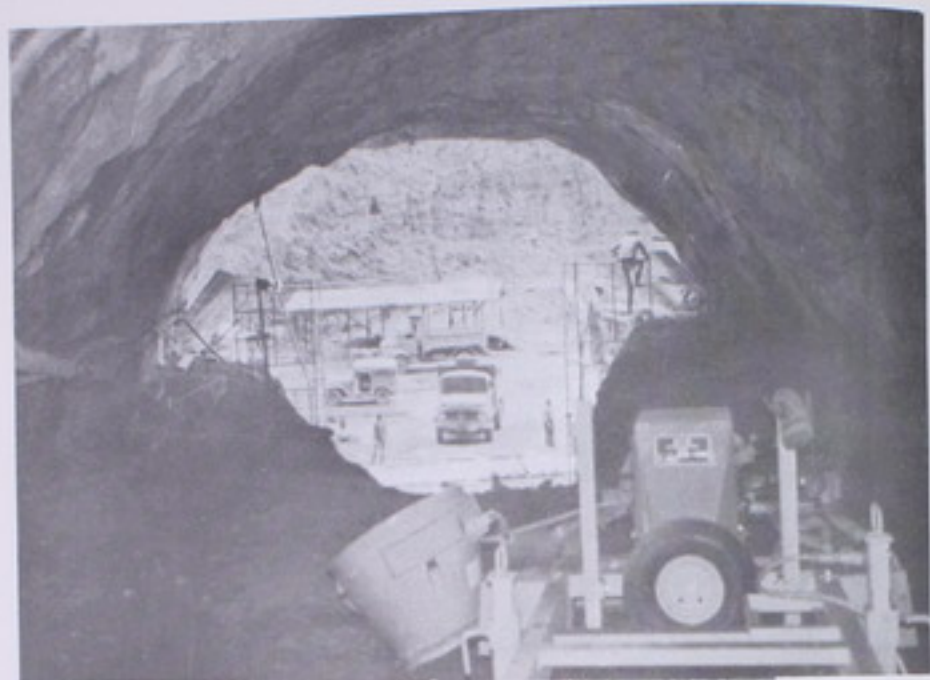
PUENTE REVENTAZON



PERIFERICA SUR



HOME CREEK - BRIBRI



TUNEL ZURQUI
SAN JOSE - SIQUIRRES - PUERTO VIEJO.



PROYECTO CALDERA



SERLAMIENTO VIAL

Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras Nacionales

La Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras Nacionales (ASECAN), nació hace más de 10 años. La forma un grupo de estimadas personas que desempeñan sus labores en forma desinteresada, con el afán de contribuir con los costarricenses a que las carreteras sean más placenteras, seguras y hermosas en el transitar diario de todos los ciudadanos.

Cuenta con la ayuda material y humana del MOPT, y el MAG. Su principal objetivo es velar por la seguridad y embellecimiento de carreteras, aeropuertos y otras entidades de bien común y a la vez tratar de que el público aprenda a hacer buen uso de ellas. Se ha venido gestionando y se han obtenido varios logros tales como; la cementada trayecto Datsun y cruce Hospital México, construcción valla medianera al Aeropuerto Juan Santamaría que en un futuro será iluminada; iluminación del Parque Nacional, campaña para obtener una ciudad más limpia en cuya ocasión se hicieron rótulos con la leyenda "Mantengamos Limpia a Costa Rica", y más de 100.000, bolsitas para que se usen en los carros que dicen "Para uso exclusivo de su carro, favor botar en su casa", con el objeto primordial de que no se tire la basura desde los vehículos por las ventanas. Y quizá lo más importante para el país y con muy buenos resultados por la buena acogida que tuvo sobre los incendios, ya que la propaganda se hizo por varios medios como; televisión, radio y prensa en tres aspectos; carreteras todo lo relacionado a la agricultura e incendios en general, la colaboración que se recibió en este sentido muy abiertamente se llevó por parte del Departamento Forestal del MAG, y el INS.

ASECAN cuenta con un vivero con capacidad para 200.000 plantas y un vivero con camas de germinación en donde se puede reproducir 1.000.000 plantas al año.

Autopista General Cañas

Se han sembrado más de 13.000, plantas algunas son: Caña Fístula, Malinche, Llama del Bosque, Hoja Zen, Roble de Sabana, Alamo, Casuarina, Corteza Amarilla, Lorito, Cepillo de Botella y otros.

Autopista Florencio del Castillo

Se han sembrado más de 10.000 plantas entre ellas: Pino, Casuarina, Ciprés, Llama del Bosque, Alamo y otros.

Autopista a Villa Colón

Se ha sembrado Roble de Sabana y Guachipelín y la Sección Sabana-intersección Escazú.

Radial Plaza González Víquez y Zapote

Hay sembrados 500, Alamos y Loritos.

Isla de la Datsun al Hotel Play Boy

Hay sembrados Alamos y las Islas de la intersección al Hospital México.

ASECAN, además se ha preocupado por muchos otros proyectos tales como: los basureros que continuamente se ven a lo largo de las carreteras de nuestro país y en la seguridad de los ciclistas que en gran cantidad se dan cita los fines de semana en las principales vías del Area Metropolitana.

Se han hecho donación a colegios, comunidades organizadas, escuelas, entidades de gobierno y toda persona o grupo que se relacione con nuestros fines como por ejemplo; limpieza de las comisarias de Seguridad Pública, limpieza del Albergue Belén, limpieza al Parque Metropolitano La Sabana, limpieza del Parque al Agricultor, que estará en el futuro bajo el cuidado de ASECAN.



LIMPIEZA AUTOPISTA A CIUDAD COLON



INFORME ANUAL

1980 — 1981

*Editado:
Departamento
Relaciones Públicas*

*Director
Victor M. Solano V.*

*Fotolitografiado
Instituto Geográfico Nacional*

San José, Costa Rica