

INFORME ANUAL 1986 1987



MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES

Presentación

380
C837-i
1986-1987 / C2
MOPT

FECHA: 11 AGO 2011
Nº: 009794

NO causa ninguna sorpresa al costarricense encontrar un teléfono público, agua potable y electricidad en los sitios más apartados de nuestro país. Eso revela un progreso material envidiable, en comparación con otros países, aparentemente más adelantados. El desarrollo socioeconómico nacional se ha centrado, indistintamente de los criterios del gobierno, en las cabeceras de provincia en detrimento de los pueblos que sustentan la riqueza, la cual hizo posible las ciudades en los principales cantones. No obstante en una alocución ante campesinos de Guatuso, en la zona norte, el pasado octubre, el ministro de Obras Públicas y Transportes, Guillermo Constenla Umaña, afirmó que debe ser una meta nacional "devolver a las comunidades algo de ese progreso de que rebosan las ciudades y que los pequeños distritos olvidados de este país ayudaron definitivamente a crear".

Ese deber es la política concretada en los actos de la nueva administración Arias Sánchez y del titular del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). No es posible negar la existencia de pésimas vías de comunicación a lo largo de más de siete mil kilómetros de caminos vecinales, los improvisados puentes rudimentarios e inseguros, ni la pobreza de los municipios y asociaciones de desarrollo que impi-

de atender los problemas más acuciantes de zonas paradójicamente ricas en potencial agrícola, forestal, hidrográfico y humano.

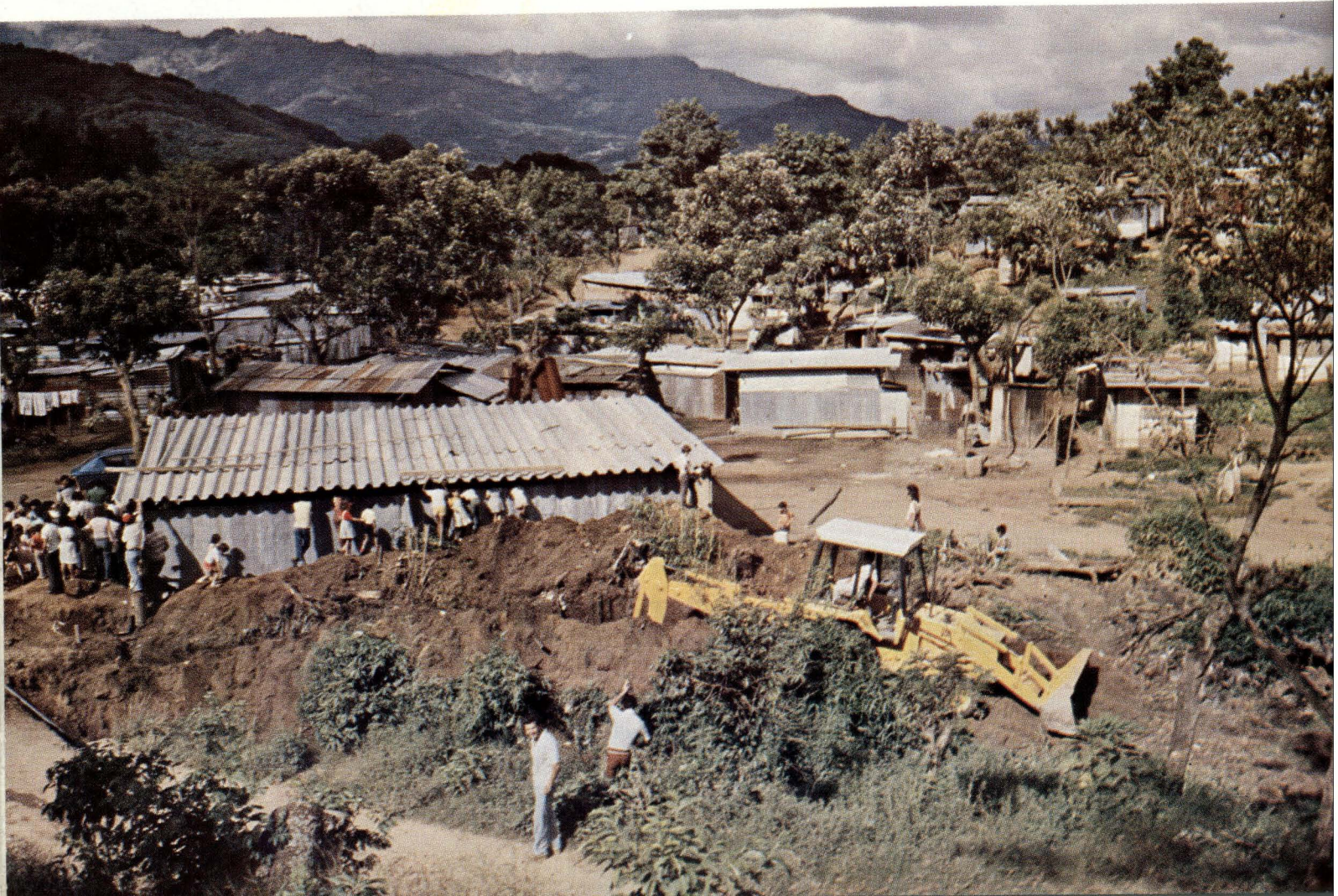
El MOPT ha debido asumir las consecuencias de anteriores Políticas de Desarrollo; sin poder responder plenamente a la demanda constante del munícipe, el dirigente comunal y el ciudadano común del campo y la ciudad.

La aguda crisis presupuestaria que redujo sus recursos ordinarios en un 52% para 1987; la imposibilidad de hacer transferencias entre partidas de acuerdo con las prioridades latentes en las comunidades, especialmente rurales, la carencia de equipo y maquinaria adecuada (no se compra nueva desde la administración Figueres y el 70% es imposible repararla), son factores que pesan definitivamente en la eficacia que demandan los problemas viales y de infraestructura nacionales

Sin embargo, un programa de eficiencia administrativa y operativa puesto en marcha por el nuevo titular del MOPT, permitirá, como ya ocurre, enfrentar las vicisitudes mediante convenios cooperativos con las comunidades para las obras de poca envergadura, y posponer las obras mayores que no estén financiadas por completo o que no sean prioritarias.

Juan Carlos Flores Zuñiga.
Director de Proyección Institucional

"Los Guido" asentamiento situado en Desamparados.



Informe del Ministro Dr. Guillermo Constenla U.



Dentro de una organización del Estado como la nuestra, cada una de las partes que la integran son piezas importantes en el engranaje general. Sin embargo, algunas de ellas por tener una función conectiva con respecto a otras, adquieren un carácter de excepción. Y sus rendimientos, excelentes o deficientes, se hacen sentir más notoriamente por repercusiones en actividades que no le son necesariamente propias. Tal es el caso del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. (MOPT) Sus funciones son vitales para el país y sin duda las más visibles, las que más espectacularmente muestran su desarrollo.

Ministro del MOPT,
Dr. Guillermo Constenla Umaña.

Nada acentúa esa imagen como las innumerables redes de carreteras con sus diversas autopistas, puentes, y caminos de penetración que nos permite la incorporación de pueblos lejanos, de actividad agrícola, a la producción general. Todo ese complejo facilita, además, el desarrollo de la industria turística y el aprovechamiento de nuestras bellezas naturales. Tarea ingente, no limitada a la concreción de los trabajos, sino a su constante mantenimiento, así como al de la costosa y variada maquinaria.

Es posible que el ciudadano en general, ciudadano o campesino, se percate del desplazamiento de cierta maquinaria a un determinado lugar, del inicio de una vía que entronca una comunidad con otra o de la construcción de un puente, pero que desconozca lo que ella significa en recursos humanos y materiales, las vicisitudes presupuestarias y dentro de ellas, las dificultades de la toma de decisiones.

Por otra parte, ese ciudadano no tiene porqué, de suyo, estar enterado. Le cumple a la institución informar, tanto de sus proyectos, como de sus reservas, obras y carencias. Sólo de ese modo es factible establecer un equilibrio entre las exigencias y las posibilidades de cumplirlas en términos razonables. Pero sin información suficiente no se pueden emitir criterios constructivos ni fijar responsabilidades.

En virtud de las anteriores consideraciones, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha creído necesario llenar ese bache de su comunicación. Para ello ha decidido la edición de un informe que contiene la síntesis de las principales labores llevadas a cabo por las diferentes unidades de la cartera, en el período comprendido entre el 1o. de mayo de 1986 y el 1o. de mayo de 1987. Se refiere, básicamente, a la ejecución de Obras Públicas, Control y Regulación del Transporte, Administración del Equipo y Maquinaria y la tarea desplegada por los entes asesores y de ingerencia directa del despacho ministerial en materia legal, planificación, cartografía, embellecimiento de carreteras, computación y trabajo de apoyo.



Mirando hacia el futuro

En cuanto a las OBRAS PUBLICAS, se otorgó mayor importancia al mantenimiento, mejoramiento y rehabilitación de obras. A la vez, se concluyeron algunas de ellas que se encontraban en proceso.

Se trabajó en los 12 proyectos que integran la Segunda Etapa de Mejoramiento de Carreteras, financiada parcialmente con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo, con una inversión en el período, de ¢ 410 millones; en general, el programa tiene un avance de un 95 %.

De los 9 proyectos restantes de la Tercera Etapa de Caminos Vecinales, financiada parcialmente con recursos del BID, se invirtieron ¢ 189 millones, con un avance total del programa del 90 %.

Los 5 proyectos que conforman el Quinto Proyecto de Carreteras, con participación del Banco Mundial, fueron concluidos en el período y comprenden el mejoramiento de 82.8 km. de las carreteras San Josecito-Naranjo, Cacao-San Pedro de Poás-Grecia, Cuatro Cruces-Miramar - Cucubres - Tarbaca e Ipís-Rancho Redondo, con una inversión de ¢ 337 millones.

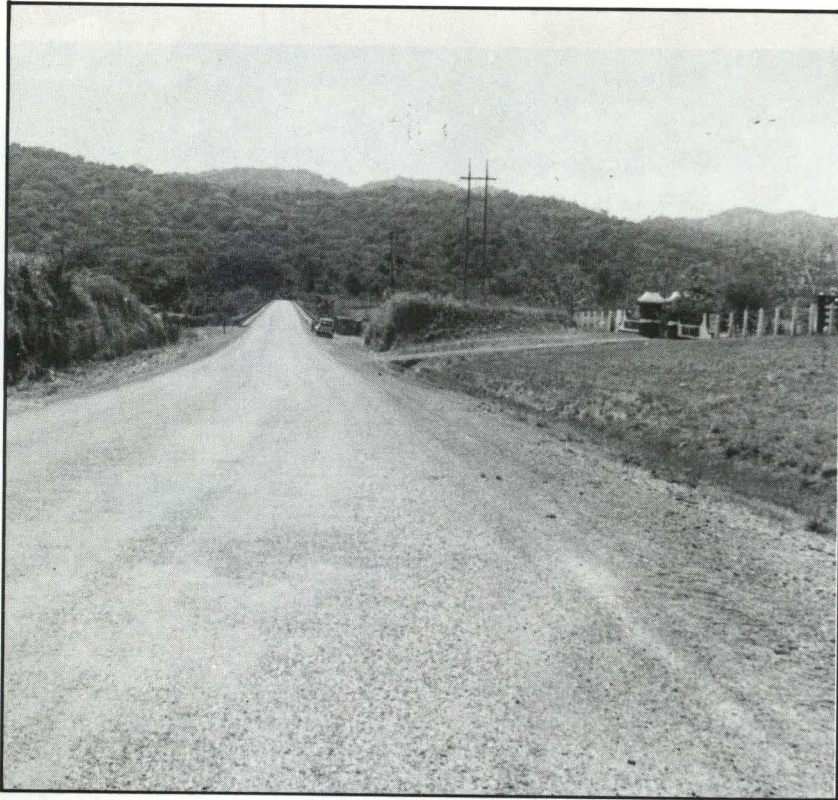
Algunos proyectos, financiados en su totalidad por el Banco Centroamericano de Integración Económica, tuvieron problemas de financiamiento oportuno. Sin embargo, se logró concluir los tramos de la Carretera Costanera (Coyolar - Caldera y Tárcoles - Loma) con una longitud de 84 km y una inversión, en el período, de ¢ 201 millones.

El proyecto Orotina-Coyolar-Tárcoles tiene un avance del 95 % y en los 20,3 kilómetros de longitud se invirtieron ¢ 140 millones en el período.

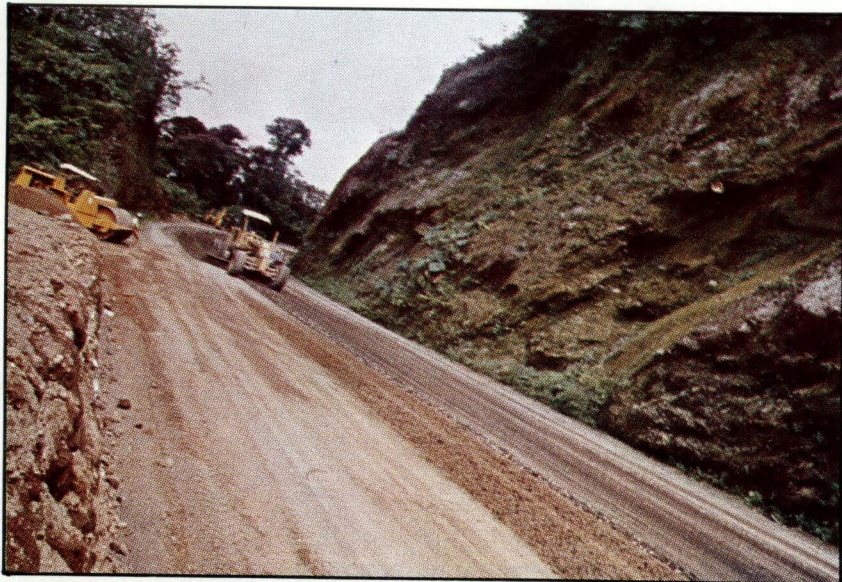
El proyecto Barú-Palmar Norte tiene un avance del 54 % en sus 60,3 km de longitud y se invirtieron ¢ 98.5 millones. Otro proyecto financiado por el BCIE es el de Terrón Colorado-Los Chiles, que tiene un avance de un 88 % y donde se invirtieron ¢ 81,5 millones. Finalmente, otro proyecto financiado por esa Institución Bancaria, es Tres Ríos-Cartago, que tiene una longitud de 9.8 km, habiéndose invertido ¢ 142 millones en el período, y que en fecha próxima será inaugurado oficialmente.

Hay un grupo de 25 carreteras y caminos que han sido rehabilitados y mejorados con fondos eminentemente del presupuesto nacional, así como 5 puentes ubicados en varias rutas de la Red Vial, con una inversión total, en el período, de ¢ 405,5 millones.

Con recursos del préstamo PL-480-AID, se laboró en tres proyectos de la Zona Norte del



Construcción de la carretera Costanera.
Mejores carreteras para los costarricenses.



país: Santa Cecilia-San Rafael de Guatuso con 78,3 km, Upala-San José de Upala con 14,7 km y la radial a Cuatro Bocas con 11,2 km. Los dos primeros tienen un avance de un 85 % y el último, de un 40 %, con una inversión total, en el período, de ₡ 487 millones.

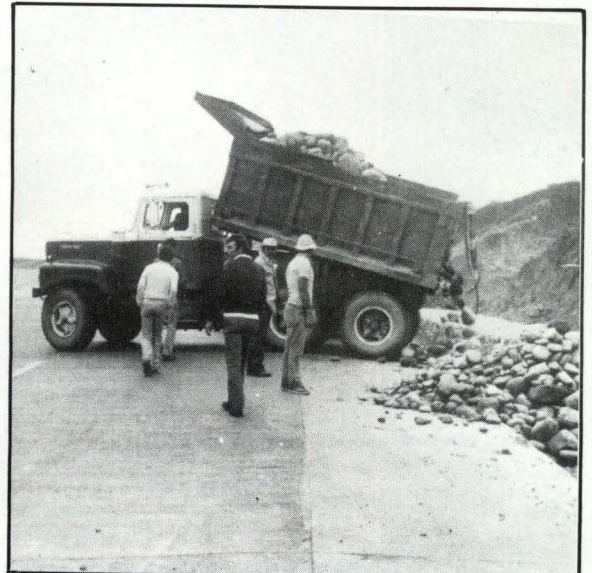
Con fondos de la AID se iniciaron tres planes piloto. El primero de ellos consistió en la rehabilitación de 104 kms. y el mantenimiento de 105 km. en el Cantón de Coto Brus, con un costo de ₡ 72,5 millones. El segundo se refiere al reciclaje del pavimento de la carretera comprendida entre La Sabana - Hospital México - Aeropuerto - Puento Colorado, con un costo de ₡ 70 millones y una longitud equivalente a 32 km. de carretera de dos carriles. Finalmente, el tercer proyecto fue la rehabilitación de varios tramos de carretera, ubicados entre Heredia y Alajuela, a un costo de ₡ 60 millones.

Mediante un convenio entre el MOPT, Asociación de Carreteras y Caminos de Costa Rica y la AID, según los cuales se pretende obtener financiamiento por \$159,3 millones para la rehabilitación de 8.400 kms. y el mantenimiento anual de 9 000 km.

Uno de los proyectos de mayor relevancia, inaugurado el 28 de marzo del presente año, se refiere a la carretera San José-Guápiles-Siquirres, con 100 km de longitud y un costo aproximado a los ₡ 2 400 millones, que habilita la zona noreste del Valle Central y constituye una apertura a las llanuras del Atlántico, además de facilitar el transporte de mercancías de exportación e importación.

Merece destacarse además que en fecha reciente se obtuvo un financiamiento por \$40 millones para iniciar prontamente el tramo de

Proyecto Tres Ríos — Cartago.



carretera entre Ciudad Colón y Orotina, a fin de complementar el corredor que conduce a Puerto Caldera.

Con ayuda del Gobierno de los Estados Unidos, se construyeron varios puentes en los Cantones de Aguirre y Parrita.

Con recursos propios del presupuesto nacional, se otorgó mantenimiento adecuado a la Red Vial Nacional y se efectuaron diversos convenios con Municipalidades y Asociaciones de Desarrollo para efectuar

mejoras en la Red Vial Cantonal.

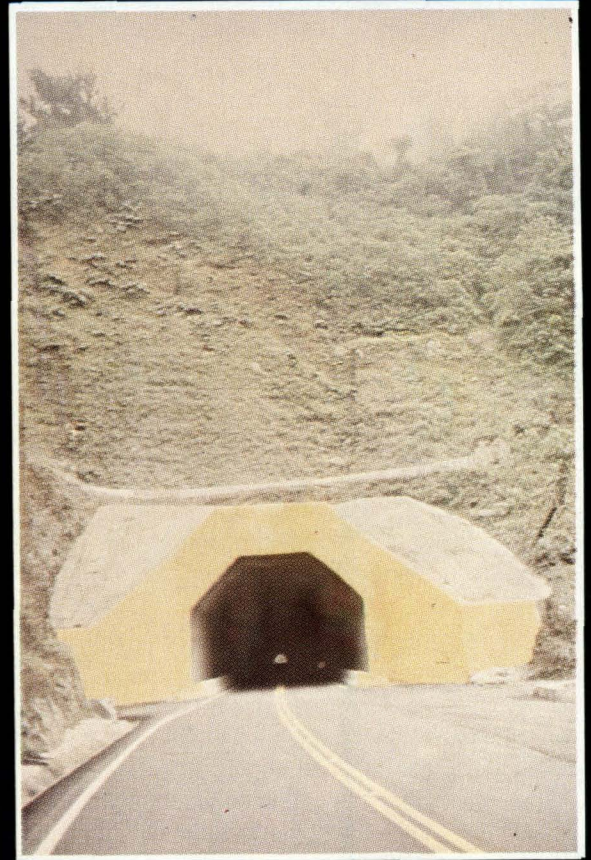
En materia de aeropuertos se hicieron algunas mejoras y ampliaciones en las salas de abordaje y de recibo de pasajeros en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, con un costo de ¢ 28 millones. Además, se realizaron inversiones menores en los aeropuertos Tomás Guardia, Tobías Bolaños, Nosara y Coto 47, por una suma de ¢ 19,5 millones. Se iniciaron los estudios para la



Los ferrocarriles
prestan un buen servicio.

Aeropuerto Tobías Bolaños.

El túnel Zurquí en la carretera a Guápiles.

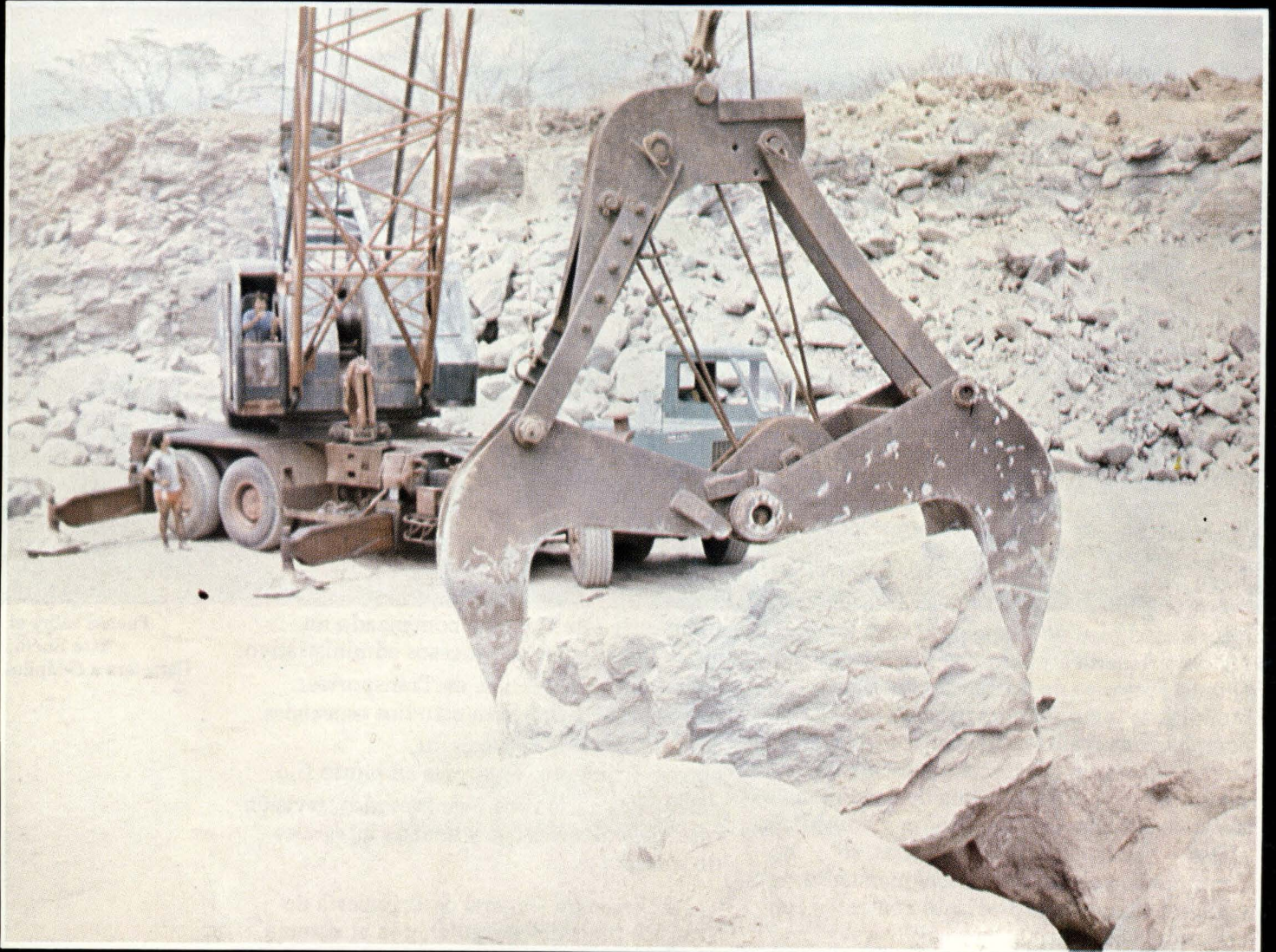


construcción posterior de una terminal, especializada en carga aérea de exportaciones, en el Aeropuerto Juan Santamaría.

En el campo de Obras Portuarias y Fluviales, se avanzó en un 70 % en la ampliación del rompeolas en Puerto Caldera, con una inversión de ₡ 6.5 millones. El proyecto multipropósito del Barrio El Carmen de Puntarenas, tuvo un avance del 20 % en el período, faltando 54 600 m³ de relleno de un total de 71 800 m³, con una inversión de ₡ 7

millones. Otras obras en esta área se refieren a la colocación de espigones en el río Barranca, dragado de la dársena a lo largo de la línea de atraque de Puerto Caldera para ubicar un dique flotante, y la firma de un convenio cooperativo con la Municipalidad de Golfito, por ₡ 13 millones, para la construcción de tres muelles de cabotaje ubicados en Golfito, Puerto Jiménez y Punta Zancudo. En materia de obras fluviales, se procedió a la

Tajo de piedra del MOPT, cerca de Caldera,



construcción de diques y proyecciones en los ríos Caño Seco, Corredores, Abrojo, Ceibo, Atirro, Damas y Tarcolitos.

En Edificaciones Nacionales, se ejecutaron tareas de construcción, remodelación, reparación y mantenimiento en 37 obras por contrato y 123 por administración, con una inversión estimada en ¢ 117,6 millones. Eso comprende escuelas, colegios, kinders, gimnasios, bibliotecas, guarderías infantiles, estadios y obras diversas.

En Equipo y Maquinaria, se otorgó

En cuanto a los Transportes, se otorgó gran relevancia a la regulación y control de las diferentes modalidades, así como al mejoramiento de los servicios públicos, principalmente con mejoras en la flota vehicular, particularmente en autobuses y taxis". Se ha iniciado un programa de participación de usuarios, empresarios, gobierno local y el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, encontrándose en proceso de instalación 25 comités de este tipo. ha comenzado un



prioridad al plan de emergencia para las regiones Atlántica y Sur; con fondos del Quinto Proyecto de Carreteras del Banco Mundial, se logró reparar 16 equipos completos de mantenimiento. Por otro lado, se inició un programa de rescate de repuestos y de materia prima de fundición, así como un sistema de planificación y control en el uso y cambio de llantas. Además, se continuó con el plan de refaccionamiento de equipo y maquinaria mediante contratos con empresas nacionales.

comités de este tipo. Ha comenzado un mejoramiento de los procesos administrativo de la Comisión Técnica de Transportes. Asimismo se han hecho estudios especiales de movilización de pasajeros, aprovechamiento, controles en punto fijo, entrevistas a usuarios y empresarios, revisión mecánica de unidades y análisis integrales de transporte.

La Dirección General de Ingeniería de Tránsito procedió a regular, con el sistema

Puente sobre el
Río Sucio,
Carretera a Guápiles



La Dirección de Adiestramiento cumple sus objetivos.

de semáforos, 7 zonas de seguridad y 14 intersecciones, mediante la instalación de 48 semáforos. Se procedió además a establecer señalamientos y demarcaciones en 22 sistemas viales en diferentes zonas del país. Otros estudios se refieren a la demarcación de paradas y recorridos de autobuses, así como a la colocación de casetas para usuarios del transporte. En materia de seguridad vial, se realizaron actividades de educación vial, mejoramiento del medio ambiente y detección de obstáculos en la vía. Se impartieron 610 cursos de educación vial y mecánica básica para un total de 21 233 personas en todo el país. En el Parque Infantil de Educación Vial se recibieron 117 459 niños, provenientes de 284 escuelas y 177 kinders.

En el Transporte Marítimo se llevó a cabo el registro e inspección de embarcaciones nacionales y se coordinaron operaciones portuarias con INCOP y JAPDEVA. Participaron las capitanías en materia de seguridad y control y se ofrecieron cursos de capacitación en mantenimiento de flota y

construcción naval, además de algunos análisis tarifarios y regulación del servicio en los ferries que operan en el país.

En lo concerniente a estudios y regulación operativa de los ferrocarriles, se coordinaron varias actividades con INCOFER, principalmente en investigaciones de transporte electrificado para San José; modernización y rehabilitación del sistema ferroviario nacional, posibilidades de mejorar el corredor Alajuela-Heredia-San José-Cartago para transporte masivo, evaluación del equipo rodante y de tracción; así como las vías férreas, inspección de estructuras ferroviarias y estudio de la demanda potencial de carga del ferrocarril.

En Aviación Civil se controlaron las operaciones aeronáuticas en todo el país, se otorgaron facilidades a la aviación agrícola, se prestó servicio de radar las 24 horas del día, se fijaron nuevos controladores aéreos, se dió mantenimiento a equipo de operación aeronáutica, y se ejecutaron algunas mejoras en varios aeropuertos, así como ayudas al sistema de navegación aérea.

La Policía de Tránsito confeccionó un manual de procedimientos sobre estadística de accidentes y un manual policial. Asimismo, se elaboró un inventario permanente de placas y vehículos detenidos. Por otro lado, se efectuaron operativos de control durante todo el año, y sistemas fijos para mantener la vigilancia en carreteras y zonas urbanas. Se efectuaron inspecciones de vehículos de carga, así como el recargo y estado mecánico de los autobuses, además de regulaciones de humo y ruido.

Otras unidades administrativas y asesoras del Ministerio, suministraron una magnífica ayuda a la gestión del primer año de administración, en cuanto a la planificación y estudios de proyectos, asesoría legal, controles internos de auditoría, embellecimiento de carreteras, consecución de créditos externos y reparación de mapas cartográficos.


Dr. Guillermo Constenla Umaña
Ministro de Obras Públicas y Transportes

San José de Costa Rica, abril de 1987.

División de Obras Públicas

“En cuánto a las OBRAS PUBLICAS, se otorgó mayor importancia al mantenimiento mejoramiento y rehabilitación de obras.
A la vez, se concluyeron algunas de ellas que se encontraban en proceso.

LOS esfuerzos de esta División que integran varias secciones, se proyectaron, en el campo del diseño, a 7 grandes objetivos correspondientes a diversas vías, así como el trazado de puentes para determinadas regiones del país necesitadas de esos elementos de

desarrollo. En etapa de diseño se encuentran otros puentes y pasos del proyecto San José-Caldera (Sección Ciudad Colón-Orotina). En el ámbito de la construcción se fabricaron siete puentes en varios lugares, los que constituyeron 210 metros de longitud. Con recursos foráneos (BID, BIRF, BCIE, AID) y del Presupuesto Nacional se realizaron 8 proyectos, tanto de mejoramiento de caminos, carreteras, como planes urbanos del Area Metropolitana y desarrollo de infraestructura de la Región Norte del país. Se atendieron, en términos administrativos, diversas obras por contrato.

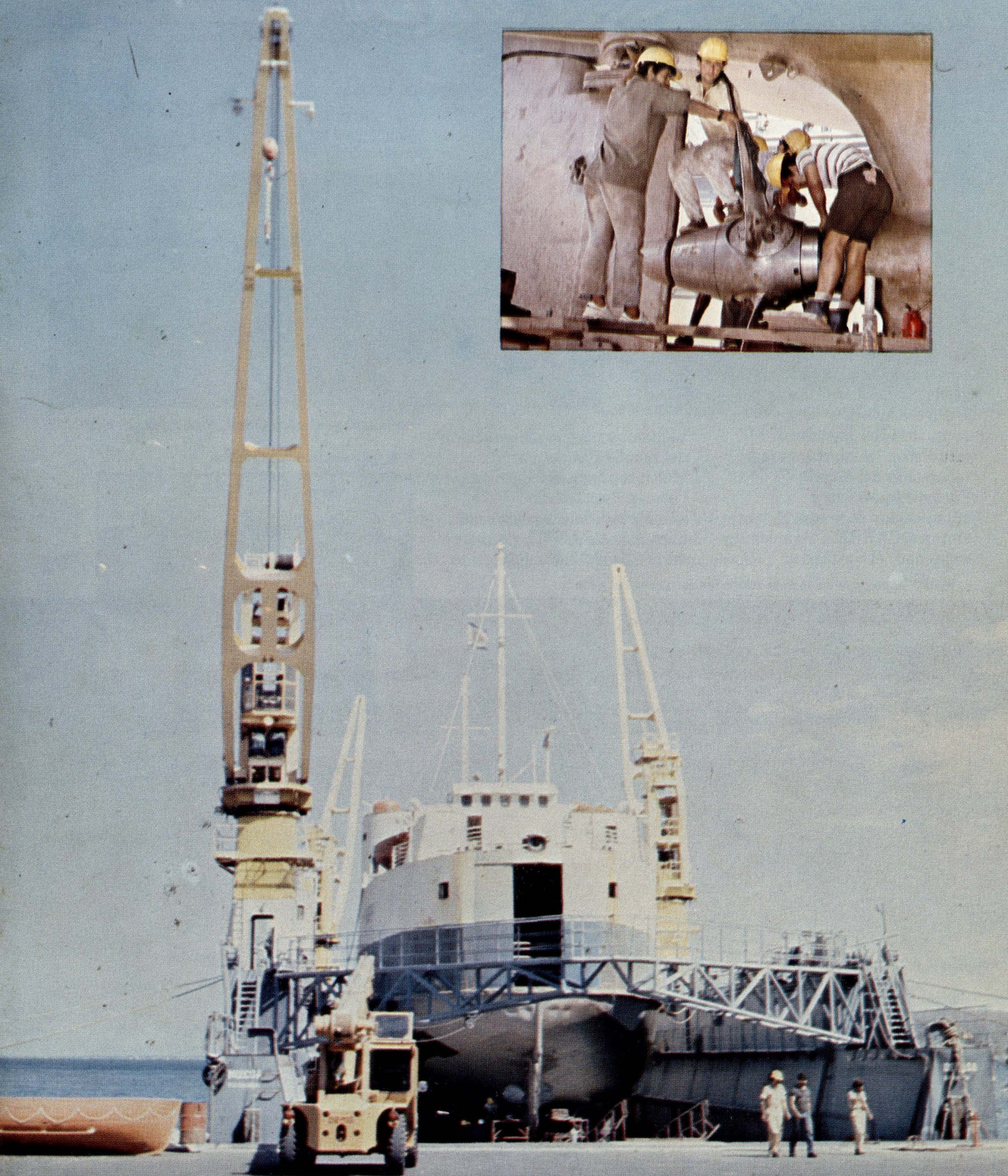
En lo que respecta a trabajos portuarios y fluviales, si bien por varias razones no se amplió el rompeolas, se emprendieron labores múltiples con una inversión a la fecha de ₡ 6.480.515.00. Por otra parte se continuó con el dragado y acarreo de materiales y colocación de pilotes de prueba del muelle fijo, correspondiente al Proyecto Multipropósito del

Barrio El Carmen. Asimismo se colocaron espigones en Río Barranca para prevenir inundaciones y proteger a la población de Playón de Barranca. También se instaló un Dique Flotante en Puerto Caldera y se concluyó el respectivo dragado. Se prepararon, además, los espigones y la protección de la carretera a Caldera Norte. Se edificaron dos recibidores de pescado para los afectados por las obras del Barrio El Carmen y se les proporcionó mantenimiento a las terminales del Ferry Salinero y se colaboró en reparaciones menores de Puerto Caldera y Puntarenas. Aparte de toda esa tarea, se inició la construcción del espigón de acceso para el muelle de cabotaje de Puerto Jiménez, como parte del plan cooperativo Municipalidad de Golfito-MOPT, atinente a la edificación de 3 muelles ubicados en Golfito, Puerto Jiménez y Punta Zancudo, a un costo de ₡ 13.010.000.00. Las obras se iniciaron en enero del año en curso con el muelle de Puerto Jiménez. Se efectuó la construcción y reconstrucción del dique en Río Caño Seco y Corredores, Ciudad Neily, lo cual, por las complejidades que presenta, tiene a la fecha una inversión total acumulada de 37 millones de colones. En otro orden de prioridades, se comenzaron los trabajos de canalización y protección de



Canal del río La Vaca.

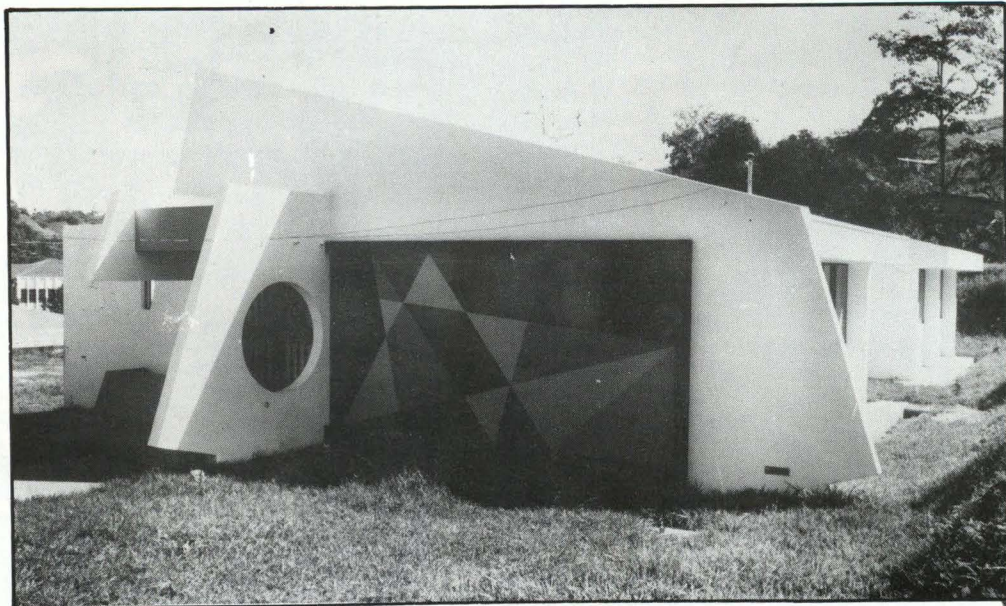
El MOPT ayuda a aumentar las exportaciones.
Obreros reparan la propela del Ferry “Salinero I”



las riberas de los ríos Abrojo (Cantón de Corredores), Ceibo (Buenos Aires, Puntarenas), río Atirro (Turrialba), río Damas (sector de las Gravilias, Desamparados y sector próximo a la Fábrica de Concreto, Patarrá).

Además se construyeron en diversas localidades, aulas para colegios y escuelas, se remodelaron bibliotecas y se edificaron gimnasios. Y en otro orden de actividades, se analizó con el cuerpo técnico japonés el borrador "The study on the maintenance project of the port of Caldera". Conjuntamente con JAPDEVA, AID y la compañía Bel Ingeniería, se estudiaron las ofertas para la reparación del Muelle 70 de Puerto Limón, cuya adjudicación se le otorgó a la empresa CARREZ. Asimismo se preparó el Cartel de

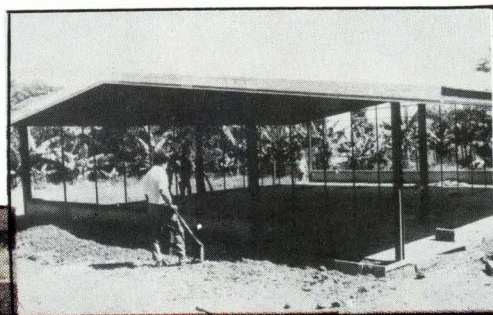
El MOPT construye aulas para todos los escolares del país.



Biblioteca de Ciudad Colón, construída por el MOPT.

Licitación para la construcción del muelle fijo del Proyecto Multipropósito del Barrio El Carmen-Puntarenas, adjudicándosele al consorcio Puente Prefa-ANED, por un monto de ₡ 23.462.696.

Una de las aulas prefabricadas



En lo concerniente al Equipo y Maquinaria, aparte de la atención especial concedida al programa de emergencia para las regiones del Atlántico y Sur, se logró la reparación de 16 equipos de mantenimiento, con la utilización de repuestos del Quinto Proyecto. Al mismo tiempo se integraron a la flota de unidades de transporte, 20

Sub-División Equipo y Maquinaria

vagonetas que estaban varadas por falta de llantas. Se implementaron, además, diversos programas, como el de rescate de repuestos y materia prima. Por ejemplo, se emplearon las piezas de equipos destinados al desecho, para restaurar otros. Según pruebas efectuadas por la Dirección de Control de Normas, se consiguió una disminución de un 60 % en el costo/kilómetro.



Maquinaria en vías de reparación

División de Transportes

“En cuánto a los transportes, se otorgó gran relevancia a la regulación y control de las diferentes modalidades, así como el mejoramiento de los servicios públicos, principalmente con mejoras en la flota vehicular, particularmente en autobuses y taxis”.

Uno de los más importantes ha sido el “Programa de Participación Comunal sobre Transporte Remunerado de Personas”. De acuerdo con este planteamiento, en cada uno de los cantones, en foros con representación de los usuarios, vagoneta refaccionada en TECNO

transportistas, municipios y el MOPT, se tomarán las decisiones acerca del servicio de pasajeros. Se espera que esta participación comunal mejorará la política de ese medio de transporte. Ya se han instalado varios comités (PROTACOS) en Hatillo, Pavas, Tibás, Ipís, San Miguel de Desamparados, etc. Asimismo

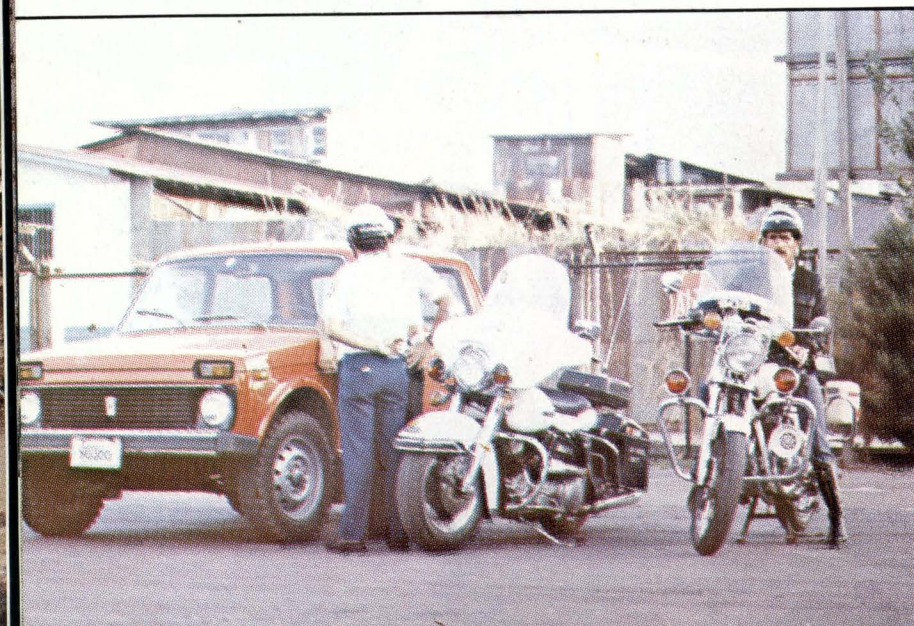




El usuario recibe el mejor servicio posible.



Colocación de "Marías" en los taxis.
Dos oficiales en una acción preventiva



en Alajuela, Cartago, Heredia y Alajuela.

Por otra parte se efectuaron varios estudios acerca de diferentes rutas y modos del transporte, entrevistas a los usuarios, revisiones mecánicas, mediciones de combustible. Se han llevado a cabo también análisis de los índices de costos, de pólizas de autobuses, recorridos del Area Metropolitana, movilización de pasajeros; así como investigaciones de las contabilidades de los autobuses y los microbuses del área metropolitana y evaluación de tarifas y diferenciales tarifarios. Pero no sólo se revisaron las tarifas, sino la calidad de los servicios y las necesidades adicionales de taxis. Y como apoyo a toda esta tarea, se efectuaron sistemas de regulación por medios de semáforos en 7 zonas de seguridad para el paso de peatones y se establecieron 14 intersecciones vehiculares. Como resultado de este trabajo, se colocaron 48 semáforos. El 70% de ellos se puso a funcionar en el Area Metropolitana de San José y el resto en Cartago, Heredia y Alajuela. Esta jornada se complementó con la demarcación de vías, paradas de buses y zonas escolares, tanto en San José como en provincias.

En lo que respecta a diseños y especificaciones, se hicieron 30 levantamientos topográficos, 69 estudios de tránsito en puntos variados; se construyeron 4 mallas y se coordinó la colocación de 8 mallas en diferentes centros educativos, se inspeccionaron 9 trabajos civiles para el Consejo de Seguridad Vial. Y para ilustración de nuestra población en materia de seguridad vial, se imprimieron folletos y reglamentos. Se instalaron casetas en la capital, y otras provincias, en las cuales, al igual que en San José, se realizaron análisis de medición de ruido y otros factores que afectan nuestra salud. Se impartieron cursos sobre Educación Vial y Mecánica Básica.

En lo que atañe al transporte marítimo, se hizo un registro de buques menores en las Capitanías, de empresas navieras y buques mayores, así como se efectuaron visitas periódicas a las Capitanías de Puerto. También se revisaron convenios internacionales, nuestra legislación al respecto y la asesoría legal en el campo de las licitaciones, concesiones y aplicación de la legislación marítima.

Se atendieron problemas correspondientes a la contaminación marítima, esbozándose planes de contingencia, convenios bilaterales y se integró una comisión específica para esos asuntos.



Buque descargando asfalto en Caldera.

En lo relacionado con operaciones portuarias con INCOP y JAPDEVA, se consiguió una permanente coordinación. Se pusieron al día estadísticas de transporte marítimo internacional y se reestructuraron las Capitanías y Delegaciones. Además se auspiciaron cursos de capacitación en Mantenimiento planificado de flota, construcción naval y labores de Capitanías de Puerto. Al mismo tiempo se llevaron a cabo estudios tarifarios de INCOP, JAPDEVA, transportadoras y servicios de cabotaje, complementándose con análisis de infraestructura en puertos y nivel de servicios.

En el ámbito de los ferrocarriles, se revisó todo lo concerniente a modernización,

rehabilitación y electrificación del sistema ferroviario del país, lo que se efectuó conjuntamente con la Empresa Consultora, ELOELECTROCONSULT de Milán, Italia y el INCOFER. El estudio abarcó muchos aspectos. Además se evaluó el equipo rodante y de tracción, con el objeto de determinar sus características generales: condiciones de

Miles de pasajeros utilizan los ferrocarriles nacionales.



mantenimiento y deterioro. Lo mismo se hizo con las vías férreas. Como suceso relevante, en noviembre del 86 se celebró en nuestro país la XXII Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), con representantes de los ferrocarriles latinoamericanos y de organismos internacionales. Al Ministerio de Obras



La carga aérea y el transporte de pasajeros se realiza con eficiencia y normalidad.

Públicas y Transportes le correspondió la organización del acontecimiento.

En materia de aviación civil, se brindó debida atención a lo relacionado con la aviación agrícola en todo el país. Se ha consolidado un servicio de radar las 24 horas. Se ha cuidado además la preparación de nuevos contralores, así como su capacitación y control periódico (audiometría y optometría). Se desplegó también un intenso trabajo en los aeropuertos nacionales en cuanto a reestructuraciones, así como un proyecto de construcción de una Terminal de Carga en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría la cual tendrá una extensión de 100 000 metros cuadrados y una capacidad de movilización de carga de 150 000 toneladas anuales, lo que será de gran importancia para las exportaciones de productos perecederos a terceros mercados.

En lo referente al transporte automotor, propiamente, se efectuaron 718 gestiones que fueron, desde exoneración de vehículos para taxis, hasta traspasos de concesiones de placas de servicios públicos. Se atendió la labor de Licencias, infracciones, etc. Labor ésta que se ha modernizado y tecnificado.

División Administrativa

“Otras unidades administrativas y asesoras del Ministerio, suministraron una magnífica ayuda a la gestión del primer año de la administración, en cuanto a la planificación y estudios de proyectos, asesoría legal, controles internos de auditoría, embellecimiento de carreteras, consecución de créditos externos y reparación de mapas cartográficos.

Como unidad administrativa y de apoyo del Ministerio por la índole de sus funciones coordina varias Direcciones, cuyas labores repercuten considerablemente en todo el trabajo de la institución.

De sus estudios, análisis de

políticas y procedimientos, ha logrado, entre una variadísima gama de responsabilidades, una economía, como resultado de plazas vacantes, por la suma de C 66.438.000,00.

Realizó un considerable estudio económico para determinar la repercusión de la inflación en cada una de las

partidas y subpartidas del Presupuesto del MOPT de 1980/1986. Se consiguió el desembolso total de los préstamos del BID y una serie de innovaciones implantadas en materia de informática, que se refleja en las mejoras del Sistema Integrado de Transportes.

Dirección General de Planificación

La tarea de esta Dirección se enmarcó dentro de innumerables estudios y supervisiones, como la modernización y rehabilitación del sistema ferroviario nacional, los estudios de factibilidad Técnico-Económico de la Terminal de Carga del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría; estudios para diferentes instituciones y análisis de las

necesidades de equipo y maquinaria para el mantenimiento de carreteras y caminos, por medio de un convenio de cooperación económica con la República Federal Alemana. Cabe señalar la participación en el IV Congreso Panamericano de Ingeniería de Transportes y en la Mesa Redonda sobre políticas de Transportes para América Latina. Debe destacarse también la colaboración en

Carretera de circunvalación en San José.



el estudio de prefactibilidad de Caldera como Puerto de Transferencia y en el examen de rehabilitación y mantenimiento de la Red Cantonal de Caminos, auspiciado por la AID y en el análisis de costos de operación y fletes para el transporte de combustibles en camiones cisternas de RECOPE. Mediante el sistema SIAP se investigó la Red Vial del país; por otra parte se revaluaron, en términos económicos, 4 proyectos incluidos en el Complejo Vial del Pacífico Sur para el BID, consiguiéndose la financiación del tramo Ciudad Colón-Orotina. Se evaluaron también proyectos de rehabilitación de ciertos tramos de la Carretera Interamericana (San Ramón, Palmar-Piedras Blancas y Taras-La Georgina) para el BCIE. Y por medio del modelo HDM-III se estudiaron algunas partes de carreteras seleccionadas para un Sexto Proyecto de Carreteras para el Banco Mundial. Por otra

parte se revisaron los ramales ferroviarios de la zona bananera Atlántica. También se analizó el lugar más adecuado para la ubicación de la estación de peaje en la nueva carretera San José-Guápiles. Se reimplantó el Modelo Nacional de Transporte en el computador del MOPT y se desarrollaron módulos para la agilización, modificación y actualización de las entradas de datos. Se hicieron mapas de flujo de tránsito de la Red Vial Nacional para el Area Metropolitana de San José y 5 zonas del resto del país y se efectuaron 23 estudios en carreteras para su posterior evaluación económica. Se realizaron recuentos de pasajeros en las llamadas "líneas de barreras", formadas por 7 estaciones en los accesos a San José. Otro estudio que cabe mencionar es el hecho sobre las carreteras de peaje de todo el país, así como otro para el Banco Mundial.

Dirección General de Financiamiento Externo

Esta Dirección no sólo coordinó, sino que consiguió varios logros, como la elaboración del presupuesto final de la Tercera Etapa de Caminos Vecinales financiada parcialmente por el BID. Se obtuvieron nuevos plazos de desembolsos para otros proyectos, como el préstamo para la construcción del objetivo Ciudad Colón-Orotina, y la preparación de 2 dictámenes de financiamiento de los proyectos Paso Real-Palmar Norte, Palmar Norte-Piedras Blancas. La gestión de este financiamiento externo se expresa en 3 objetivos nuevos ya tramitados (Ciudad Colón-Orotina, rehabilitación de 5 tramos de Carretera Interamericana y Desarrollo de Pesca Artesanal Litoral Pacífico.



Proyectos en Construcción, como Barú-Palmar Norte; proyecto para mantenimiento y adquisición de equipo, y

Las carreteras son parte de la belleza del paisaje.

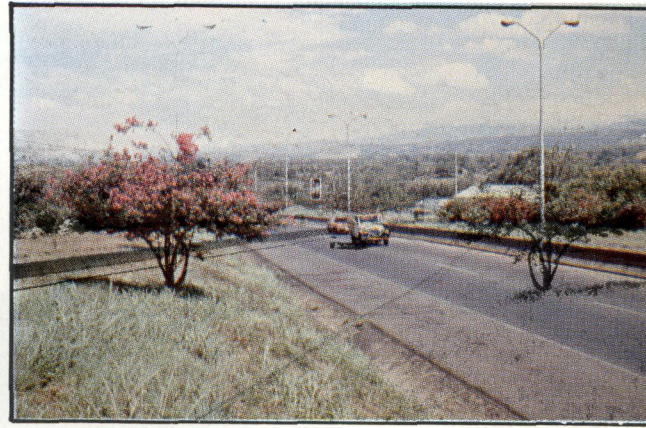
El MOPT es el pionero del reciclaje en Centroamérica

Tárcoles-Loma, implican un total de préstamos debidamente coordinados por la suma de \$126.100.000. Otros proyectos en estudio son los de la IV Etapa de Caminos Vecinales, VI Proyecto de Carreteras y Obras Viales, con financiamiento del BID-AID-LOCAL; BIR-LOCAL y FIV.





Vivero de ASECAN



Carretera San José - San Ramón.



Esta Asociación, que tiene entre otras labores, el cuidado de algunos monumentos, da también mantenimiento aproximadamente a 100 Kms. de vías. A su custodia se encuentra un número de árboles que supera la cifra de 50.000 unidades. De su vivero, que se amplía constantemente, salen plantas permanentemente donadas a escuelas, colegios, universidades, Asociaciones de Desarrollo y oficinas públicas.

Miles de plantas para embellecer nuestras carreteras.

Asociación de Seguridad y Embellecimiento de Carreteras Nacionales ASECAN

Instituto Geográfico Nacional

Se hizo la corrección de los mapas cantonales de IFAM para el ATLAS (84 cantones, 7 provincias, 2 mapas de Costa Rica).

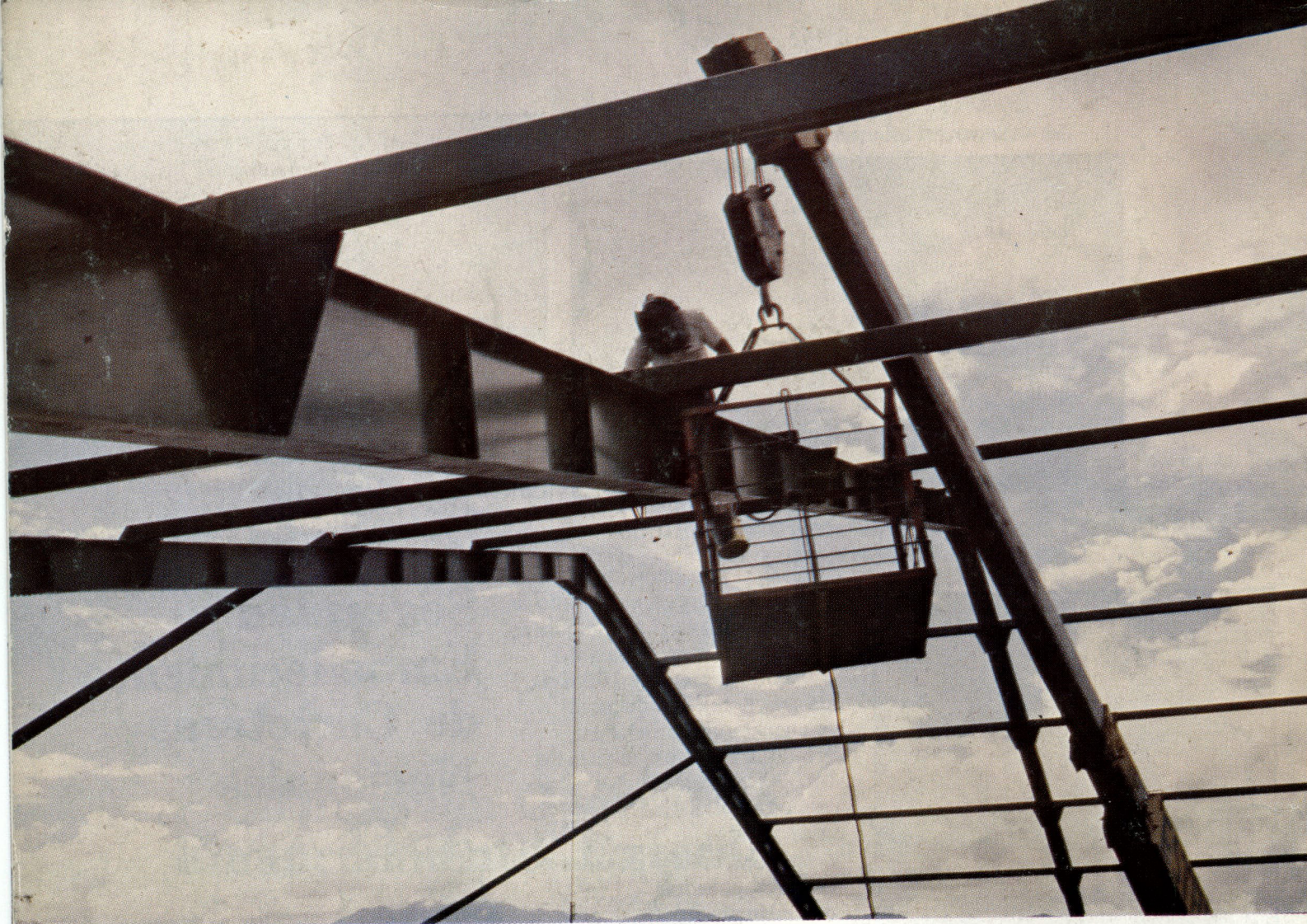
Se actualizó el mapa de Costa Rica, edición 1987. Además se llevó a cabo la actualización de mapas, a escala 1:50 000 de la zona norte del país, a pedido de Seguridad Pública y de la Comisión de La Haya.

Con el gobierno de Japón se encuentra pendiente una solicitud para el mapeo

oceanográfico de la zona sur del Pacífico (Golfito y Osa 1987-1992), así como el convenio con la NASA para estudios de recursos naturales y control de movimientos tectónicos durante los años 1987 y 1988, con la colaboración del MAG, las universidades y el IFAM.

Nuestro país fue sede de la XII Semana Cartográfica de Centroamérica, efectuada en San José en 1986. El I.G.N. fue el organizador del acto al que asistieron representantes

de instituciones científicas y universitarias de nuestro país. Como resultado de esa actividad, se aprobaron numerosas resoluciones que apoyaron y propulsaron importantes proyectos cartográficos en nuestra región. Se fijaron controles fotogramétricos para los proyectos del Rincón de Pavas del IMAS y El Rodeo, Ciudad Guápiles y Guácimo. Además se hicieron varias demarcaciones y nivelaciones, así como la toma de fotografías aéreas.



Gimnasio del Polideportivo Monserrat, sede de los XI Juegos Nacionales.

Este Informe Anual 1986-1987 fue preparado por el Departamento de Relaciones Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transporte. La edición Gráfica fue creada por Raúl Becerra Santoro