

MINISTERIO
OBRAS PÚBLICAS
Y
TRANSPORTES



**INFORME
ANUAL**

1979-1980

SAN JOSE COSTA RICA

PRESENTACION

Señor Licenciado
Rodrigo Carazo Odio
Presidente de La República
SU DESPACHO

9 de abril de 1980

Estimado señor Presidente :

Hago entrega por la presente del informe de labores desarrolladas por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes durante el periodo comprendido entre el 1º de mayo de 1979 y el 30 de abril de 1980.

Debo valorar el trabajo de la Institución como muy satisfactorio, en el tanto que se logró cumplir con los fundamentos principales de orientación programática según el plan de gobierno.

Se produjeron en el periodo, atrasos en la ejecución de algunas obras, producto de la falta de apoyo para ellas por parte de la Asamblea Legislativa, en la tramitación de empréstitos necesarios para su financiamiento.

Insistimos en la capacitación administrativa como parte de un proceso que logre llevar a la Institución a cumplir plenamente con su responsabilidad.

Con la misma intensidad buscamos proponer nuevas alternativas de solución, para un más acelerado desarrollo tanto de nuestra infraestructura como de los servicios del transporte, con el propósito de permitir una acción más positiva de apoyo a las gestiones de promoción social y producción económica de nuestra ciudadanía.

Mención especial merece la actitud responsable de los funcionarios que con su creciente dedicación, hicieron posible alcanzar objetivos y obras, tal y como se describe en el informe adjunto.

Aprovecho la oportunidad para agradecer a usted, a nombre personal y de la Institución, el apoyo y guía, sin los que nuestro trabajo no hubiese sido de las características logradas.

Un afectuoso saludo,


Rodolfo Méndez Mata

MINISTRO



LICENCIADO RODRIGO CARAZO ODIO
Presidente de La República



Ing. Rodolfo Méndez Mata

MINISTRO DE OBRAS PUEBLICAS Y TRANSPORTES

RICARDO RODRIGUEZ SOLORZANO
Viceministro

ORLANDO ECHEVERRIA ALFARO
Oficial Mayor

ING. MARIO FERNANDEZ ORTIZ
Director de División de Obras Públicas

LIC. JUAN MENA MURILLO
Director de División de Transporte

LIC. CARLOS E. SERRANO RODRIGUEZ
Director de División Administrativa

ING. LEON VENEGAS MORENO
Asesor del Ministro

LIC. RAUL ALFARO BOLAÑOS
Asesor del Ministro

DIVISION DE TRANSPORTE

1. Bureau de Transport
2. Bureau de Circulation
3. Bureau de Contrôle des Véhicules
4. Bureau de Contrôle des Poids
5. Bureau de Contrôle des Véhicules
6. Bureau de Contrôle des Véhicules
7. Bureau de Contrôle des Véhicules
8. Bureau de Contrôle des Véhicules
9. Bureau de Contrôle des Véhicules
10. Bureau de Contrôle des Véhicules

División de Transporte
Transporte Remunerado
Administración del Tránsito
Ingeniería de Tránsito
Transporte Aéreo
Transporte por Agua
Administración Portuaria
Transporte Internacional
Transporte Interno
Transporte Ferroviario

INFORME DE LABORES
MAYO 1979 - ABRIL 1980

Parece indispensable iniciar el informe de labores haciendo mención de trabajo realizado en la búsqueda de una superación en la gestión administrativa del Ministerio.

En términos generales la administración pública requiere de cambios profundos que modifiquen estructuras afejas y absolutas para permitirle un accionar más eficiente. Esto desde luego es más relevante en un organismo como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes que maneja cuantiosos recursos del país es que en cierta medida puede hacer reflejar, con sus obras, una actitud nacional.

La depreciación administrativa de un Ministerio tan complejo hace que necesariamente se requiera tiempo y constancia.

Hemos empeñado nuestra voluntad y continuado el proceso iniciado con la Administración del Gobierno en ejercicio.

La labor en este campo se ha orientado en tres rumbos :

- a) Fortalecimiento de estructuras administrativas internas.
- b) Mejor definición de objetivos.
- c) Creatividad para una mejor solución y respaldo a necesidades de expansión de nuestra infraestructura en servicio de transporte.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes por tradición histórica dedicó su atención más que todo a las obras públicas y dentro de ellas en forma parcializada a las carreteras.

Como organismo del Estado encargado de regular y dirigir los servicios del transporte en el país, debía organizarse de tal manera que garantizara la atención de las necesidades del usuario.

Debía aceptar, en sus tareas, velar por el más eficiente servicio a la producción nacional tanto en su movilización interna como en el proceso de exportación. Esto ha requerido constituir toda una nueva organización, compleja y amplia, dado que la especialización de las modalidades del transporte así lo demanda. Durante el período se avanzó lo suficiente en la estructuración de los cuadros técnicos como para asegurarse que esta acción sea irreversible.

b) Se ha insistido en caracterizar el concepto de proyección futura a toda la organización ministerial. En Administraciones anteriores se llegó a organizar el Ministerio para asegurar una obra durante el período gubernamental. Esto fue trayendo como consecuencia un deterioro marcado en la planificación administrativa que a la postre se mostraba como un agotamiento de los recursos y una ineficacia en la obtención de objetivos.

Se ha debido por lo tanto plantear una estructura organizacional nueva, amplia, desconcentrada, regionalizada, ordenada, que sin duda dará sus mejores beneficios en un futuro, en el tanto que madure y fortalezca.

c) Se ha visto con preocupación que la capacidad de ejecución del Ministerio será cada vez más limitada, en proporción a las limitaciones del sistema presupuestario nacional. Para buscar una corrección futura, se ha iniciado un proceso para proponer reglamentaciones o legislaciones que en lo posible alimenten, con recursos de los usuarios, los fondos para inversión y consolidación de nuestra infraestructura.

La Asamblea Legislativa aprobó ya un primer proyecto que es ley de la República, denominada "Ley de Administración Vial", y tiene bajo estudio tres proyectos más: "Ley de Desarrollo Vial de Peaje, Ley General de Transporte por Agua, y Ley Organica Instituto de Ferrocarriles".

División de Transporte

El trabajo realizado en este período por la División General de Transporte, ha servido para consolidarla como una organización indispensable para la Administración Pública.

Con eficiencia no solo estructuró las dependencias encargadas de las distintas modalidades del transporte sino que a su vez promovió y obtuvo logros de gran trascendencia que deberán de servir para señalar una nueva etapa de

materia de servicios de transporte para el país.

Por Decreto número 10626-T del 5 de octubre de 1979 se creó la Dirección de Estudios Técnicos que le sirve de apoyo a las otras direcciones ejecutivas. El constante incremento de los precios del petróleo trajo como consecuencia al país un aumento en el precio de los combustibles. La repercusión en el sector transporte fue directa dada la alta y casi total dependencia en esos productos para la operación de estos servicios.

Esto ha hecho necesario la toma de medidas para subvencionar el precio del diesel a los concesionarios del transporte terrestre para no afectar al usuario con un aumento en los costos del servicio, y a su vez estimular el uso del transporte colectivo como alternativa a una economía necesaria en el consumo de combustibles. Para reforzar este último propósito se estudiaron una serie de medidas tanto de carácter administrativo como restrictivo.

Ha quedado concluido, para ser implementado en el próximo período, un plan para mejorar la circulación el Area Metropolitana de San José.

Las medidas de carácter restrictivo quedan en espera de la culminación del proceso de fortalecimiento de la Dirección de Tránsito a efecto de garantizar la efectividad en el cumplimiento.

Transporte Remunerado

Durante el período se ha sentido, al igual que en períodos anteriores, la necesidad de mejorar los servicios del transporte. El no contar el país en épocas anteriores con una buena organización que dirigiera adecuadamente la prestación del servicio, trajo como consecuencia el establecimiento de un sistema lleno de incongruencias y deficiencias que ahora será necesario remodelar y reestructurar. Se ha iniciado este difícil proceso con una labor integrada y coordinada de la Dirección de Transporte Automotor, la Dirección de Ingeniería de Tránsito y la Dirección de Estudios Técnicos.

Administración del Tránsito

La Ley No. 6324 de 24 de mayo de 1979 denominada "de Administración Vial" vino a dar marco jurídico y recursos propios al Consejo de Seguridad Vial, creado inicialmente por Decreto Ejecutivo 8768-T de 5 de junio de 1978.

Se ha operado una transformación de la Dirección del Tránsito. Se cuenta con más elementos en la Policía del Tránsito con mayor y mejor equipamiento. El 16 de diciembre de 1979 se puso en servicio un nuevo grupo de Patrullas de Carreteras.

Se licitó y adjudicó para ser recibido en los próximos meses un amplio y sofisticado equipo por valor superior a los 20 millones de colones que será utilizado por la Dirección del Tránsito que se está ampliando adecuadamente y capacitando profesionalmente a través de cursos que se han establecido localmente como mediante amplia especialización en el extranjero.

Gracias a una mejor vigilancia se puede reportar una disminución en los accidentes del tránsito y una disminución sustancial en las emanaciones de humo y ruido de los vehículos automotores.

Asimismo, en este mes saldrá publicada la licitación de los cuatro Centros Regionales de Tránsito, lo cual hará que la regulación y control del tránsito se lleve a cabo a nivel nacional, en regiones y con los adiestramientos técnicos necesarios.

Ingeniería de Tránsito

También con el apoyo financiero del Consejo de Seguridad Vial se ha logrado ampliar los servicios de la Dirección de Ingeniería de Tránsito.

Es muy grande el déficit en el país de dispositivos de prevención, orientación y control de tránsito. Sin embargo gracias a la constitución de esta organización y al suministro garantizado de recursos financieros se estima que en cinco años Costa Rica podrá servir de modelo a muchos países de América.

Se inició el trámite de licitación para la adquisición de un nuevo y sofisticado sistema de semáforos para el Área Metropolitana de San José.

Se contrató con el Instituto Costarricense de Electricidad la iluminación de las autopistas a Alajuela y Escazú. Se licitó la construcción de una malla divisoria en la Autopista General Cañas para evitar la frecuente ocurrencia de accidentes mortales en la vía; y la construcción de puentes elevados en diferentes intersecciones del Área Metropolitana con el efecto de descongestionar el tránsito y lograr una menor fluidez y aprovechamiento del transporte.

Se demarcaron calles de 44 ciudades, 520 kilómetros de carreteras y se instalaron 4300 señales verticales de tránsito. También se demarcaron 60 intersecciones importantes y se efectuaron 5250 demarcaciones varias (misceláneas). Por otra parte, resulta evidente que las restricciones de uso en vías públicas de nuestras principales ciudades así como redistribución de rutas para autobuses han producido una mayor fluidez en el tránsito y por ende una reducción en el consumo innecesario de combustible.

Transporte Aéreo

Acorde con los planes iniciados con la actual Administración se trabajó en la implementación de políticas de transporte aéreo para proveer un buen servicio interno así como una expansiva y competitiva red de rutas internacionales.

Conocidos son los problemas que en el pasado vivió el transporte aéreo local, que por falta de un definido respaldo y orientación y control fue limitándose a una subsistencia penosa, de servicio nacional sin desarrollo empresarial. Atendiendo a las necesidades de corregir tal debilitamiento del sistema y siguiendo los procedimientos legales del caso, se adjudicó a una nueva empresa aérea "SANSÁ", Servicios Aéreos Nacionales, las concesiones para su operación. SANSÁ está constituida empresarialmente con la participación de LACSA y CODESA. Siete meses de operación del nuevo sistema ha demostrado, con su creciente aumento en la demanda, la necesidad del servicio.

La empresa adquirió por licitación dos nuevas aeronaves tipo AVIOCAR, de 28 pasajeros, la primera de las cuales debe iniciar vuelos este mismo mes de mayo y con ello comenzará una nueva etapa para la aviación local.

El usuario podrá sentir la seguridad que ogece la aviación moderna con los itinerarios, rutas y frecuencias que le brindan la flexibilidad de un buen servicio.

Durante este período la aviación también experimentó cambios fundamentales en el transporte internacional.

Se formalizó un convenio bilateral con el Gobierno de los Estados Unidos que abrió las puertas a nuestra empresa de bandera nacional LACSA para volar a cinco puntos de entrada a ese país. A su vez el convenio estimula la participación de empresas de esa nación en vuelos a Costa Rica con la cual se

beneficiará la industria turística. De igual manera se suscribió una modificación del convenio con el Gobierno de la República de México que en lo fundamental permite que LACSA opere vuelos con 5a libertad del aire entre la ciudad de México y Los Angeles de California así como entre Cancún y Nueva Orleans. Por su parte LACSA adquirió dos nuevos aviones tipo BOEING 727-200 uno de los cuales está en servicio.

Esto permite que se hayan iniciado vuelos a Nueva Orleans con escala en Cancún y que se haya programado para el 1 de junio próximo el vuelo inaugural a Los Angeles con escala en ciudad de México.

El proyectado incremento de tránsito aéreo hace indispensable mejoras en nuestras instalaciones aeroportuarias, en facilidades aeronáuticas tanto como al pasajero y a la carga.

Se puso en servicio un equipo sofisticado para aterrizaje por instrumentos, (ILS); y las instalaciones para el radar están prácticamente concluidas, ambas con valores superiores a los veinte millones de colones.

El aeropuerto Juan Santamaría continúa en proceso de modernización: Las salas de abordaje están concluidas a un costo de 30 millones con trabajos de decoración pendientes para la inauguración.

Se completó un estudio preliminar que será presentado al Banco Interamericano de Desarrollo con el propósito de obtener financiamiento para mejorar los principales campos que sirven a la aviación local así como instalar equipos de radio ayuda que aumenten los niveles de seguridad aeronáutica, financiar la segunda etapa del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Juan Santamaría y la formalización del Plan Maestro del Aeropuerto Internacional Alterno en la Provincia de Limón. Este ambicioso programa, que cuenta con el beneplácito del Banco, resolverá el financiamiento para el diseño y construcción de la infraestructura aeroportuaria que requiere el país por más de veinte años.

Finalmente se ha creado por Decreto Ejecutivo número 10010-T del 9 de mayo de 1979 la sección de Transporte Aéreo que se ha hecho cargo de tan delicadas fundaciones un tanto abandonadas en el pasado. De esta forma y con la modificación que en fecha próxima enviaremos a la Asamblea con el

objeto de actualizar la Ley General de Aviación Civil, esperamos estar jurídica, organizativa y estructuralmente, bien dispuestos para hacerle frente a la actividad del transporte aéreo tal y como lo requiere la dinámica de dicho medio de transporte.

Transporte por Agua

La Dirección de Transporte por Agua, creada por Decreto Ejecutivo 1147-T del 6 de febrero de 1980 durante el período una importante labor, al tiempo que se consolidó en su organización.

Administración Portuaria

El país ha sentido en el pasado la ausencia de una coordinación portuaria con políticas claras de carácter nacional y no local. El Consejo Portuario Nacional, creado por Decreto Ejecutivo número 9118-T del 12 de setiembre de 1978 ha venido cumpliendo precisamente la función de coordinación entre todas las organizaciones e instituciones relacionadas contando con el apoyo de la Dirección de Transporte por Agua quien a su vez ha preparado un Proyecto de Ley que ha sido jurídico y los recursos para impulsar el desarrollo y la administración de nuestros puertos. El proyecto tiene la particularidad de mantener en existencia las organizaciones que administran los puertos en la actualidad.

Transporte Internacional

El costo de transportar nuestras exportaciones e importaciones cada año supera los tres mil millones de colones y el país no solo no hacia ningún esfuerzo en capturar parte al menos del proceso sino que, peor aún, no hacía nada por participar en la regulación de estos servicios. El Decreto Ejecutivo número 1147-T del 6 de febrero de 1980 regula la actividad naviera aunque desde luego merece el respaldo que le daría la aprobación del proyecto de ley que al respecto se encuentra en estudio en la Asamblea Legislativa.

Con el apoyo de CODESA se ha constituido una "Oficina de Flotamientos" que tendrá como función buscar la consolidación de cargas de importación y proveer en lo posible transporte para nuestros productos de exportación al menor costo posible.

Se ha prestado asistencia a grupos nacionales que desean establecerse en empresas navieras a la vez que se participa del esfuerzo por resolver problemas de operación de la Naviera Multinacional del Caribe "NAMUCAR" de la cual el país es socio por intermedio de CODESA.

Transporte Interno

La misma ausencia de regulación y control existía para el transporte por aguas interiores. Esto en parte trajo como consecuencia que dos servicios fundamentales de alimentación de carga y pasajeros a la península de Nicoya sufrieran del deterioro que obligaron al Ministerio a buscar una solución radical de cambio.

Así se renovó el servicio de transbordadores entre Puntarenas y Playa Naranjo, con una concesión otorgada por licitación a la Cooperativa Nacional de Productores de Sal, quienes pusieron en servicio en el mes de diciembre pasado dos modernas naves que llenan con amplitud los requerimientos del servicio.

El transbordador de la desembocadura del Río Tempisque también hubo de ser reconstruido totalmente, disolviéndose la empresa "Tempisque Ferry Boat S.A." y asumiendo directamente CODESA la responsabilidad financiera con el apoyo técnico de la Dirección de Transporte por Agua.

Se estudia la posibilidad del establecimiento de nuevos servicios en otras zonas del país y se completó un inventario de los servicios de cabotaje y transbordadores que operan nacionalmente.

Transporte Ferroviario

Como es sabido, nuestra principal red ferroviaria, que reúne el Ferrocarril al Pacífico y Ferrocarril al Atlántico es operada por intervención por Ferrocarriles de Costa Rica S.A. (FECOSA). Esto presenta una situación de hecho, transitoria, que debe corregirse para darle a FECOSA el marco legal de proyección futura. Se propuso un proyecto de ley que fue remitido a la Asamblea Legislativa, que pretende la creación del Instituto de Ferrocarriles de Costa Rica.

Se ha mantenido vigilancia sobre instalaciones y equipo de Ferrocarriles del Sur, que antes de nueve años pasaran a la administración directa del Estado.

Concientes que la función del gobierno debe ir más allá de la delegación del poder de la administración de ferrocarriles se ha dado inicio a la constitución de un equipo de trabajo que proponga soluciones para la carga financiera que significa para el país la operación ferroviaria a su vez que estimula la eficiencia administrativa y la proyección de este sistema de transporte en concordancia con las posibilidades de participación a soluciones de transferencia de uso de energéticos.

Cada grupo de trabajo será el apoyo para la futura Dirección de Ferrocarriles, organismo de singular importancia en estos tiempos de crisis de energéticos. Esta función estará debidamente organizada antes que termine el año.

Se dio comienzo a la operación de trenes para movilización de pasajeros entre las ciudades de Alajuela, Heredia, Cartago con San José, con tan buen éxito que es demostrativo que la alta viabilidad de la operación futura de un sistema interurbano por rieles entre esas mismas ciudades.



Vista parcial de las nuevas instalaciones construidas en el Aeropuerto Juan Santamaría.



Un avión carguero de LACSA descarga su mercadería en el Aeropuerto Juan Santamaría.



El nuevo avión de SANSА recibe servicio de mantenimiento en los hangares de COOPESA.



Uno de los aviones BAC 111 de LACSA estacionado en la rampa del Aeropuerto Juan Santamaría.



Aeropuerto Tobías Bolaños, dedicado al tráfico local.



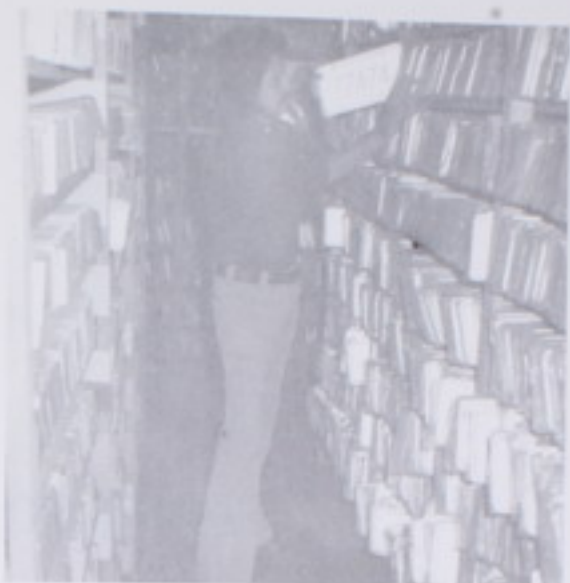
Torre de Control del Aeropuerto Tobías Bolaños de Pavas.



Señalamiento de Vías.



Patrulla de Caminos.



Miles de placas de todo tipo de vehículos se almacena en los depósitos de la Dirección General de Transporte Automotor.



-El Departamento de Serigrafía del MOPT es el encargado de confeccionar los rótulos de señales de carreteras.

DIVISION

DE OBRAS PUBLICAS

Caminos
Area Metropolitana
Carreteras Troncales
Carretera San José - Siquirres
Otros Caminos
Calles de La Ciudad
Planes Cooperativos
Conservación de Vfas
Obras Portuarias
Planeamiento de las inversiones futuras
Edificaciones Nacionales.

División de Obras Públicas

Durante el período se continuó con el proceso iniciado el año anterior para desconcentrar la ejecución de obras y atención de los requerimientos de las comunidades.

Debe ser reconocido que el Ministerio no ha contado en el pasado con políticas claras, definidas y recursos apropiados para atender sus responsabilidades. Esto originó y produjo desajustes administrativos que nos hemos propuesto corregir en un proceso que lamentablemente debe ser lento, constante y difícil.

Con la misma decisión y con el mismo propósito de obtener mejor eficiencia en la ejecución de obras, se buscó una mayor participación de la empresa privada tanto en actividades directas de construcción de obra, como en la conservación de equipos.

También con satisfacción se debe reportar que se ha logrado conformar un programa integrado de obras, ambicioso y dinámico. Este programa, equilibra la distribución territorial, con el objeto de que el mayor número de comunidades logren el beneficio de las obras, así como la atención variada de sus problemas.

CAMINOS :

Se hace evidente la necesidad de mejores carreteras y caminos en virtud de la demanda de las comunidades. El desarrollo social y la producción que se genera en forma amplia en el territorio nacional estimula esa demanda casi en forma explosiva.

El programa en ejecución y diseñado para el futuro, pretende atender de la mejor manera posible ese requerimiento.

Especial atención se ha dado al esbozo de una solución a la conservación de caminos, para lo que se condujo un estudio del que se derivó un proyecto de ley que ha sido presentado a la Asamblea Legislativa para reformar la Ley General de Caminos con el propósito de modernizar la clasificación de caminos existentes y redefinir la responsabilidad del Poder Ejecutivo y de los gobiernos locales.

También se preparó un proyecto de ley para crear un Consejo de Carreteras y Puentes de Peaje, adscrito al Ministerio. Dentro de las limitaciones presupuestarias es una solución que las vías y puentes que se autofinancien mediante el pago de peaje pudiesen ser planificadas, diseñadas, construidas y operadas independientemente.

AREA METROPOLITANA :

La aglomeración metropolitana demanda una solución vial a un desarrollo urbano que careció de planificación. El programa en ejecución consiste en la ampliación de las principales radiales que habilitan los núcleos circundantes, la terminación de la ampliación de la Avenida Segunda, la construcción de un boulevard periférico por el sur de la ciudad, construcción de un puente a cuatro vías sobre el río María Aguilar que una Hatillo con La Sabana, la construcción de cinco puentes elevados que eviten accidentes y brinden fluidez al tránsito en puntos importantes de confluencia de tránsito y solución a tapones u obstáculos en vías actuales de la ciudad.

Durante el periodo se contrato la siguiente obra por un monto total de ₡119.693.768.

Radial San José - San Pedro	₡	9.573.500.00
Radial Desamparados		9.979.200.00
Radial San Sebastián		21.492.538.00
Radial Guadalupe		21.332.287.00
Radial Uruca		24.461.200.00
Tournón Ruta 102 (complemento carretera a Siquirres)		30.112.753.00
Radial Alajuelita		2.742.290.00

Además se inició el trámite de licitación de los siguientes proyectos :

Ampliación de la Avenida Segunda	₡	10.000.000.00
Puente sobre el río María Aguilar		27.098.745.00
Puentes Elevados		135.000.000.00
Radial Tibás que incluye el paso a dos niveles en Cinco Esquinas		10.000.000.00

Con equipo propio del Ministerio se siguió construyendo la Periférica Sur, siendo el avance de las obras muy satisfactorio, ya que se concluyó un 70 o/o

del tramo Hatillo-Paso Ancho y un 30 o/o del tramo San Pedro-Zapote con el faltante próximo a iniciarse.

Uno de los mayores problemas que presenta la ejecución de este programa es la adquisición de costosos derechos de vía. En el período que se reporta fue necesario invertir la suma de ₡ 11.300.000 y queda aún pendiente un 64 o/o de adquisiciones.

Además, por administración se terminó la reconstrucción total de la carretera El Cristo-Sabanilla-Betania, con una longitud de 4 kilómetros y un costo de 6 millones de colones.

CARRETERAS TRONCALES :

El conjunto de vías troncales en ejecución incluye el Complejo Vial del Pacífico Sur, la ruta San José-Siquirres y Radial a Puerto Viejo, el Proyecto Terrón Colorado-Los Chiles y la Autopista a Cartago.

A continuación el avance logrado :

Complejo Vial del Pacífico Sur :

Lo compone una red de 393 kilómetros con las siguientes vías :

Autopista San José-Caldera	105 Km
Costanera Sur	197 Km
Ciudad Colón-Parrita	65 Km
Pérez Zeledón-Costanera Sur	26 Km

El programa convenido con el Banco Centroamericano de Integración Económica para realizar este plan en seis años suponía su inicio en el año 1979. Lamentablemente atrasos en la aprobación de los primeros empréstitos pospusieron para 1980 su inicio. Se estima el costo del programa en ₡ 1.130 millones de colones. Durante el período se concluyó el tramo Escazú-Santa Ana-Ciudad Colón, de 20 Km y a un costo de ₡ 90.801.498.00 y se inició el trámite de licitación para la pavimentación del tramo Tárcoles-Loma de 62 Km y un costo estimado de ₡ 30.000.000.00 y la construcción del tramo Barú-Palmar de 61 Km y un costo estimado de ₡ 210 millones.

El Banco Centroamericano de Integración Económica concedió también un empréstito por la suma de ₡ 140.056.000 para la construcción del tramo Orotina-Coyolar-Tárcoles-Caldera, cuyo contrato ha sido presentado a la Asamblea Legislativa para su ratificación.

Carretera San José - Siquirres :

El proyecto, que tiene una longitud de 125 Km y un costo estimado de ₡ 424.800.000, se vio complicado por problemas empresariales del contratista que ejecuta la obra. Estos problemas parecen haber sido superados con la intervención del Ministerio.

El siguiente cuadro reseña la obra realizada :

Secciones	Costo Estimado	o/o Realizado
Ruta 102 - Mata de Café	17.433.760	23
Mata de Café - Río Patria	182.057.251	66.8
Río Patria - Guácimo	70.081.063	8
Guácimo - Siquirres	68.393.805	58.9
Río Sucio - Puerto Viejo	35.523.680	...
Seis Puentes Mayores	35.512.894	25

Autopista a Cartago :

Durante el período se contrató e inició la construcción de la terminación de esta importante vía. Tiene un costo estimado de ₡ 81.596.575 y se reporta para el período un avance del 16 o/o.

Terrón Colorado - Los Chiles :

También se contrató la terminación de esta obra por ₡ 60.145.952, en un proyecto que incluye la construcción de los puentes, y la pavimentación de toda la extensión del proyecto. Se obtuvo un avance del 80 o/o de la primera sección que representa un 40 o/o del total de la obra con una inversión de 30 millones de colones.

FIRMADOS IMPORTANTES CONTRATOS



₡ 141.000.000 con el B.C.I.E.



Iluminación Autopista General Cañas.



Turrialba - La Alegría - Radial Guayabo.



Pacayas - Santa Cruz.



Home Creec - Bribri
Heredia - La Alegría
Santa Rosa - Banano.



Interamericana - San Rafael de Guatuso.



Interamericana - Rincón.



Terrón Colorado - Los Chiles.

OTROS CAMINOS :

Para rutas de apoyo a zonas rurales se realiza un ambicioso plan con financiamiento parcial del Banco Interamericano de Desarrollo y una fuerte inversión local. Cubre una longitud total de 321 Km y se ejecuta a un costo estimado de ¢ 450.000.000. El siguiente cuadro reseña los proyectos incluidos en el programa así como el avance obtenido durante el período.

San Vito - Colonia Gutiérrez Brown	46.6	o/o
Mollejones - Platanares	2.8	
Juntas de Pacuare - Pejibaye	39.3	
Puerto Moreno - Ruta 21	49.7	
Home Creek-Bribri	...	
San Miguel - Aguas Zarcas	20.	
Los Chiles - El Tanque	53.4	
Quebrada Honda - Barra Honda	5	
Santa Cruz - Arado	4.5	
Torno - Foturna - Nispero	17.8	
Km 14 - Km 16 - Las Trenzas - Río Coto	57.5	
Bagaces - Guayabal	36.8	
El Tanque - San Rafael de Guatuso	...	
Interamericana - Rincón	...	
Interamericana - Puerto Moreno	49.7	
Limón - Santa Rosa	...	
Heredia - La Alegría	...	

CALLES DE LA CIUDAD :

Con la administración actual se dio comienzo a una política de atención a la pavimentación de calles de ciudad, aprovechando las contrataciones de proyectos viales en las cercanías. Con este sistema se están beneficiando las siguientes comunidades que, al concluir el período, habían sido incluidas en contratos vigentes :

Tres Ríos	5.0	Km
Paraíso	3.0	
Tejar	2.0	
Oreamuno	2.0	
Cartaño	15.0	

Ciudad Neilly	1.5 Km
Río Claro	1.0
Palmar Norte	1.0
Calles Golfito	2.0
Calles San Vito	1.5
Calles San Isidro del General	5.0
Bagaces	1.5
Guayabo	0.5
El Tanque	0.5
Monterrey	0.5
San Rafael de Guatuso	1.0
Lajas y Altos de Pascua	1.0
Pacayas	3.0
Santa Cruz de Turrialba	1.5
Turrialba	5.0
Barrio Lourdes de Pacayas	0.5
San Ramón	10.0
Calles de Filadelfia, principales calles	6.0
Corralillo	1.0
Tablón	0.5
San Juan de Tobosi	1.0

Atendiendo la necesidad de estimular mejoras en calles de nuestros principales puertos, sean Puntarenas y Limón, se inició un proceso de licitación para pavimentar 5 Km de calles en cada una de esas ciudades.

PLANES COOPERATIVOS :

Se trató de promover la ejecución de obras bajo el sistema conocido como "Planes Cooperativos". Se estima que durante el período se construyeron o mejoraron aproximadamente 5.531 Km de vías en distintas comunidades del país, contando para algunas obras con la participación momentánea de comunidades, dentro de la cual, en contratos debidamente formalizados, se logró un aporte de ₡ 11.200.000.00.

CONSERVACION DE VIAS :

Preocupación de la más alta prioridad ha sido el diseñar toda una nueva política que garantice buena atención a nuestras carreteras y caminos.

Para ello se condujo un estudio específico y amplio que sentó bases concretas de requerimiento para un programa a realizar en los próximos cinco años. Incluye la reestructuración del sistema vial del país y un cronograma especial de pavimentación de caminos nacionales para el cual se cuenta con el apoyo financiero de instituciones como el Banco Mundial (BIRF) y el Banco Interamericano de Desarrollo (BID).

De hecho se obtuvo del BID un empréstito de ₡ 281.000.000 destinados a la ejecución de un programa estimado en 465 millones de colones, para pavimentar 400 kilómetros de caminos vecinales dentro de los cuales se encuentran los siguientes proyectos :

	Long. en Km
Lepanto - Playa Naranjo	8.4
Santa Rita-Canjel-San Pablo-Jicaral-Lepanto	32.1
Belén-Santa Ana-Cartagena-Portegolpe	23.4
Portegolpe-Huacas-Villarreal	22.9
Interamericana-Inocentes-Santa Cecilia	26.5
Tilarán-Nuevo Arenal	29.8
Tilarán-Libano	9.1
Muelle-Terrón Colorado	11.8
San Miguel-Chilamate	31.8
San Ramón-Piedades Sur	11.4
Cinco Esquinas-Palmito	2.5
Bajo Corrales-La Palma	6.8
Santiago-Grifo Alto-San Pablo	23.9
Santiago-Santa Marta-Salitrales	20.4
Frailes-Tarbaca-Río Conejo	19.9
Frailes-San Pablo de León Cortés	19.5
San Isidro de El General-Rivas	8.7
Interamericana-San Vito-Sabalito	57.0
Paso Canoas-La Cuesta-Laurel	15.9
Penshurst-Home Creek	17.8

Con el BIRF se ha avanzado mucho en la negociación de un empréstito por ₡ 250 millones de colones para rehabilitar carreteras existentes, adquirir equipo de mantenimiento y desarrollar un programa de rehabilitación de equipo en existencia.

De hecho se suscribió contratos con las firmas COOPESA y MATRA, para rehabilitar equipos de construcción para tratar de prolongar la vida útil de costosísimos bienes que de otra manera requieren una sustitución a valores muy superiores.

Lo fundamental sin embargo es que se ha creado conciencia de la necesidad de sentar bases para una acción decidida que contribuya verdaderamente a la preservación de nuestra red que en la actualidad alcanza 25.000 kilómetros de longitud.

Como complemento al programa vial en ejecución, en este período se ha realizado, bajo contrato, obras de mejoramiento y rehabilitación de caminos y carreteras por un monto de ₡ 85.000.000 en los siguientes proyectos que tienen una longitud de 430 kilómetros y costo total de 210 millones de colones.

Río Claro-Paso Canoas	23.0 Km
Pavones-Siquirres	32.0
Santa Clara-Javillos (1a. parte)	7.0
Quepos-Manuel Antonio	9.0
San Mateo-Esparza (2a. parte)	17.7
Santa Clara-Javillos (2a. parte)	17.8
San Mateo-Esparza (1a. parte)	4.0
Florencia-Muelle (2a. parte)	11.0
Río Claro-Palmar Norte	63.0
Guápiles-Cariari	23.0
Santa Cruz-Tamarindo	31.7
San Josecito-Atenas	20.0
Poasito-Volcán Poás	10.0
San Ramón-Zarcelero	28.0
Corralillo-Tablón-Tobosi	15.4
Interamericana-Upala	61.6
Belén-Santa Cruz-Nicoya	37.0

OBRAS PORTUARIAS :

Se puede reportar un avance muy satisfactorio de las obras portuarias que a un costo superior a los 1.500 millones de colones se ejecutan en los puertos de Limón, Moín y Caldera.

de aulas, talleres, trabajos de pintura, reconstrucción, electricidad, hojalatería y otros.

Aunque esta labor es muy numerosa, se puede resumir que durante el periodo se construyeron 460 aulas; 60 unidades para talleres, cocinas, comedores y otros y 65 reparaciones mayores.

PLANEAMIENTO DE LAS INVERSIONES FUTURAS :

Un hecho significativo en el campo del planeamiento de las inversiones en el sector de edificios públicos, es el inventario de necesidades de mantenimiento efectuado en 170 edificios de colegios, que permitirá una mejor orientación de las inversiones futuras, así como el estudio de 300 escuelas que se está realizando en la actualidad.

Otros estudios o trabajos importantes realizados han sido las unidades típicas de guarderías infantiles, el estudio del Centro Vacacional para trabajadores de empresas públicas y privadas y el Asilo de Ancianos de Monserrat en San Ramón.



Inaugurada Autopista a Ciudad Colón.



El Presidente de La República Lic. Rodrigo Carazo Odio, y el Ministro de Obras Públicas y Transportes en la inauguración de la Carretera Escazú - Ciudad Colón.



Autopista Escazú - Ciudad Colón.

Es lamentable tener que reconocer que el período sirvió para poner en mayor evidencia el descuido tan absoluto que se brindó a las instalaciones portuarias existentes. Fue necesario invertir, en colaboración con INCOP, más de 15 millones de colones para mantener en pie el muelle de Puntarenas y también invertir en Limón, especialmente en dragado del Puerto, más de doce millones de colones para habilitar puertos de atraque que durante años estuvieron sin utilización.

Es conocido que Costa Rica ha sufrido a un alto costo el congestionamiento portuario debido a la inadecuada capacidad y condición de sus instalaciones portuarias. Tanto JAPDEVA como INCOP han realizado ingentes esfuerzos para resolver mediante una mejor administración y utilización al máximo sus limitados recursos este serio problema.

De contarse con la colaboración de la Asamblea Legislativa para aprobar los empréstitos necesarios, las obras en ejecución se pueden concluir en el próximo período legislativo según se puede desprender del avance logrado a la fecha.

Para anticiparnos al futuro y garantizar que iremos adelante a la demanda, se dio inicio, con asistencia técnica y financiera del Gobierno de la República Federal de Alemania, a un estudio para conformar un plan maestro para la Vertiente Atlántica, que señale cuándo, cómo, dónde y a qué costo se deberán las obras del futuro.

De igual forma, para la Vertiente del Pacífico, se obtuvo la asistencia del Gobierno japonés y después del análisis que realizó una misión que enviaron al efecto, se espera que un estudio similar se iniciará durante este mismo año.

Limón (Proyecto Alemán) :

Las obras realizadas en este puerto para una mejor atención al movimiento portuario, consiste en la construcción de dos atracaderos, 5.400 metros cuadrados de áreas de almacenamiento y patios para contenedores, edificio administrativo de 480 m² y otras facilidades conexas para la operación eficiente, que tendrá una capacidad media de 450.000 toneladas al entrar en funcionamiento y de unas 995.000 toneladas para el año 2.000.

En el período se han invertido Q 44.178.586 que representa el 25 o/o de su

costo. Esto hace que la obra, a cargo de la Empresa Constructora ZUEBLIN-CARREZ, esté terminada en un 33 o/o de su valor total que está estimado en ₡ 248.918.571.

También se licitó y adjudicó la compra de una grúa para "contenedores" a un costo cercano a los 30 millones de colones, que deberá quedar instalada en un plazo de quince meses.

Las obras transcurren con una eficiencia satisfactoria y bajo un estricto control técnico, por lo que no se anticipa problema para su conclusión en los plazos esperados.

Moín :

Es sabido que este complejo se ha venido construyendo con recursos financieros de RECOPE.

La obra avanza técnicamente muy bien después de la intervención del Ministerio a finales de 1978. Ahora se ejecutan los trabajos por administración directa, con la asistencia técnica de la Dirección de Obras Portuarias y la Jefatura del Proyecto a cargo del Ing. Manuel Sáenz Herrero.

Lamentablemente el costo de las obras parece superar las posibilidades de inversión de RECOPE. Por ello se contrató un empréstito con el Chase Manhattan Bank, por un monto de ₡ 430.000.000, que fue presentado a la Asamblea Legislativa hace 10 meses y no ha recibido aún la aprobación.

Esto causa que el ritmo de los trabajos no sea lo indicado ya que no se ha podido iniciar actividades muy importantes pero costosas.

El Puerto se dedicará al manejo de las cargas de exportación de banano e importación de petróleo y sus derivados, así como también atenderá, alternamente con la terminal de Limón, el tráfico de Roll-on-Roll off y eventualmente podrá manejar otras cargas.

La inversión total del Puerto se estima en ₡ 450.000.000 con una fecha de terminación de la obra portuaria para diciembre de 1980.

El rompeolas principal y obras terrestres se demorarán hasta el segundo semestre de 1981.

Sin embargo, las obras que se finalizan en diciembre próximo, permitirán atender la descarga de petróleo, carga de bananos y el sistema Roll-on-Roll Off.

A la fecha se han invertido ₡ 141.000.000 que representan un 65 o/o del costo total de las obras y en el período se han hecho obras por un valor de 35 millones de colones.

El puerto contará en su primera etapa de un puesto de 220 metros de longitud para atender buques cisterna y el sistema Roll-on-Roll off.

Caldera :

Las obras de Puerto Caldera avanzan a un ritmo acelerado. Sólo podemos reportar la aparición de una capa de arcilla en el extremo de la zona destinada para atracadero, que causó una ligera demora pues obligó a un rediseño para lo cual se trajeron expertos japoneses autores de la concepción original.

Este puerto consiste básicamente en la construcción de tres atracaderos con un frente total para ese propósito, de 530 m con una plataforma de operaciones de 30 m de ancho y además contará con un atracadero para barcos Roll-On-Roll Off.

Se contará con áreas de almacenamiento que incluye bodegas de 5.400 m² y 7.200 m², patio para contenedores de 16.500 m² y almacenamiento al aire libre de 12.000 m² con Sistema de Silos para el almacenamiento de granos de 15.000 toneladas. Se contará con edificios administrativos que en total sumarán 5.300 m² y otras facilidades que permitirán un funcionamiento muy eficiente del puerto que ha estimado manejar 450.000 toneladas de carga general por año y que podrá ser ampliada mediante aplicación de técnicas y métodos modernos de manipulación de carga.

En el período se han invertido ₡ 101.552.263 en la obra por contrato y ₡ 14.854.653 por administración, lo que representa el 38 o/o de su costo total que a la fecha tiene un valor de ₡ 309.600.000, inversión que viene siendo ejecutada por la constructora Carrez S.A., y equipo propio del MOPT, alcanzando un avance en conjunto de 70 o/o lo que significa que entrará en operación la primera fase en setiembre de 1980.

Canalización y Encauzamiento de Ríos :

Con el objeto de proteger las poblaciones y propiedades anexas a cauces de ríos, se ha establecido una unidad para la canalización y encauzamiento de ríos que opera por administración a nivel nacional. Aun y cuando esta unidad es de reciente creación, se han realizado en el período las siguientes obras:

Canalización de Río Turrialba	3.000 m
Reconstrucción dique Filadelfia	2.100 m
Reconstrucción dique La Junta, Siquirres	750 m
Reconstrucción de diques y canalización en Río Corredores y Caño Seco	2.500 m
Reconstrucción y ampliación dique en Barranca	1.500 m

La labor realizada ha dado magníficos resultados y se espera darle a esta unidad mayores recursos para que pueda atender en forma más amplia, las necesidades que en este campo demanda el país.

Edificaciones Nacionales

En el campo de Edificaciones Nacionales se ha tratado de fortalecer la participación de la empresa privada tanto en la construcción de edificios públicos como en trabajos de rehabilitación de los mismos. A pesar de lo anterior, la obra que se realiza por administración, especialmente en trabajos de mejoramiento y mantenimiento sigue siendo un renglón importante dentro de la inversión del Gobierno. Por este motivo durante el período se introdujeron cambios importantes en la organización con el propósito de que la ejecución de las obras por administración sea encargada a las Regiones, mientras que el planeamiento, diseño y supervisión sea responsabilidad de la Dirección General de Edificaciones Nacionales.

EDIFICACIONES POR CONTRATO :

El programa en ejecución de obras por contrato ascendió a ₡ 50.2 millones. De este programa se ejecutó durante el período 43.3 millones de colones, con un avance de un 86 o/o del programa en las siguientes obras :

Proyecto	Monto ¢	Porcentaje de avance
Gimnasio Liceo San Isidro, Pérez Zeledón	1.430.000	100
Gimnasio Liceo Napoleón Quesada	441.388	100
Gimnasio Liceo de Escazú	497.000	100
Ampliación Liceo Castro Madriz	2.365.700	100
Ampliación Liceo Monseñor Odio	670.000	100
Ampliación Liceo Carlos Pascua Zúñiga	386.000	100
Ampliación Escuela Enseñanza Especial de Alajuela	388.000	100
Construcción Liceo de Atenas	640.000	100
Gimnasio Liceo San Juan de Tobosi Sur	1.147.000	100
Reparación Colegio de Nicoya	425.000	100
Ampliación Colegio Agropecuario de Pejibaye de Pérez Zeledón	3.375.000	100
Construcción Liceo San José de Alajuela	777.000	100
Construcción I.T.A. Pérez Zeledón	3.000.000	70
Ampliación Escuela Juan XXIII, Curridabat	1.725.000	87
Ampliación Col. Monseñor Sanabria	1.799.950	99
Mejoramiento Liceo Unesco, Pérez Zeledón	3.000.000	70
Ampliación Liceo de Alajuelita	2.364.000	90
Ampliación Liceo de Sarchi	495.000	20
Ampliación Liceo Gregorio José Ramírez	2.608.000	90
Ampliación I.T.A. La Fortuna de Bagaces	4.635.000	98

Proyecto	Monto ¢	Porcentaje de avance
Construcción Colegio Nuevo de Limón	4.500.000	95
Construcción Liceo de Naranjo	1.443.000	95
Construcción Escuela Hatillo 8	1.180.000	95
Construcción I.T.A. La Suiza de Turrialba	1.475.000	90
Ampliación Escuela Nacional de Policía	4.990.000	98
Iluminación Parque Nacional	744.856	50
Construcción Palacio Municipal de Tibás	3.998.500	30

Además, recientemente se adjudicaron obras por un valor de ¢ 41,7 millones, cuya lista se indica a continuación :

Nombre de la Obra	Monto ¢
Gimnasio Santa Gertrudis Norte de Grecia	730.000
Ampliación Liceo de San José	1.196.000
Reconstrucción Teatro Municipal de San José	13.500
Ampliación Liceo Santa Bárbara de Heredia	1.146.000
Gimnasio Liceo José Martí	4.850.000
Ampliación Colegio Agropecuario La Suiza, Turrialba	1.600.000
Salón de Actos Kindergarden Escuela Miguel Obregón de Tibás	1.115.000
Gimnasio Liceo de Coronado	4.300.000
Ampliación Liceo Santa Ana	3.950.000
Ampliación Liceo San Rafael Abajo de Desamparados	2.272.000

Nombre de la Obra	Monto ₡
Reconstrucción Escuela Central de Atenas	4.860.000
Ampliación Colegio Santo Domingo del Roble	2.100.000
Biblioteca Liceo San Carlos	740.000
Ampliación Colegio San Pablo de Heredia	1.977.000
Gimnasio Liceo de Siquirres	936.900
Establo de Terneros, Escuela de Ganadería, Balsa de Atenas	652.000
Ampliación Colegio Bagaces	996.000
Gimnasio y Ampliación Liceo de Miramar	2.200.000
Gimnasio Liceo de Cervantes de Alvarado	730.000
Ampliación Escuela Neworosky y Liceo de Puerto Cortés	4.400.000
Ampliación Liceo Mauro Fernández	920.000

PROGRAMA MEP - BID :

Dentro del Programa MEP-BID, en el cual el Ministerio de Obras Públicas y Transportes a través de la Dirección General de Edificaciones Nacionales da la supervisión técnica, se terminaron obras por valor de ₡ 32 millones y están en ejecución otras por ₡ 59 millones.

ASIGNACIONES FAMILIARES :

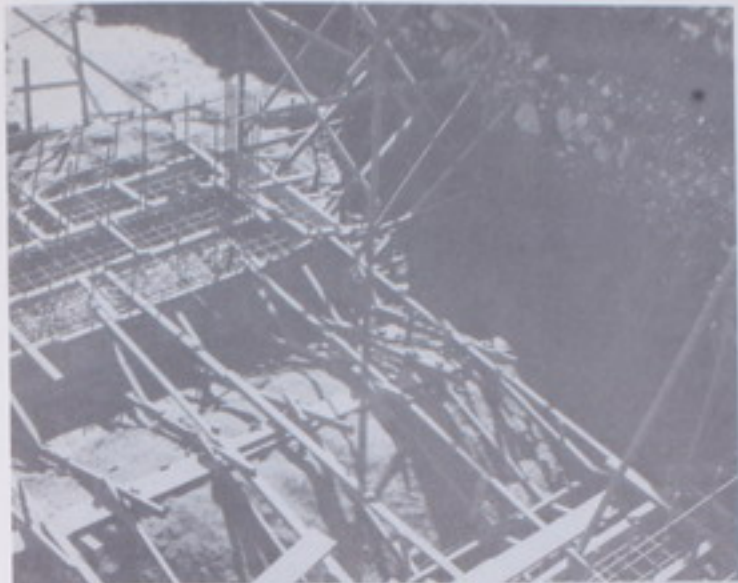
En el Programa de Asignaciones Familiares se realizaron trabajos por un valor de ₡ 5.2 millones, estando en construcción proyectos por un monto de ₡ 3.0 millones que se espera terminar en el presente año.

OBRAS POR ADMINISTRACION :

Por medio de las cinco Direcciones Regionales creadas al amparo de la reforma administrativa, se realizó en este campo una amplia labor en la construcción



San José - Siquirres - Puerto Viejo.



Una nueva vía, Carretera a Cartago.



Carretera Periférica.



Muy adelantada construcción de la carretera
Esparza - San Mateo.



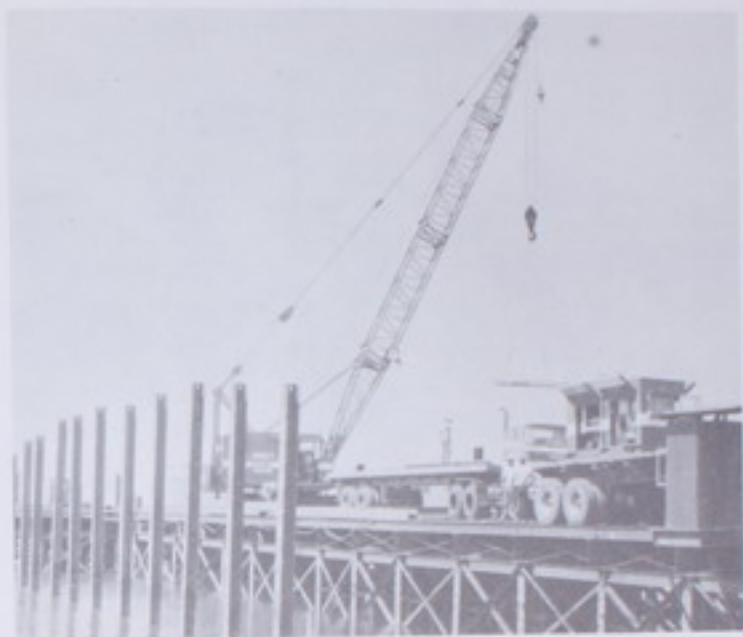
Reunión de Comunidades.



Proyecto Alemán de Puerto Limón.



Puerto Caldera.



Obras en Caldera.



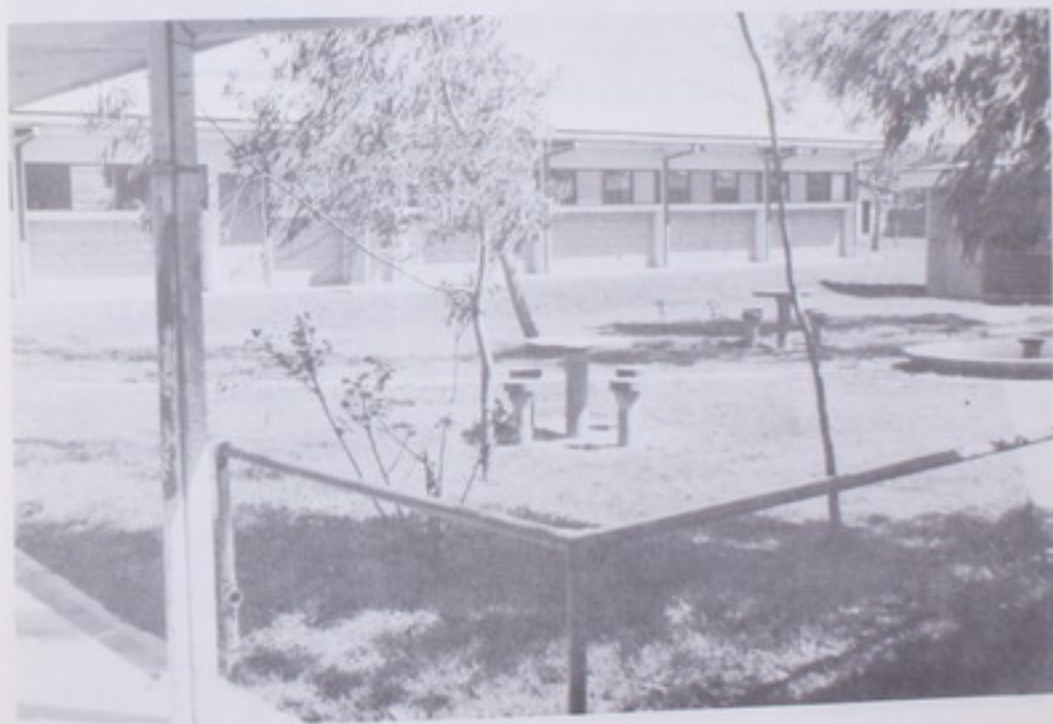
Construcción Escuela Nieworowsky.



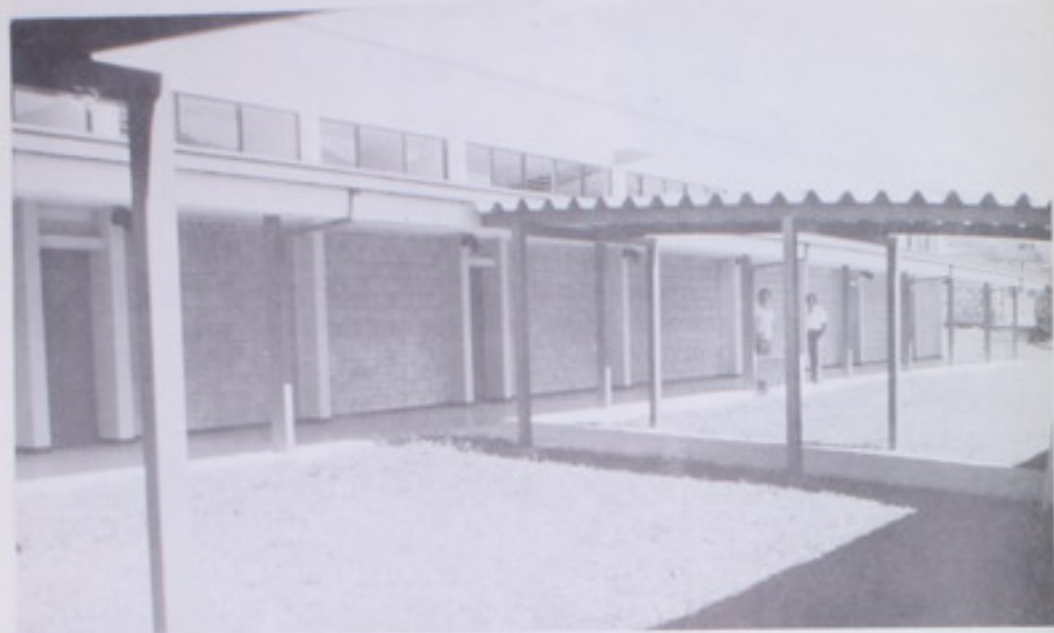
Ampliación Liceo León Cortés de Grecia.



Colegio San Luis Gonzaga



Colegio Elías Leiva del Guarco.



Liceo Mario Quirós Sasso (ampliación).



Colegio Vicente Lachner de Cartago.



Reconstrucción de vagonetas MACK y PEGASO.



MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS
Y TRANSPORTES

INFORME ANUAL

1979 - 1980

Editado
en el Departamento de
Relaciones Públicas

Director
Víctor Ml. Solano V.

Fotolitografiado
Instituto Geográfico Nacional

San José, Costa Rica