

**Gobierno de Costa Rica**  
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

## **INFORME FINAL**

---

**PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE**  
**SECCIÓN 1: ANTECEDENTES,**  
**OBJETIVOS Y OTROS**  
**COMPONENTES DEL PLAN**  
**SECCIÓN 2: GENERALIDADES**  
**SOBRE EL PAÍS**  
**SECCIÓN 3: POLÍTICAS Y**  
**ESTRATEGIAS PARA EL**  
**DESARROLLO DEL SECTOR**

---

**OCTUBRE 1995**





**BORRADOR**

SOLAMENTE PARA REVISION

## PREFACIO

El presente documento constituye una actualización del PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE, cuyo primer informe fue publicado a finales del año 1981, y cuya coordinación estuvo a cargo de la Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, con un aporte financiero del Banco Mundial, siendo en este momento esta misma entidad quien ha patrocinado esta actualización.

Se ha considerado una necesidad la actualización de este Plan en razón de contar con un documento que realice un diagnóstico de cada una de las modalidades de transporte, determine los aspectos de demanda actual y futura, analice el marco legal y los aspectos de organización y administración del sistema, para concluir en algunas recomendaciones principalmente en lo concerniente a mejoras en proyectos de infraestructura y rehabilitación y conservación de lo existente.

El documento que aquí se presenta ha sido elaborado con la participación de varios funcionarios de la Dirección General de Planificación del M.O.P.T., así como con el concurso de algunos consultores especializados en los campos de transporte por carretera, transporte marítimo, transporte aéreo y ferrocarriles.



# *PLAN NACIONAL DE TRANSPORTES*

## *CONTENIDO GENERAL*

### *TOMO I*

*Sección 1: Antecedentes, objetivos y otros componentes del Plan.*

*Sección 2: Generalidades sobre el país.*

*Sección 3: Políticas y estrategias para el desarrollo del Sector.*

### *TOMO II-A*

*Sección 4.1: Carreteras*

### *TOMO II-B*

*Sección 4.1: Carreteras*

### *TOMO III*

*Sección 4.2: Ferrocarriles*

### *TOMO IV*

*Sección 4.3: Transporte Aéreo*

### *TOMO V*

*Sección 4.4: Transporte Automotor*

### *TOMO VI*

*Sección 4.5: Plan Nacional de Desarrollo Portuario*

### *TOMO VII*

*Sección 4.6: Cabotaje y muelles para pesca artesanal*



## *CONTENIDO ESPECIFICO*

### *Sección 1: Antecedentes, objetivos y otros componentes fundamentales del Plan.*

- 1.1 Antecedentes.*
- 1.2 Objetivos.*
- 1.3 Partes Integrantes del Plan*
- 1.4 Resumen de políticas, perspectivas y los grandes proyectos en cada modalidad de transporte*

### *Sección 2: Generalidades sobre el país.*

- 2.1 Ubicación y extensión.*
- 2.2 Factores geográficos. climáticos y topográficos.*
- 2.3 Recursos Naturales.*
- 2.4 Desarrollo histórico de los medios de transporte.*

### *Sección 3: Políticas y estrategias para el desarrollo del Sector.*

- 3.1 Situación económica del país.*
- 3.2 El Plan Nacional de Desarrollo.*
- 3.3 El Plan Maestro de Aeropuertos.*
- 3.4 Planes portuarios.*
- 3.5 Proyectos identificados por medio de transporte.*
- 3.6 Plan quinquenal de inversiones.*
- 3.7 Análisis del presupuesto de las instituciones del Sector.*

### *Sección 4.1: Carreteras (Informe del Ing. Luis Miguel Girardotti)*

- 1. Introducción , resumen y conclusiones.*
- 2. Inventario Vial.*
- 3. Sistema de conteo.*



4. *Estadísticas de accidentes.*
5. *Plan de Inversiones Viales.*
6. *Estudio de Cargos a los usuarios de Carreteras.*
7. *Estudio de la demanda de tránsito y proyecciones.*
8. *Legislación del Transporte.*

#### *Sección 4.1: Carreteras*

1. *Organización del subsector y sus principales problemas.*
2. *Comentarios generales sobre el inventario de carreteras y puentes de la Red Vial Nacional.*
3. *Información sobre la Red Vial Cantonal.*
4. *Marco Legal vigente.*
5. *Antecedentes del análisis de la demanda.*
6. *Participación del sector privado.*
7. *Análisis de los ingresos y egresos del sector.*
8. *Aspectos generales sobre los cargos a los usuarios.*

#### *Sección 4.2: Ferrocarriles*

1. *La situación existente ( 1993-1995 )*
2. *Modelo de operaciones futuro ( 1996-2000 )*
3. *Valor del ferrocarril.*
4. *Conclusiones y recomendaciones.*

#### *Sección 4.3: Transporte Aéreo (Informe del Ing. Guillermo Alvarez Martínez)*

1. *Introducción.*
2. *Infraestructura Aeroportuaria Internacional.*
3. *Infraestructura Aeroportuaria Local.*
4. *Operación y Administración.*



5. Marco Legal.

6. Conclusiones y recomendaciones.

#### **Sección 4.4. Transporte Automotor**

1. Descripción de la flota de vehículos del país.
2. Análisis de la flota de transporte de carga.
3. Marco legal del transporte de carga.
4. Indices de productividad.
5. Cargos a los usuarios.
6. Recomendaciones para mejorar los servicios de carga: facilitación del transporte intermodal y otros.
7. Identificación, evaluación de proyectos.
8. Transporte interurbano de pasajeros: características del servicio.
9. Marco Legal.
10. Estructura empresarial.
11. Estructura tarifaria.
12. Terminales previstas en el Plan Maestro de Transporte Urbano y otros planes.
13. Identificación de proyectos.
14. Evaluación financiera y económica de proyectos.
15. Recomendaciones para mejorar el servicio.
16. Situación general del transporte urbano en San José
17. Identificación de proyectos de transporte público.
18. Identificación de proyectos mayores de infraestructura vial urbana.
19. Evaluación de proyectos de infraestructura vial y urbana.
20. Recomendaciones para mejorar la planificación urbana y su relación con el transporte.
21. Plan de inversiones recomendado.

**Sección 4.5: Plan Nacional de Desarrollo Portuario (Informe de la firma consultora OCDI)**

1. Política básica para el desarrollo Portuario de Costa Rica.
2. Proyecciones futuras de tráfico Portuario, de atracaderos de equipo requerido.
3. Administración y operación Portuaria.
4. Plan Maestro Portuario.
5. Diseño preliminar de las principales instalaciones Portuarias.
6. Privatización del sector Portuario y opciones institucionales en Costa Rica.
7. Análisis económico y financiero.

**Sección 4.6: Cabotaje y muelles para pesca artesanal**

1. Inventario de vías navegables e infraestructura disponible.
2. Equipos disponibles.
3. Marco legal del cabotaje.
4. Organización del cabotaje.
5. Análisis de la demanda.
6. Inventario de muelles para pesca artesanal.
7. Inventario de la flota de pesca.
8. Organización de la pesca artesanal.
9. Marco Legal de la pesca artesanal.
10. Análisis de la demanda.
11. Identificación de problemas.
12. Identificación de proyectos.



**Gobierno de Costa Rica**  
Ministerio de Obras Públicas y Transportes

## **INFORME FINAL**

---

**PLAN NACIONAL DE TRANSPORTE**  
**SECCIÓN 1: ANTECEDENTES,**  
**OBJETIVOS Y OTROS**  
**COMPONENTES DEL PLAN**  
**SECCIÓN 2: GENERALIDADES**  
**SOBRE EL PAÍS**  
**SECCIÓN 3: POLÍTICAS Y**  
**ESTRATEGIAS PARA EL**  
**DESARROLLO DEL SECTOR**

---

**OCTUBRE 1995**

**TOMO I**

## *CONTENIDO TOMO I*

### *Sección 1: Antecedentes, objetivos y otros componentes fundamentales del Plan.*

- 1.1 Antecedentes.*
- 1.2 Objetivos.*
- 1.3 Partes Integrantes del Plan*
- 1.4 Resumen de políticas, perspectivas y los grandes proyectos en cada modalidad de transporte*

### *Sección 2: Generalidades sobre el país.*

- 2.1 Ubicación y extensión.*
- 2.2 Factores geográficos, climáticos y topográficos.*
- 2.3 Recursos Naturales.*
- 2.4 Desarrollo histórico de los medios de transporte.*

### *Sección 3: Políticas y estrategias para el desarrollo del Sector.*

- 3.1 Situación económica del país.*
- 3.2 El Plan Nacional de Desarrollo.*
- 3.3 El Plan Maestro de Aeropuertos.*
- 3.4 Planes portuarios.*
- 3.5 Proyectos identificados por medio de transporte.*
- 3.6 Plan quinquenal de inversiones.*
- 3.7 Análisis del presupuesto de las instituciones del Sector.*



## 1. Antecedentes, objetivos y otros componentes fundamentales del Plan

### 1.1 Antecedentes

Después de haberse efectuado algunos diagnósticos del Sector Transporte durante la década de los años sesenta y setenta, el primer esfuerzo para elaborar un verdadero Plan Nacional de Transportes se efectuó durante el período 1979-1981 bajo el patrocinio del Banco Mundial y con la asistencia de la firma consultora Sytan International Inc.. Este primer documento tuvo dos propósitos fundamentales; en primer lugar, capacitar a funcionarios del MOPT en las técnicas de planificación y análisis de proyectos de transporte, y en segundo lugar, elaborar un documento que dictara las pautas y políticas a seguir en el Sector en el corto, mediano y largo plazo. Si bien es cierto este primer plan fue elaborado hace algo más de una década, en su mayor parte los proyectos que ahí se mencionan se han venido ejecutando y el plan ha mantenido su vigencia, sin embargo, hoy día se torna necesario su actualización, principalmente por los cambios en la tendencia de la demanda, los costos de los proyectos, la necesidad de destinar mayores recursos a programas de rehabilitación y conservación, los cambios en la economía mundial y nacional en cuanto a globalización y liberalización del comercio, así como los programas de reforma del Estado.

### 1.2 Objetivos

El objetivo general del presente documento consiste en una actualización del Plan Nacional de Transportes, a fin de contar con un instrumento que analice la situación de cada modalidad de transporte y contenga las pautas a seguir en un futuro, promoviendo la eficiencia económica del Sector.

Por otro lado, se pueden citar algunos objetivos específicos como son:

- Capacitar a funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en temas de planificación y análisis de proyectos.
- Brindar a los niveles superiores un instrumento para la orientación y toma de decisiones.
- Sustentar ante los organismos de crédito internacional los proyectos factibles de financiamiento, para satisfacer la demanda futura de bienes y servicios.
- Contar con un conjunto de políticas, estrategias y proyectos que le permitan al país tener en un futuro acceso a nuevos mercados, incrementar la capacidad



productiva, generar mayores fuentes de ingreso y mejorar en general el nivel de vida de los habitantes.

### 1.3 Partes integrantes del Plan.

La presente actualización del Plan Nacional de Transportes, no pretende ser tan exhaustiva como la versión del año 1981, sin embargo, se analizan todas las modalidades de transporte y en algunos casos ciertos capítulos, como el de puertos, fueron analizados con mayor profundidad, en razón de contarse con consultores especializados o por la importancia misma y actualidad del tema.

Los primeros capítulos del Plan corresponden a generalidades del país, políticas y estrategias para el desarrollo del sector, principalmente la situación económica nacional, la participación del sector transporte, las tendencias del comercio exterior, algunos de los planes elaborados en los últimos años y el análisis de la situación presupuestaria, aspectos todos estos que fueron elaborados por funcionarios de la Dirección General de Planificación. Posteriormente, el Plan continúa en capítulos concernientes a cada modalidad de transporte. La parte de transporte por carretera que parte de recomendaciones acerca del sistema de inventario, analiza y proyecta la demanda, analiza el marco legal, los ingresos y egresos del subsector, las inversiones a realizar en un futuro y la situación de la conservación vial, fue elaborado conjuntamente entre funcionarios de la D.G.P. con la participación del consultor Ing. Luis Miguel Girardotti. A pesar de que en el caso de los ferrocarriles, se habían elaborado algunas proyecciones de demanda y se había identificado algunos proyectos a futuro, la decisión del Gobierno en mayo de 1995 de realizar un cierre técnico del ferrocarril, motivó el cambiar la orientación del capítulo, de tal forma que se adoptó el denominado Plan Empresario 1995-1998 del INCOFER publicado en octubre del presente año y elaborado con la asistencia de la firma Canadian Pacific. En lo concerniente a transporte aéreo, la mayor parte del trabajo estuvo a cargo del consultor Ing. Guillermo Alvarez Martínez, abarcando el informe un inventario de la infraestructura existente, la organización y el marco legal, proyecciones de demanda, identificación de proyectos a ejecutar en un futuro tanto en aeropuertos internacionales como en los de servicio doméstico. El capítulo de Transporte Automotor mereció un análisis especial dada la importancia de los servicios que brinda esta modalidad de transporte y su alta participación en comparación con los otros tipos de transporte, abarcando este capítulo lo referente a la flota vehicular, transporte de carga en su organización y estructura empresarial y de tarifas, cargos en los usuarios, transporte de pasajeros, plan de transporte urbano y recomendaciones para mejorar el servicio e identificación de proyectos. Lo referente a transporte marítimo y puertos, de común acuerdo con el Banco Mundial, se analizó por separado



mediante la contratación de una firma consultora especializada que recayó en el O.C.D.I. de Japón, comprendiendo no solamente la identificación de proyectos de mejora y ampliación de los puertos, sino también la transformación de la administración y operación portuaria, incluyendo la posible privatización de infraestructura y servicios portuarios. Finalmente, el capítulo de cabotaje y muelles de pesca artesanal fue elaborado por funcionarios de la D.G.P., con énfasis en un diagnóstico de la situación existente, ya que no se identifican grandes proyectos en esta modalidad de transporte.

#### **1.4 Resumen de políticas, perspectivas y los grandes proyectos en cada modalidad de transporte.**

Antes de abordar los aspectos relacionados con la definición de políticas y proyectos en el sector transportes, debe entenderse que éstas deben responder a las metas globales del país. En términos muy generales, las metas que el país se ha fijado conciernen a mantener los principios democráticos y los derechos humanos a través de una activa participación popular, propiciar el desarrollo integral de la persona y el mejoramiento de la familia y la comunidad, eliminar la pobreza extrema y procurar el mejoramiento socioeconómico de los grupos marginados, reducir las desigualdades regionales del ingreso, promover la conformación de una estructura productiva adecuada para sustentar el desarrollo sostenible, aprovechar en forma racional los recursos naturales y humanos del país, avanzar hacia la integración inteligente con el mundo y buscar un Estado estratégico, ágil y concertador.

El reto que enfrenta Costa Rica en materia de reforma del Estado es la búsqueda de la eficiencia social en el sector público, buscando un balance entre costo, calidad y cobertura de los servicios.

A pesar de que la década de los ochenta se caracterizó por una serie de conflictos políticos a nivel internacional y bruscos cambios en la economía, en los primeros años de la década de los noventa, los rumbos están más definidos, en donde la globalización de las economías y la competitividad externa, significan las políticas de mayor relevancia. Los países han venido fomentando una mayor apertura comercial, con convenios bilaterales y multilaterales, existe una tendencia a la privatización de algunas empresas estatales se desregula el sector económico, las grandes potencias liberan recursos orientados a la inversión en proyectos de desarrollo y asistencia técnica a los países con menos posibilidades, se implementan acciones en relación con la modernización del estado, se tiende a la formación de grandes bloques económicos y de convenios bilaterales y multilaterales, así como también se emprenden acciones para un mejor y más eficaz aprovechamiento de los recursos lo cual conlleva un mayor interés por resolver los



problemas del medio ambiente.

En nuestro país, el modelo proteccionista de sustitución de importaciones, que prevaleció desde finales de los años sesenta y durante la década de los setenta, fue quedando atrás, principalmente esto ocurrió porque el proceso sustitutivo fue parcial, se concentró en la producción de bienes de consumo no duradero y contenía un alto grado de dependencia externa. Se inició el agotamiento del modelo y vino la crisis económica y financiera a nivel internacional y nacional. Se inician los cambios y un nuevo modelo en donde impera la apertura externa es la punta de lanza de la directriz fundamental que se ha venido aplicando. En materia de política monetaria y financiera, se abandona el uso de los topes de cartera como instrumento para asignación del crédito, se limita el otorgamiento de crédito subsidiado, se otorga a los bancos estatales y privados la facultad de establecer sus propias tasas de interés y se comienza a reformar el marco legal del sistema financiero nacional.

Desde el punto de vista de política fiscal la orientación es reducir cualitativa y cuantitativamente el grado de intervención estatal, teniendo como objetivo, en el marco de las finanzas públicas, el reducir el déficit fiscal. Los cambios en la política comercial se orienta a un proceso de desgravación arancelaria gradual. Finalmente, en materia de política cambiaria se abandonó la política de minidevaluaciones periódicas y se entregó a la oferta y la demanda la facultad de ir ajustando el tipo de cambio.

Ya a principios de la presente década, se aprecian cambios importantes en el comportamiento de las principales variables de la economía, con una marcada diversificación de la producción en donde la demanda externa se ha constituido en la principal fuente de dinamismo interno, por la ampliación y cambio de la estructura productiva que ha sido reorientada para competir en los mercados externos no tradicionales, y desde luego, la producción no tradicional de origen agrícola ha sido el rubro más dinámico.

Definitivamente, en todas las expectativas de crecimiento hacia futuro el Sector Transporte juega un papel fundamental en sus diferentes modalidades que lo integran, y la inversión oportuna en infraestructura y el mantenimiento adecuado de la misma, así como la regulación y el control de los diferentes medios, tiene aún un significado mayor. El papel que le toca jugar a la infraestructura y los servicios de transporte, es no solamente importante sino trascendental, por cuanto la demanda en transporte es una demanda "derivada" del desarrollo acontecido en otras actividades de la economía nacional. Por tanto, los recursos y esfuerzos deben orientarse hacia la búsqueda del principio de eficiencia económica de los transportes y la satisfacción plena de las metas nacionales.



Las políticas de transporte, entendidas como las metas expresadas en términos de pautas específicas para la toma y ejecución de decisiones, tienen que tener una convergencia con la definición clara de los objetivos del Sector Transporte; en términos generales, los objetivos del Sector son: lograr que el transporte sea eficiente y económico, buscar la administración eficiente para las empresas de transporte, promover las innovaciones tecnológicas en el Sector, propiciar la incorporación a la economía nacional en todas las regiones del país, facilitar la promoción de las exportaciones y el incremento del turismo y, hoy día, coadyuvar con las acciones enmarcadas por el programa de desarrollo sostenible. Además, en el momento actual cobra una gran relevancia las acciones para tratar de mitigar los problemas del medio ambiente.

Con lo anterior se ha pretendido dar un repaso general de la forma que deben contener las políticas del Sector, cuyas metas están en función del acontecer mundial y nacional, así como de un claro diagnóstico que debe tenerse para todas las modalidades de transporte.

Bajo los objetivos y políticas que ha definido el MOPT, como ente rector del Sector, y que buscan fundamentalmente una mayor eficiencia en la infraestructura y los servicios de transporte, la descentralización de servicios, la concesión para la ejecución y explotación de algunas obras por el sector privado, la promoción de innovaciones tecnológicas, la obtención de recursos permanentes para labores de conservación y la modernización institucional, se ha definido un conjunto de políticas y estrategias en infraestructura y servicios que constituyen los elementos fundamentales de la actualización del Plan Nacional de Transportes, temas que en forma muy resumida se comentan seguidamente.

En cuanto al transporte por carretera la principal política consiste en destinar cada vez mayores recursos a las tareas de rehabilitación y conservación de la red de carreteras y caminos en comparación con la construcción de nuevos proyectos. Los programas de rehabilitación, mejoramiento y construcción ya definidos y financiados por organismos de crédito internacional continuarán su ejecución, tomando en cuenta los programas de trabajo establecidos, el flujo de recursos foráneos y los topes del gasto público; entre éstos proyectos se encuentran el Proyecto Sectorial de Transportes, Carretera Interamericana, Carretera Costanera Sur, Puente Río Tempisque, rehabilitación y mejoramiento de un conjunto de carreteras de primer orden, rehabilitación y mejoramiento de caminos rurales, Carretera Naranjo-Florencia, Carretera Ciudad Colón-Qrotina, Carretera de Circunvalación y otros proyectos urbanos, así como terminales de autobuses. Algunos de los proyectos mencionados, podrían financiarse y ejecutarse mediante la aplicación de la Ley General de Concesión de Obra Pública. Para atender y financiar el



déficit de conservación vial de país se encuentra redactado un proyecto de Ley de Creación del Fondo de Conservación Vial, financiado con recursos provenientes de un impuesto aplicado al consumo de combustibles. Otra política es incrementar los controles de pesos y dimensiones de vehículos de carga. También se recomienda la modificación de la estructura de cargos a los usuarios en el transporte vial, así como algunos cambios en la legislación vigente, principalmente la Ley General de Concesión de Obra Pública, la Ley General de Caminos Públicos, las Leyes que regulan el transporte remunerado de personas en autobuses y taxis, la reglamentación referente a adquisición de terrenos y las leyes y reglamentos que conciernen a la adquisición de bienes o contratación de obras. Otro aspecto es el impulsar en un futuro el concepto de Administración de Pavimentos. En la parte de regulación y control del transporte carretero se implementarán proyectos de reducción de la contaminación ambiental, equipamiento para inspección vial y mejoras en la revisión técnica de vehículos.

El presente informe también efectúa un análisis de la flota vehicular del país, con énfasis en los aspectos administrativos, operativos, legales y de estructura empresarial en lo concernientes al transporte automotor.

La política de inversiones en puertos, tiene una íntima relación con las expectativas del comercio exterior y de las nuevas tecnologías que se den hacia futuro. El Plan Nacional de Desarrollo Portuario elaborado con asistencia de consultores japoneses recomienda mejoras y ampliaciones en los principales puertos de los litorales Atlántico y Pacífico para atender los volúmenes de carga pronosticados, el desarrollo de una terminal petrolera para RECOPE, mejoras en el muelle de Puntarenas para atender buques cruceros, así como otras mejoras necesarias en Golfito, Punta Morales y Quepos. Finalmente, el estudio profundiza en los temas relacionados con mejoras en la administración y operación de la autoridades portuarias y la posible privatización del sector portuario. En la regulación del transporte marítimo es necesario modernizar la legislación marítima ambiental, definir lineamientos claros para aprobación y aplicación de tarifas portuarias, ampliar la reglamentación para el transporte de mercancías peligrosas y mejorar las actividades de coordinación con las autoridades portuarias.

Desde el punto de vista del transporte aéreo, las políticas que se han dictado deben dar una respuesta efectiva al incremento del turismo en el país y a la promoción de las exportaciones. En inversiones en infraestructura, en el Aeropuerto Juan Internacional Juan Santamaría se harán expansiones de la terminal de pasajeros hacia el oeste, para dotar del espacio suficiente a los despachos de las líneas aéreas, servicios de migración y aduana y todos los requerimientos para la adecuada atención de entrada y salida de pasajeros, para lo cual será necesario



relocalizar las instalaciones de suministro de combustible de RECOPE y parte de las instalaciones de Coopesa Aviación; asimismo, se propone la construcción de una nueva terminal de carga aérea. Algunas de las obras se iniciarán prontamente con recursos disponibles del Consejo Técnico de Aviación Civil y eventualmente algunas podrían ser objeto de la aplicación de la Ley General Concesión de Obra Pública. En este mismo aeropuerto internacional será necesario introducir algunas mejoras a la vialidad circundante, incluyendo la intersección este, la relocalización de la calle paralela sur a la pista y continuar con la política de adquisición de mayor cantidad de terrenos en el sector sur, dado que el posible traslado de este aeropuerto a un sitio cercano a Orotina no será una realidad por lo menos en los próximos 20 años. Se terminarán las ampliaciones y mejoras en el Aeropuerto Tomás Guardia de Llanogrande de Liberia, cuya justificación se enmarca fundamentalmente en el desarrollo turístico del Golfo de Papagayo, así como el servir como aeropuerto alternativo. También se continuará con el programa de ampliación y mejoras de un conjunto de 16 pequeños aeropuertos de servicio doméstico, utilizando recursos del CETAC. Finalmente, en lo que concierne al Aeropuerto Tobías Bolaños en Pavas, se mantendrá como aeropuerto para la aviación general, con pocas inversiones en mejoras a la pista de aterrizaje y posible ampliación hacia el este, sin embargo, queda por definir a futuro su posible traslado a otro lugar.

En el caso de los ferrocarriles, cuya demanda y libertad de acción para fijar tarifas se vieron afectadas por la competencia de transporte carretero, originando grandes déficit financieros, el Gobierno tomó la determinación de efectuar un cierre técnico en mayo de 1995, sin embargo, la firma consultora Canadian Pacific ha realizado algunos estudios y se ha elaborado un Plan Empresarial 1995-1998 para el INCOFER, en el cual se establece la posibilidad de contar con una alternativa de transporte mediante la toma de algunas acciones como aporte de capital y realizar la concesión del sistema o parte de él a la empresa privada. Algunos de los activos del ferrocarril podrían ser vendidos, arrendados o dados en concesión, tal es el caso de la Planta Hidroeléctrica de Tacarcuna.

El Plan Nacional de Transportes concluye en un breve análisis acerca de la demanda, organización, marco legal y proyectos en el campo del cabotaje y muelles para pesca artesanal.



## 2. Generalidades del País

### 2.1 Ubicación y Extensión

La República de Costa Rica está situada en la parte meridional de la América Central, entre las latitudes  $8^{\circ}02'26''$  y  $11^{\circ}13'12''$  Norte, las longitudes  $82^{\circ}33'48''$  y  $85^{\circ}57'57''$  Oeste. Su capital San José, sus principales puertos Limón y Caldera, y su principal aeropuerto Juan Santamaría se encuentran localizados, casi exactamente en la latitud  $10^{\circ}$  norte.

Su territorio tiene una superficie de 51000 km<sup>2</sup>, y limita al norte con la República de Nicaragua con 300 km de frontera; al noroeste con el Mar Caribe, con 212 kilómetros de costa regular; al sureste con la República de Panamá, con 363 kilómetros de frontera; y al suroeste con el Océano Pacífico, con 1016 kilómetros de costa irregular. Como resultado de su configuración, el país tiene una longitud máxima de 464 km, un ancho mínimo de 119 km, y todos sus puntos se encuentran situados a menos de 100 km de distancia del mar.

### 2.2 Factores Geográficos, Climáticos y Topográficos

El relieve del terreno costarricense es muy variado, y está dominado por la presencia de un eje montañoso central, que se desarrolla de noroeste a sureste, el cual juega un papel muy importante en la conformación tanto de las características climáticas e hídricas del país, como del sistema nacional de transporte. Este eje montañoso se inicia cerca del Lago de Nicaragua y del Océano Pacífico con las sierras o Cordilleras Volcánicas de Guanacaste y de Tilarán, continúa con la Cordillera Volcánica Central y finaliza al sur con la Cordillera de Talamanca, que termina en territorio Panameño. Esta última es la de mayor amplitud y en ella se localizan las mayores altitudes del país, como el Cerro Chirripó Grande que se eleva a 3819 metros sobre el nivel del mar. También, la existencia de este sistema montañoso determina la división del territorio en dos vertientes: la del Atlántico hacia el norte y noreste, y la del Pacífico hacia el sur y el oeste.

En el centro del país, la Cordillera Volcánica Central y la Cordillera de Talamanca convergen para formar un región intermontana de clima



agradable, conocida con el nombre de Valle Central, con una altura media sobre el nivel del mar que oscila alrededor de los 1000 metros, donde se localizan cuatro de las siete capitales de provincia de Costa Rica, que conforman la llamada Gran Area Metropolitana de San José. No obstante que este Valle Central apenas comprende un poco más del seis por ciento del territorio nacional, en él reside más del 60 por ciento de la población total del país (estimada en 3.3 millones de habitantes en 1994). Esto se explica por las condiciones favorables de su clima intermontano y sus fértiles tierras, que han permitido el desarrollo en esta región de una variedad de productos agropecuarios incluyendo la mayor parte de las cosechas nacionales de café, caña de azúcar y hortalizas, y de las principales actividades industriales del país. Además, las altas montañas que rodean el Valle Central históricamente han constituido un obstáculo para el establecimiento de adecuadas vías de comunicación con las restantes regiones del país, particularmente con las áreas tropicales del Atlántico y del Pacífico.

Las llanuras del Atlántico ocupan cerca de un tercio de la superficie del país, y comprende las tierras bajas situadas a lo largo del litoral caribeño entre Panamá y Nicaragua. Se extienden hacia el interior hasta las estribaciones de las montañas, por el sur en una faja relativamente estrecha desde Panamá a Limón, la cual se ensancha considerablemente hacia la frontera con Nicaragua, deslizándose al oeste hasta las proximidades del Lago de Nicaragua, cerca del Océano Pacífico. En general, estas zonas tienen terrenos planos y bajos, con elevaciones de menos de 100 metros sobre el nivel del mar, y abarcan los valles de Talamanca y la Estrella, así como las llanuras de Tortuguero, Santa Clara, San Carlos y los Guatusos.

Las llanuras del Pacífico son más estrechas hacia el norte de la frontera con Panamá y al noroeste de la Península de Osa, pero desde Puntarenas hacia el noroeste, a lo largo del Golfo de Nicoya y en la cuenca del Río Tempisque, se ensancha considerablemente, para reducirse nuevamente cerca de la frontera con Nicaragua. Comprenden los valles de Coto Colorado, Diquís, Coto Brus, El General, Parrita y Tempisque, y las



llanuras peninsulares de Osa y Nicoya un poco más altas y onduladas que las anteriores, y donde existen las montañas más antiguas del país que han sido fuertemente erosionadas.

En las tierras bajas de clima caliente y generalmente húmedo, principalmente del Atlántico se desarrolla la importante actividad bananera del país, la cual se continúa explotando, en menor escala, en la zona sur. También en ellas se localizan las plantaciones de cacao, y se produce carne, caña de azúcar, arroz, frutas, y otros productos agropecuarios.

### 2.3 Recursos Naturales

Costa Rica posee abundantes recursos, tanto en la vertiente del Atlántico como en la del Pacífico, razón por la cual el potencial hidroeléctrico constituye probablemente uno de los recursos naturales más valiosos de que dispone el país. Sin embargo, desde el punto de vista del transporte, si bien es cierto que algunos de los ríos más caudalosos permiten la navegación en las planicies del Atlántico y del Pacífico, la presencia de numerosas corrientes de agua que fluyen hacia ambos océanos tiende a aumentar los costos de construcción de las vías terrestres y determina, generalmente, que éstas últimas tengan que localizarse atravesando el menor número posible de ríos, especialmente en las zonas más bajas donde muchos de ellos alcanzan considerables caudales y anchuras.

En general, las características topográficas del territorio impiden la existencia de ríos navegables en trechos apreciables de sus cursos. Asimismo, la existencia pluvial favorece el desarrollo de muchas actividades agrícolas, pero también tiene efectos desfavorables en lo que respecta a la construcción, mejoramiento y conservación de caminos, ferrocarriles, aeropuertos y otras instalaciones para el transporte.

### 2.4 Desarrollo Histórico de los Medios de Transporte

Históricamente, el desarrollo de los medios de transporte ha jugado un papel preponderante en el progreso económico y social de Costa Rica. Esta influencia tan decisiva del transporte sobre la economía nacional



puede apreciarse a través de la historia del país. En ella se destacan, por ejemplo, los efectos que tuvieron durante la época colonial, la introducción de los animales domésticos de tiro, el uso de la carreta y la apertura de caminos de mulas; luego durante los primeros años de vida independiente, la importación de diligencias, la construcción de los ferrocarriles y puertos de altura a finales del siglo XIX y principios del siguiente, y la intensificación del transporte marítimo y fluvial. Durante las primeras décadas del siglo XX, se inicia el empleo de tranvías eléctricos, la introducción de los vehículos automotores y la construcción de las primeras carreteras de tránsito permanente; más recientemente, el empleo de transporte aéreo local e internacional, la ampliación y modernización del transporte por tubería y el crecimiento del transporte intermodal.

Es un hecho comprobado que el período colonial, aun durante los primeros años de la época independiente, la ausencia casi total de vías de comunicación fue uno de los factores que mantuvieron al país en un estado de extrema pobreza, o de desarrollo muy lento e incipiente, sin embargo hacia finales del siglo XIX, esta difícil situación comenzó a cambiar gracias, por un lado, al impulso que para entonces había adquirido el cultivo del café, unido al que empezaba a tomar el del banano y el cacao; por otro lado, a la construcción de los ferrocarriles hacia los Océanos Atlántico y Pacífico. Todo ello marcó el inicio de un fuerte comercio de exportación, así como de importación, principalmente de materias primas y bienes manufacturados; lo que a su vez dio un considerable impulso al desarrollo económico del país.

En años posteriores, la extensión y mejoramiento de la red vial han facilitado la integración física del país, así como del Área Centroamericana, y han permitido llevar los beneficios del desarrollo a la mayor parte del territorio nacional.

Como puede verse, el mejoramiento de los medios de transporte, al facilitar el movimiento de mercancías y personas a costos más reducidos, hizo posible el paso de una economía de subsistencia que caracterizó a



Costa Rica durante sus primeros años, a la moderna economía de intercambio de la época actual.

En general, el transporte ha desempeñado un rol fundamental en la economía nacional, a causa de la fuerte dependencia del país de los productos de exportación y de los crecientes volúmenes de importación. También ha contribuido en forma significativa a la producción y el desarrollo del comercio local y regional. Habría que agregar a todo esto que el territorio de Costa Rica, en su mayor parte, tiene condiciones climáticas, hidrográficas y topográficas que dificultan, o hacen muy costosa la provisión y mantenimiento de instalaciones para el transporte.

### **3. POLITICAS Y ESTRATEGIAS PARA EL DESARROLLO DEL SECTOR TRANSPORTE**

Las bases principales para el desarrollo del Sector Transporte se encuentran en los objetivos que se han especificado para el desarrollo político, económico y social del país. Algunas de esas metas están enunciadas explícitamente en el Plan Nacional de Desarrollo, mientras que otras son inherentes a las políticas y programas que componen el Plan y a las creencias y tradiciones del pueblo costarricense.

#### **3.1 Situación Económica del País**

La economía costarricense, a lo largo de las diferentes etapas de su historia, ha experimentado un desarrollo progresivo, muy lento durante el período colonial y en las primeras décadas de vida independiente, pero comenzó a acelerarse gracias al cultivo del café y, posteriormente, a la producción bananera. A este crecimiento contribuyó también, en forma muy notoria, el desarrollo de los medios de transporte.

En las últimas décadas, y muy especialmente desde mediados del presente siglo, la economía nacional ha mantenido un crecimiento positivo, aunque con algunos altibajos.

Al final de los años sesenta, el modelo económico de sustitución de importaciones a escala centroamericana, completó la llamada "etapa fácil", y se hizo evidente la necesidad de ampliar nuevamente los mercados para



la producción nacional. El proyecto regional avanzó durante la década de los sesenta. Dio origen a un periodo de **crecimiento sostenido**, que unido al abundante ahorro externo permitió **avances** notables en la satisfacción de las necesidades básicas de la población en un proceso de desarrollo social, tanto en materia de salud y educación como en la infraestructura.

La consolidación del modelo se fundamentó en la aplicación de **políticas económicas proteccionistas y una fuerte intervención estatal en construcción de infraestructuras básicas**. Ya en la década de 1970 se observó una saturación temprana del mercado regional y la presencia de industrias intensivas en el uso de materias primas y bienes de capital importado, razón por la cual se realizó una serie de esfuerzos dirigidos a enfrentar las limitaciones y se generalizó el debate interno sobre la necesidad de diversificar y ampliar los mercados de exportación.

La crisis de principios de la década de los años ochenta actuó como catalizador del cambio. La inestabilidad política centroamericana convirtió el mercado regional en zona de guerra y provocó la ruptura definitiva del esquema sustitutivo. Se produce una crisis económica y financiera internacional, reflejada en una contracción de la demanda externa, el aumento de las tasas de interés y el estancamiento financiero externo.

A partir del año 1985 el énfasis de la política económica cambia hacia la configuración de un **nuevo modelo de crecimiento**. Aunque no se abandonan las preocupaciones en materia de estabilización, las políticas adoptadas buscan acelerar el proceso de apertura de la economía costarricense y su reinserción en el mercado internacional.

La transformación y modernización de la estructura productiva, para hacerla consistente con los requerimientos de la economía mundial, implicó abandonar gradualmente las políticas económicas proteccionistas aplicadas en el período de integración. La transformación productiva se estimuló a través de políticas dirigidas a modificar la estructura de precios relativos, como medio para reorganizar la producción nacional hacia el sector externo, especialmente hacia terceros mercados no tradicionales, se avanzó hacia la liberalización de los diferentes merca-



dos y se aplicaron políticas de ingresos más restrictivas concebidas para controlar la expansión de la demanda interna.

En materia de política monetaria y financiera, se adoptaron una serie de medidas para lograr la liberalización del mercado financiero con el fin de conformar un sector financiero moderno, ágil y dinámico, consistente con los requerimientos del nuevo modelo de desarrollo, en donde predomine la competencia entre los diferentes agentes financieros públicos y privados.

La política fiscal sufrió cambios significativos. El proceso de apertura externa planteó la necesidad de redefinir el rol del Estado, es decir, la reducción cualitativa y cuantitativa del grado de intervención del Sector Público Costarricense. Se aprecian acciones en dos áreas complementarias: la reforma financiera, que trae consigo cambios en las políticas de ingresos y gastos y la reforma del Estado que se vincula más a los cambios de carácter institucional y funcional. Específicamente se inicia un programa de movilidad laboral voluntaria para disminuir el empleo público; se establece la Ley Marco de Pensiones para reducir la dispersión y el costo de los regímenes vigentes; y se reforman los CATs para bajar el elevado costo asociado a la promoción del sector exportador no tradicional. Asimismo, se establece la eliminación de subsidios a la producción de bienes y servicios y se impulsa la reasignación del gasto público y social para favorecer las áreas de vivienda y seguridad social. En el área de reforma del Estado se impulsa la privatización de las empresas públicas y la determinación de no fijar más el precio de un conjunto de bienes y servicios. Se inicia la venta de las empresas subsidiarias de CODESA<sup>1</sup>, con el objeto de excluir al Estado de la producción de bienes de naturaleza privada y se reduce el grado de regulación que ejerce el Estado en la fijación de precios.

Por otro lado, la liberalización del comercio internacional llevó a un cambio en la política comercial en donde se destaca la reducción de los

---

<sup>1</sup>.- Corporación de Desarrollo S.A.



impuestos a las importaciones y las exportaciones. El sistema de incentivos fue modificado para favorecer las exportaciones no tradicionales a terceros mercados (entre estos incentivos están: crédito preferencial, asistencia técnica y exención de impuestos). Simultáneamente, se inicia un proceso de desgravación arancelaria gradual, cuya meta es unificar el esquema tarifario, se eliminan las sobretasas a la importación y los depósitos previos y se simplifican los trámites de exportación e importación.

La liberalización del mercado cambiario en marzo de 1992 significó un cambio en la política cambiaria al entregar el Banco Central de Costa Rica, a la oferta y la demanda, la facultad de determinar el tipo de cambio. En este campo se busca avanzar hacia la liberalización del mercado de capitales y coadyuvar a la modernización del sistema financiero nacional.

En resumen, el nuevo modelo de desarrollo significó un cambio en la política económica y alteró la dinámica tradicional de los diferentes sectores sociales, económicos y políticos.

### 3.1.1. CRECIMIENTO DE LA ECONOMIA POR SECTORES PRODUCTIVOS

Al finalizar la década de los ochenta se aprecian cambios importantes en el comportamiento de las principales variables económicas. Las tendencias más claras se evidencian a partir del año 1986.

El comportamiento de los sectores productivos (sus tendencias más claras) se aprecia a partir de 1986, año en que se acelera el proceso de apertura externa y se comienza a hacer más claro el nuevo esquema de desarrollo y la nueva política económica.

Las actividades que muestran un comportamiento más estable y dinámico, son las que están más estrechamente vinculadas al sector exportador, como es el caso de los sectores agropecuario, transporte y



comunicaciones. Además hay una fuerte expansión de los servicios financieros.

Los sectores cuya producción está destinada principalmente al mercado interno, como sucede para el comercio y la industria, muestran un crecimiento aceptable pero moderado.

Los esfuerzos por reformar el Sector Público se aprecian indirectamente en el comportamiento del valor agregado del Gobierno Central que aumenta en promedio 5.2% en el periodo 1960 - 1980 y solo 1.3% en el periodo 1982 - 1991. Además, solamente el sector construcción experimenta una contracción a partir del año 1986, debido a la fuerte disminución de la inversión pública.

A principios de 1990, la economía se enfrentaba con dos serios desequilibrios: el de las finanzas públicas y el externo.

Si bien del conjunto de medidas de política económica aplicadas generan efectos desfavorables sobre diversas variables, tales como el empleo, tasas de interés, inversión, precios etc., cabe destacar que la tasa de crecimiento real del Producto Interno Bruto fue bastante satisfactoria. Se logró iniciar un proceso de neutralización de los desequilibrios internos y externos de la economía con el fin de lograr en 1991 sentar las bases para alcanzar una estabilidad financiera coadyuvante del proceso de reactivación. Todas las actividades productivas, excepto construcción, experimentaron tasas de variación positivas, aunque inferiores a los de 1989, salvo en electricidad y agua.

Los sectores agropecuario, comercio, industria manufacturera, establecimientos financieros, transporte y comunicaciones son los que más contribuyeron al crecimiento del PIB.

Los rubros que más aportaron al comportamiento del Sector Agropecuario fueron el auge de la producción bananera, el ritmo ascendente en



la producción de bienes no tradicionales de exportación (tales como flores y follaje) y la ganadería vacuna de carne.

En el **Sector Manufacturero**, el crecimiento se debió fundamentalmente al comportamiento de algunas industrias tradicionales (producción de azúcar, elaboración de productos lácteos, preparación y conservación de carnes) y el aumento de la producción con destino al mercado externo; no obstante, esta última se expandió con menor fuerza que la del año precedente, debido posiblemente a la tendencia recesiva en la economía de los Estados Unidos y a una menor demanda de productos costarricenses en el mercado centroamericano.

El **Comercio** y el **Transporte** reflejaron la desaceleración de la industria y del agro; sin embargo, el aumento del 13.4% que se dio en las importaciones (especialmente de bienes finales), compensó la contracción y contribuyó a que tales sectores mostraran una expansión conjunta de 5.2%.

Al terminar el año 1990 el país se enfrentaba con fuertes déficits en la balanza de pagos y en las finanzas del sector público, así como con una aceleración en el ritmo de crecimiento de los precios.

En 1991 las finanzas del **Sector Público** combinado registraron una mejora importante. El déficit respecto al PIB fue del 2% (5.2% en 1990). Dicha mejora se logró, básicamente mediante el incremento de los ingresos que produjo el ajuste de precios y tarifas, el aumento del impuesto de ventas y de las sobretasas a las importaciones, y de una mayor racionalización del gasto público.

En 1991 la disponibilidad global de bienes y servicios en la economía costarricense registró un descenso del 1% con respecto a 1990.

El factor más dinámico en el crecimiento alcanzado por el Producto Interno Bruto fue la demanda externa, que activó al sector exportador, en especial la producción del banano, de productos agrícolas no tradiciona-



les y servicios turísticos, lo cual se reflejó en los crecimientos logrados por el **sector agropecuario** y en algunas ramas del transporte y del comercio relacionados con el turismo, particularmente aviación, /agencias de viajes, hoteles y restaurantes.

Otros sectores productivos mostraron una desaceleración en su crecimiento, tal es el caso del **comercio** y los **servicios de transporte**. En el comercio también contribuyó la contratación de la corriente de manufacturas de demanda interna; sin embargo, el aumento de la comercialización de productos agropecuarios y los incrementos en los servicios de hoteles y restaurantes compensaron los descensos registrados en el comercio de bienes importados e industriales.

La producción interna de bienes de capital, medida por el valor agregado del **sector construcción**, se contrajo por segundo año consecutivo, a un ritmo anual superior al 13%. El nivel relativamente alto de las tasas de interés activas, aunado al incremento de precios en los materiales de construcción, incidieron sobre la edificación de viviendas.

Finalmente, se destaca la desaceleración del 8.3% en 1990 al 1.2% en 1991, registrada en el crecimiento del **sector de establecimientos financieros, seguros y servicios** prestados a las empresas. El sector bancario, tanto estatal como privado, mostró una contención en su ritmo de crecimiento, producto de las medidas monetarias adoptadas para procurar un mayor control de la liquidez de la economía y de la desaceleración de los servicios de comercio exterior ligados a las importaciones.

Durante 1992 los resultados microeconómicos obtenidos fueron, en términos generales, muy favorables. El PIB global y el per-cápita registraron tasas de crecimiento del 7.3% y 4.9% en su orden, lo cual incidió en una importante disminución de la tasa de desempleo abierto ubicándose en 4.1%. El déficit del **sector público** combinado se situó en un 1.4%, del PIB (2.2% en 1991).



Las medidas de ajuste aplicadas antes de 1992 y las reformas económicas emprendidas, crearon las condiciones necesarias para que el país experimentara un desenvolvimiento macroeconómico favorable en dicho año, sin que el fuerte crecimiento que registró el déficit comercial y los excesos de liquidez que en general caracterizaron a 1992, obstaculizaran ese desenvolvimiento.

La producción de bienes y servicios, medida por el PIB, aumentó en un 7.3% en 1992 con respecto a la obtenida en 1991. Sobresale el hecho de que todos los sectores incrementaron su producción. Destacan con un aporte conjunto del 81% al aumento del PIB, los siguientes: Industria manufacturera; comercio, restaurantes y hoteles; transportes, almacenamiento y comunicaciones; establecimientos financieros, seguros y otros servicios prestados a las empresas.

El Sector Agropecuario aumentó su producción en un 3% pues el desarrollo bananero y las actividades agrícolas no tradicionales más que compensaron la menor producción cafetalera, cuya caída (8%) fue resultado de su comportamiento cíclico y de la menor atención de las plantaciones por la merma del precio en el mercado internacional.

En el año 1993 el PIB creció a una tasa real de 6.1%, comportamiento satisfactorio luego del significativo repunte observado en 1992 (7.7%). La dinámica del crecimiento durante 1992 se sustentó principalmente en cuatro sectores productivos: Industria (6.5%), comercio, restaurantes y hoteles (8.2%), transportes, comunicaciones y almacenaje (11.3%) y establecimientos financieros (13.7%), aunque el resto de las actividades también mostró claros signos de aumento.

El sector agropecuario continuó creciendo pero a tasas inferiores a las obtenidas en el resto de las actividades productivas. El incremento observado en 1993 obedece principalmente al aumento de la producción bananera (10.7%) y de las exportaciones de productos no tradicionales (18.3%) en especial flores, follajes, melones, piñas y tubérculos, bienes



que gozan de buena aceptación en los mercados externos y reportan rendimientos relativamente altos a los productores. La imposición de cuotas a la exportación del banano latinoamericano por parte de la Comunidad Europea redundó en esfuerzos por colocar la mayor cantidad de fruta en los Estados Unidos y en países como Bélgica y Alemania. Los crecimientos de los productos mencionados se vieron contrarrestados por la reducción del grupo de los granos básicos y del café.

La expansión de la **industria** manufacturera estuvo motivada, tanto por el incremento en las exportaciones a Centroamérica y a terceros mercados (11.2%) como en la demanda interna (3.2%), producto de la mayor capacidad de compra originada por el crecimiento de los salarios reales y el empleo, así como del aumento en el crédito bancario concedido durante el año. La agroindustria tradicional mostró una marcada recuperación especialmente las actividades de beneficiado de café, fabricación de productos lácteos, matanza de ganado y preparación y conservación de carne.

El incremento en la **actividad comercial** fue el resultado del aumento en prácticamente todos los grupos que conformaron este sector, debido a la mayor demanda de bienes de origen nacional e importado. Por su parte, la **hotelería y restaurantes** continúan en su fase expansiva a raíz del impulso del turismo receptivo (la afluencia de visitantes durante 1993 se incrementó aproximadamente en 13.9%), y el aumento en los ingresos de los hogares residentes.

Por su parte, el crecimiento experimentado en el **sector transporte** lo explican, por un lado, las actividades relacionadas con el turismo, especialmente en la rama de aviación, que registró un aumento en el número de pasajeros transportados durante la temporada alta de fin de año, y por otro, las ligadas al trasiego de mercaderías para el comercio exterior, dado el comportamiento dinámico de las importaciones y exportaciones. Adicionalmente es importante destacar el crecimiento mostrado por las **telecomunicaciones**, tanto del tráfico telefónico nacional e internacional, como el uso del facsimil.



Los servicios bancarios relacionados con el comercio exterior y la intermediación financiera crecieron a un ritmo superior al año precedente. El mayor número de transacciones crediticias y financieras requeridas para movilizar la producción en aumento, así como la afluencia de capitales del exterior, que proporcionaron al sector bancario mayores recursos para sus operaciones activas, son los factores que explican el comportamiento estimado para este sector:

Un mejor horizonte para el inversionista, sustentado en perspectivas más claras en torno a la inflación y la estabilidad general de la economía y una amplia oferta de crédito, explicaron el resultado observado en el sector de la construcción (4.7%). Se estima que durante 1993, las nuevas construcciones realizadas por el sector privado aumentaron en un 6% respecto al año anterior, especialmente las destinadas a las actividades de turismo y comercio. Se continuó con la ejecución de obras por parte de las empresas estatales, en especial las productoras de energía eléctrica, agua y riego, que desarrollaron proyectos importantes para aumentar su capacidad instalada.

La instrucción privada, los servicios de diversión relacionados con el turismo, servicios de radio y televisión vinculados con la campaña electoral, los servicios domésticos y los servicios médicos, son las actividades que mayor dinamismo presentaron en el Sector Servicios Personales, para reflejar en total una tasa de 4.5%.

El consumo real del Gobierno General presentó para este período una tasa de crecimiento de 4.5%, que se atribuye, por un lado a que este fue un año preelectoral. Contribuyó a este mayor consumo, el hecho de que los ingresos tributarios fueron satisfactorios y a que no se continuó con el programa de movilidad laboral, sino que más bien se dio un incremento en el empleo de este sector.

La economía costarricense durante 1994, si bien continuó creciendo a buen ritmo, (4.5% en términos reales), registró variantes en algunos de sus principales parámetros que afectaron la relativa estabilidad alcan-



zada en el año anterior y que, de una u otra forma, provocaron cambios en el comportamiento de los principales agregados macroeconómicos del sector real.

Todas las actividades productivas contribuyeron positivamente al incremento observado en el PIB, aunque mostraron tasas inferiores a las registradas en 1993, salvo Electricidad y Agua y Gobierno General, que aumentaron a un ritmo mayor.

Dentro de la evolución sectorial, se destaca la expansión de las actividades suministradoras de servicios, como Electricidad y Agua, Transporte, Almacenamiento y Comunicaciones y Establecimientos Financieros, seguros y otros servicios prestados a las empresas, que crecieron alrededor del 7%.

En la primera actividad citada, la demanda de energía eléctrica por parte del sector residencial explica más del 40% del ascenso en las ventas de las empresas distribuidoras, esto como resultado del mayor número de viviendas construidas en los últimos dos años y del aumento en la cantidad de electrodomésticos adquiridos por los hogares en ese período. La evolución de las telecomunicaciones tanto internas como internacionales así como la ampliación de nuevas rutas de destino en el transporte de pasajeros por avión, son los factores que mantienen alto el crecimiento del Sector Transporte.

El sector agropecuario continuó mostrando un débil crecimiento (2.4% y 2.6% en 1993 y 1994, respectivamente) determinado principalmente por el comportamiento de la actividad cafetalera, que mostró tasas de variación negativas tanto en su fase agrícola como en la manufacturera, y sobre las que incidió la reducción en el área sembrada y la escasa asistencia a los cafetales, resultado de los bajos precios registrados hasta finales de 1993, así como del adelanto en la recolección de la cosecha 92-93. La exportación de banano, a su vez, se desaceleró cerca de ocho puntos porcentuales durante el año 1994 debido a factores climáticos adversos, la mayor exigencia de calidad de la fruta por parte de las compañías



exportadoras por la sobre-oferta mundial, la incertidumbre generada por la fijación de cuotas por parte de la comunidad europea y las dificultades financieras de algunas de las unidades productoras.

En relación con el sector **manufacturero**, cabe indicar que aunque el descenso en la actividad de beneficiado de café le imprimió un elemento moderador al crecimiento de dicho sector durante 1994, los indicadores disponibles muestran que el resto de las actividades de este sector crecieron incluso a un ritmo mayor que el observado en 1993. Este repunte tiene su origen principalmente en las industrias productoras de bienes de consumo final y, en menor medida, en la producción de insumos para la construcción y la agricultura. La demanda interna que enfrentó la manufactura permitió un aumento de las ventas en el mercado interno de 5.3% mientras que la producción exportable registró una variación de 10.1%, siendo la primera la que explica en un 59% esta mayor producción en el año 1994.

La reducción en la tasa de crecimiento del sector **construcción** en 1994 en relación con la observada en 1993 (4.2% y 16.5%, respectivamente), se explica por la baja en la demanda de obras públicas por licitación, principalmente en el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la Caja Costarricense del Seguro Social y RECOPE, ya que, por otra parte se estima que la producción destinada al Sector Privado creció en un 9%.

El incremento en el PIB permitió que se generaran cerca de 41.000 nuevos empleos, lo que mantuvo prácticamente inalterada la tasa de desempleo abierto (4.2%), aunque se produjo un aumento en la tasa de subempleo visible. En la generación de nuevos empleos destacan el sector manufacturero que modificó la tendencia a la reducción de puestos de trabajo evidenciada en el año 1993, al registrar un aumento de 3.4% en el personal ocupado, así como el sector **comercio**, que en los dos últimos años ha sido el que mayor aporte ha dado al crecimiento del empleo, al aumentar 10.2% en promedio, durante ese período.



La política económica ejecutada en 1994 por el Banco Central de Costa Rica tuvo como uno de sus objetivos principales mejorar la posición del sector externo costarricense, ello dentro del modelo de apertura comercial que ha venido impulsando el país en los últimos años, y en el contexto de globalización que ha caracterizado recientemente a la economía mundial. A nivel micro, destacan las medidas tendientes a fortalecer el régimen cambiario de flotación dirigida, la reducción de entrabamientos a los flujos comerciales y financieros y los esfuerzos que se han realizado para cumplir con los compromisos de la deuda pública externa. En el Cuadro 3.1.1 se muestra la evolución del PIB durante el período 1980-94, así como su estructura según clase de actividad económica.

### 3.1.2 Participación del Sector Transportes en la Economía Nacional.

#### 3.1.2.1 Evolución del Sistema de Transporte.

Toda actividad económica requiere de los servicios de transporte como sector complementario, especialmente la producción que determina la magnitud, naturaleza y modalidad de la demanda. Además el sistema de transporte constituye un factor muy importante que contribuye a limitar y determinar las posibilidades y el ritmo de desarrollo de la economía en su conjunto.

La economía costarricense, que se basa fundamentalmente en la producción agrícola, le ha concedido a las carreteras un papel destacado dentro del sistema de transporte. Los ferrocarriles tuvieron una función económica muy específica ya que sirvieron de enlace del Valle Central con los principales puertos del país. El transporte por agua tiene importancia exclusivamente en la movilización del comercio exterior. El transporte aéreo internacional ha tenido un crecimiento considerable tanto de pasajeros como de carga, mientras que el doméstico viene desempeñando un papel importante en la movilización de turistas dentro del territorio nacional.

En términos generales, la evolución de los medios de transporte ha tenido una similitud con la evolución de la economía costarricense.



### 3.1.2.2. Producto Interno Bruto del Sector Transporte

El Cuadro 3.1.2.2 muestra la relación entre el Producto Interno Bruto del Sector Transporte y el Producto Interno Bruto Nacional. El PIB del Sector Transporte a precios corrientes ha tenido una expansión en este periodo, cuya tasa geométrica anual de crecimiento es de 26.24% a 1993. También se puede ver que la participación del PIB del Sector Transporte en relación con el PIB Nacional se ha reducido de 2.8% a 2.2% en el periodo 1980-93.

El crecimiento del PIB del Sector Transporte en colones corrientes es atribuible al aumento en las tarifas, principalmente en los años 80 a 84. En 1986 y 1990 las tasas de crecimiento se mantuvieron muy cercanas debido a que en esos años se logra cierto grado de estabilidad económica. En el año 1992 se observa un fuerte incremento en el PIB del Sector debido a la importación de automóviles que creció para este año en 196%.

### 3.1.2.3 Producto Interno Bruto del Sector Transporte según medios.

El Cuadro 3.1.2.3 muestra el PIB del Sector Transporte según medios para el periodo 1980-93. De los cuatro medios de transporte el que presentó la mayor tasa de crecimiento geométrico fue el aéreo con un 30.6% seguido por el fluvial y marítimo con 30.0%, luego el carretero con 25.1% y por último el transporte ferroviario con 9.4%.

El Transporte Terrestre o Carretero representa el mayor valor dentro del PIB del sector. Su mayor contribución se debe a que con la construcción de nuevas carreteras y caminos vecinales se ha incrementado la producción y comercialización de productos agrícolas e industriales.

El Transporte Fluvial y Marítimo tiene el segundo lugar. Este subsector es de suma importancia en actividades de importación y exportación con los países de Norte América, Europa y Asia. Su auge se atribuye a las crecientes exportaciones de productos agrícolas especialmente banano y productos no tradicionales a terceros mercados.



El Transporte Aéreo es el de mayor crecimiento en comparación con las otras modalidades de transporte. Este crecimiento se justifica tanto por las inversiones realizadas como por el crecimiento del turismo y la movilización de carga de exportación. En lo que respecta al tráfico internacional de pasajeros este ha aumentado debido a la promoción turística y llegada a Costa Rica de líneas aéreas importantes.

El Transporte por Ferrocarril es el de menor contribución del sector. Su baja participación se puede explicar por el elevado costo de inversión, operación y mantenimiento, la construcción de carreteras y la utilización de autobuses modernos que han generado una considerable reducción en tiempo del servicio. El transporte de carga se ha mantenido estable sobre todo en el transporte de cajas de banano en el litoral Atlántico. Por último el Ferrocarril al Pacífico transporta mercancías de importación y exportación de muy alto tonelaje hacia el muelle de Caldera.

Cabe señalar que el sector agrícola ha contribuido significativamente al crecimiento del PIB transportes como lo demuestra el hecho de que solamente en el caso del banano que representa cerca del 60% del volumen anual de exportación del país, un 91% utiliza el transporte marítimo. De ese 60%, un 33% se transporta por ferrocarril y el resto por carretera. Otros tráficos importantes de exportación representan el 25% del volumen exportado y lo constituyen el café, cemento, azúcar y carne. Por otra parte, se determina la importancia que representa la utilización del transporte por carretera dentro del territorio nacional abarcando en promedio el 93% de la movilización total de toneladas y pasajeros transportados.

### 3.1.3 Tendencias del Comercio Exterior.

En 1990 la balanza de pagos de Costa Rica registró un déficit comercial de \$671.4 millones, un saldo negativo de \$55 millones en los servicios, una entrada neta de \$212.7 millones por concepto de transferencias unilaterales y de \$227.6 millones por movimiento de capital. Esto produjo una pérdida de reservas monetarias internacionales netas en poder del



Sistema Bancario Nacional de \$286.1 millones. Finalmente el saldo deficitario de la balanza comercial fue el resultado de un ascenso del 16.6% en las importaciones contra un 2.4% en las exportaciones de bienes.

Con el propósito de enfrentar el desequilibrio del sector externo, durante este año se continuó con la política cambiaria de ajustes periódicos del colón con respecto al dólar de los Estados Unidos. Sin embargo, varios factores restaron efectividad a la política cambiaria e influyeron negativamente en la evolución del comercio internacional. Así, en el caso de las exportaciones, su crecimiento estuvo afectado, entre otros factores, por la disminución en el precio internacional del café y por un dinamismo de la demanda externa.

En relación con las compras externas de bienes, su incremento se vio favorecido por la rebaja del depósito previo, el mayor crecimiento del crédito bancario con respecto al observado en el año precedente, la alta participación del Sistema Bancario Nacional en el financiamiento del déficit fiscal, la sobrevaluación del colón (que se registró en el año 1989 y en el primer semestre de 1990), el incremento a partir de agosto de 1990 en el precio promedio del barril de hidrocarburos (debido al conflicto en el Golfo Pérsico) y las desgravaciones arancelarias que se produjeron tanto en 1989 como en 1990.

Costa Rica emprendió en 1993 acciones económicas que buscaban mejorar la situación del sector externo dentro de las que destacan: la aplicación de una política cambiaria estable con el fin de mejorar el precio relativo de los bienes y servicios transables, el estímulo a la afluencia de capitales privados hacia el país y los esfuerzos que se realizaron para renegociar y cumplir con los compromisos de la deuda pública externa. Paralelamente, se continuó con la inserción de la economía nacional en los mercados internacionales con acciones orientadas hacia la reducción de obstáculos al comercio internacional y a consolidar la liberalización del régimen cambiario y de la cuenta de capitales.



Estas medidas económicas han redundado en una mayor apertura de la economía costarricense que se ha reflejado en una participación creciente del comercio internacional y de los flujos de capital en la actividad económica nacional.

El comportamiento del déficit comercial se origina en el mayor incremento de las compras externas (18.8%) en relación con el de las exportaciones (13.4%). La aceleración de las importaciones estuvo influida por el dinamismo de la actividad económica interna, la reducción de barreras arancelarias y no arancelarias y el mayor uso de crédito, tanto interno como externo, por parte del sector privado nacional. Esta expansión de las compras externas de bienes se dio sobretodo en los rubros de bienes de capital, especialmente los destinados a la industria y minería y para transporte, y en los bienes de consumo donde destacó la mayor adquisición de vehículos de transporte particular. Por otro lado, en los últimos años se ha presentado una variación en la composición de las importaciones de bienes, los bienes de capital y de consumo han venido aumentando su participación dentro del total de compras externas, mientras que las adquisiciones de materias primas han disminuido su importancia relativa.

El incremento de las ventas de bienes nacionales al exterior se explica principalmente por la aplicación de una política cambiaria estable, por la recuperación de la economía estadounidense que se reflejó en un incremento en la demanda por artículos, en especial de origen no tradicional y por la mejora registrada en los términos internacionales del intercambio. En efecto, los productos no tradicionales registraron una expansión del 15% con respecto al año precedente, donde sobresalió la mayor colocación de productos industriales, mientras que las ventas de artículos tradicionales experimentaron un incremento del 9.1%, que se explica por los mayores envíos de banano y carne fresca.

En los Cuadros 3.1.3.1; 3.1.3.2; 3.1.3.3 Y 3.1.3.4 se describe el comportamiento del Sector Exportador.



### 3.2 El Plan Nacional de Desarrollo

El Plan Nacional de Desarrollo 1994/1998 se ha concebido como el proyecto político que conducirá a la sociedad costarricense por el camino del desarrollo sostenible y la equidad. Su objetivo fundamental es el alcance del mayor bienestar para el mayor número de habitantes dentro de un proceso de desarrollo sostenible.

Con miras al alcance de este reto la estrategia que guiará la acción del Gobierno durante el período 1994-1998 fue diseñada a partir de cinco grandes orientaciones o líneas de acción a saber:

- a. Alcanzar una sociedad solidaria e integrada por las oportunidades favoreciendo el desarrollo de la capacidad productiva y organizativa
- b. Fomentar una integración inteligente con el mundo de manera que la especialización del país se base en el uso racional, sofisticado y bien pagado de los recursos naturales y de su mano de obra y procurando que el crecimiento económico se complemente con las metas de integración social y la sostenibilidad del desarrollo.
- c. Lograr un desarrollo sostenible restableciendo el equilibrio entre la sociedad y la naturaleza y entre la modernidad y la tradición sobre una base en que prime el uso racional de los recursos.
- d. Fortalecer un Estado estratégico, ágil y concertador mediante una redefinición de sus objetivos y modernizando sus instituciones.
- e. Pasar de una democracia formal a una democracia participativa a través de una renovación profunda de la institucionalidad democrática del país en la perspectiva de promover formas avanzadas de participación de la comunidad y la ciudadanía en el poder del Estado que garanticen la estabilidad sociopolítica y económica.

Estas líneas de acción definen cinco grandes áreas que son el objeto de coordinación de la acción gubernamental:



- A. El Area Social.
- B. El Area Económica.
- C. El Area de Sostenibilidad.
- D. El Area de Renovación Institucional y Moral.
- E. El Area de Gobernabilidad.

» Debe destacarse que dentro del área económica el Plan Nacional de Desarrollo centra su atención en los siguientes tres aspectos:

- A. La Transformación Económica.
- B. La Reconversión Productiva.
- C. El Comercio Exterior y su competitividad.

Dentro del proceso de transformación económica deben enfrentarse algunos retos, entre ellos el de elevar la calidad de los recursos para asegurar que la competitividad no está determinada por el deterioro social, el desperdicio y la destrucción del medio ambiente.

El Sector Transporte se concibe aquí como uno de los componentes que apoyarán las acciones orientadas hacia dicha transformación económica que a su vez garantice una mejora de la calidad de vida de los costarricenses.

Como objetivos y acciones específicas del sector se tienen:

- a. Dar prioridad a los programas de mantenimiento permanente y reparación de vías.
- b. Crear el Consejo de Mantenimiento Vial que tendrá a su cargo el establecimiento de normas de calidad y eficiencia, la coordinación de la asistencia técnica, la contratación de empresas responsables del mantenimiento (cuando corresponda) y el apoyo a las Juntas Cantonales, vinculadas a las Municipalidades, que se crearán para dirigir y controlar los programas correspondientes en cada zona.
- c. Diseñar y ejecutar los programas necesarios que ayuden a disminuir los altos índices de accidentes de tránsito.



- d. Definir promover y aplicar las acciones necesarias que ayuden a mejorar la calidad del servicio de transporte público.
- e. Mejorar y modernizar la infraestructura vial, así como las instalaciones y servicios portuarios, aeroportuarios y concentrar la construcción de nuevas obras en aquellas que vengán a promover la competitividad de nuestra producción en el mercado internacional.

### 3.2.1 Análisis del Plan Nacional de Transporte (1981-91) y otros Planes

En el subsector carreteras se tiene que, de acuerdo con el análisis efectuado hasta 1991, de los proyectos propuestos en el PLAN, el 56% no han sido considerados dentro de los programas en ejecución. Esto demuestra que sólo se realizó el 44%. Como proyectos importantes ejecutados podemos citar los siguientes:

- a. Terrón Colorado - Muelle de San Carlos.
- b. Orotina - Coyolar - Tárcoles.
- c. Tárcoles - Loma.
- d. Coyolar - Caldera.
- e. Caldera - Barranca.
- f. San Pedro de Poás - El Cacao de Alajuela.
- g. Tarbaca - Río Conejo.

Sin embargo, proyectos tan importantes como Ciudad Colón - Caldera y Naranjo - Florencia, considerados como factibles a ejecutar antes de 1985, no han podido realizarse. En el primero de los casos falta por construir la sección Ciudad Colón - Orotina, la cual está considerada en el Plan Quinquenal de Inversiones. Este Plan incluye también el Proyecto Naranjo - Florencia.

Al igual que en otros Subsectores, en este también se han elaborado nuevos estudios viales que recomiendan el mejoramiento de vías actuales así como la construcción de nuevos proyectos, con el fin de mejorar el actual sistema vial, principalmente en el Gran Area Metropolitana. Tal es el caso del Plan Maestro del Transporte Urbano en el Gran Area Metropolitana



1992 - 2012. Dentro de este Plan se pueden destacar proyectos tales como:

- a. Construcción de Terminales Urbanas e Interurbanas.
- b. Construcción de "Topics".
- c. Construcción de Bahías en principales vías de tránsito público.
- d. Ampliación de algunas vías de tránsito público.
- e. Anillo Circunvalación, Sección Norte.
- f. Radial Heredia.
- g. Proyecto Zapote Curradabat - Anillo Periférico y otros.

Debe señalarse que actualmente se hacen gestiones para contratar un estudio de consultoría para desarrollar el Proyecto de Transporte Urbano.

Cabe destacar que la construcción de nuevos proyectos se ha restringido debido a la mayor importancia que tiene la labor de mantenimiento para toda la red vial del país. Para esto se están elaborando diversos estudios, con el fin de rehabilitar, mejorar y mantener a la redes viales "Nacional" y "Cantonal".

Dentro del subsector ferrocarriles los proyectos más importantes propuestos en el PLAN NACIONAL son muy pocos los que se han ejecutado. La mayoría de la inversión se destinó hacia la compra de repuestos para locomotoras existentes y nuevo equipo rodante. La mayor inversión realizada en el período se dio en el año de 1991 como consecuencia del terremoto que afectó a la Zona Atlántica en ese año. En razón de este fenómeno natural hubo que reparar gran parte de la vía férrea que servía para el transporte del banano hacia el puerto Limón-Moín procedente principalmente del Valle de la Estrella, que fue la zona más afectada.

Una de las razones de la no realización de las inversiones programadas, fue la difícil situación económica y financiera que enfrentó la Institución en el período 1980-90 además de los recortes presupuestarios y restricciones a las inversiones.



Mediante un programa-contrato avalado por el Banco Mundial, que se suscribió entre varios ministros e Incofer, se quiere aplicar las recomendaciones que en éste se dan, con el fin de buscar la eficiencia económica de la empresa, mediante la coadministración de los ferrocarriles durante un período de dos años.

Dentro de estas recomendaciones se pueden citar:

- a. Reducción de aquellos servicios no rentables (traslado de pasajeros entre San José-Limón y San José-Puntarenas; traslado de carga entre San José-Limón y alguna entre San José-Puntarenas).
- b. Reducción de la Planilla.
- c. Búsqueda de la eficiencia administrativa.

No obstante debe señalarse que el 27 de junio de 1995 el Gobierno Central decidió suspender operaciones del Ferrocarril que (se hizo efectivo a partir del 30 de junio de 1995).

En el subsector puertos la inversión realizada con respecto a lo programado en el Plan fue muy inferior. Se dirigió más hacia la adquisición de equipo y maquinaria portuaria y a algunas obras civiles y dragados del Puerto de Caldera).

Grandes obras como la ampliación de Puerto Moín, la ampliación y segunda etapa de Puerto Caldera, la construcción de un puesto de atraque para cruceros (en Caldera o en Puntarenas) y otras obras en Limón-Moín, así como la ampliación de los 55 m. del actual Puerto Moín, han sido postergados.

Posterior al Plan Nacional de Transporte, se han elaborado otros planes, que contemplan algunos de los proyectos ya considerados en el Plan Nacional pero que por las consideraciones enumeradas anteriormente no se han ejecutado. Dentro de estos planes se encuentran el Estudio para el Proyecto de Mantenimiento del Puerto de Caldera elaborado por la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional en Julio de 1986, y el estudio de factibilidad sobre Inversiones Adicionales en Puerto Moín-



Limón, efectuado por el consorcio Planco-Landwehr-Sellhorn, de la República Federal de Alemania.

En el subsector aeropuertos de las inversiones recomendadas en el PLAN NACIONAL DE TRANSPORTES, para ejecutar en el período 1981 - 1985 en los principales aeropuertos del país, a 1991 se realizaron únicamente algunas mejoras y ampliaciones, correspondiendo un porcentaje muy bajo con respecto a lo programado.

Dentro de los trabajos más importantes realizados en el Aeropuerto Juan Santamaría están:

- a. Construcción de salas de abordaje.
- b. Construcción de puentes telescópicos para el abordaje y desabordaje de pasajeros.
- c. Ampliación de la pista de aterrizaje en el sector oeste.
- d. Recarpeteo de la pista de aterrizaje.
- e. Construcción de parqueo nuevo en el sector oeste del edificio terminal.

Además, se construyó un edificio nuevo para el uso de los bomberos, así como instalaciones provisionales para el manejo de carga.

Por otra parte, corresponde un mayor porcentaje de las inversiones a las obras realizadas en el Aeropuerto de LLano Grande de Liberia. Los principales trabajos ejecutados hasta 1991 fueron:

- a. Ampliación de la terminal aérea y torre de control.
- b. Ampliación de la pista de aterrizaje.
- c. Instalación de ayudas para la aeronavegación.
- d. Areas para facilidades a los pasajeros.
- e. Instalaciones conexas para el buen funcionamiento del aeropuerto.

Por último, en el caso del aeropuerto de Limón, es poco lo que se ha realizado, de acuerdo a las inversiones programadas en el PLAN NACIONAL.



Dentro de estas obras se pueden destacar las siguientes:

- a. Instalación de ayudas para la aeronavegación.
- b. Remodelación de la terminal del aeropuerto.
- c. Ampliación, asfaltado y reasfaltado de la pista de aterrizaje.

Para el caso de los aeropuertos locales, si bien es cierto se programaron inversiones en 42 de éstos que se encuentran en toda la geografía del país, solamente se ejecutaron mejoras en los siguientes aeropuertos:

- a. Aeropuerto de Sámará.
- b. Aeropuerto de Guápiles.
- c. Aeropuerto de Los Chiles.
- d. Aeropuerto de Barra de Colorado.
- e. Aeropuerto de Golfito.

El Plan Maestro en proceso de estudio bajo la responsabilidad de la Agencia Japonesa de Cooperación Internacional rescata en alguna medida, aquellas inversiones que se programaron en el Plan Nacional de Transporte para los Aeropuertos Juan Santamaría, Tomás Guardia y Limón.

### 3.2.2 Políticas en el Sector Transportes

El transporte en general, constituye un sector que coadyuva al desarrollo de los sectores de la economía, en razón de que permite y facilita la movilización de bienes y personas. Si bien es cierto que en el pasado se han ejecutado proyectos de gran envergadura en el Sector Transporte, la situación económica general del país, el precio de los hidrocarburos importados y otras incidencias en el campo económico y social, plantean hoy día la necesidad de promover las siguientes estrategias en el sector:

- a. Minimizar la ejecución de nuevos proyectos.
- b. Destinar mayores recursos a la conservación de la red vial existente.
- c. Buscar mayor eficiencia en la prestación de los servicios.



- d. Implantar nuevas opciones para un eficiente aprovechamiento de la energía y otros recursos nacionales.
- e. Facilitar las exportaciones/.

Costa Rica ha tratado de equilibrar los principios fundamentales de eficiencia del Sector, propiciando un uso más racional de la infraestructura existente, de tal forma que en los últimos años se ha otorgado gran énfasis a los conceptos de mejoramiento sin perder el Sector la preponderancia que le corresponde.

Seguidamente se describirán las políticas para cada Subsector:

En el transporte por carretera a pesar de que se cuenta con una amplia red de vías la mayoría se encuentran deterioradas y requieren trabajos de rehabilitación y mejoramiento, para tal efecto se proponen:

- a. Elaboración de un Plan Anual Operativo sobre mantenimiento vial.
- b. Creación del Fondo sobre Mantenimiento Vial, con el fin de contar con una fuente de financiamiento permanente.
- c. Promover la participación de la empresa privada en labores de mantenimiento.
- d. Continuar y concluir la construcción de proyectos, financiados algunos de ellos parcialmente por instituciones de crédito internacional. Tal es el caso de algunos tramos de carreteras que unen los principales puertos del país, o algunos corredores específicos que benefician las zonas productoras de bienes de exportación (Proyecto Naranjo - Florencia).

En cuanto, el transporte urbano que acontece tanto en el Área Metropolitana de San José como en las principales ciudades del país, tiene particularidades especiales por los variados aspectos que lo afectan. El transporte colectivo debe ser eficiente y económico y deben aliviarse los problemas relacionados con el congestionamiento. Para tal efecto, se fomentarán algunas políticas, dentro de las cuales se pueden destacar las siguientes:



- a. Minimizar las condiciones de congestionamiento en las vías que más lo requieran.
- b. Mejorar el itinerario de los autobuses urbanos y propiciar la construcción de terminales de autobuses interurbanos.
- c. Destinar vías prioritarias y carriles exclusivos para autobuses.
- d. Buscar sistemas que mejoren la administración de las empresas de autobuses.
- e. Introducir sistemas de transporte colectivo como taxi colectivo.
- f. Reducir el "tránsito de paso" a través del centro urbano de San José.
- g. Promover los proyectos de transporte electrificado que cuenten con estudios completos.
- h. Canalizar el financiamiento adecuado para el mejoramiento y renovación de la flota de autobuses.
- i. Adecuar los cargos que pagan los usuarios de la infraestructura y las tarifas de los servicios de transporte, desalentando el uso del vehículo particular.
- j. Intensificar los programas de capacitación de conductores y personal involucrado en la regulación y control de estos servicios públicos.
- k. Intensificar los programas de Seguridad Vial.

En lo que respecta al transporte ferroviario los problemas de competencia que padecen los ferrocarriles han dado como resultado una situación financiera muy difícil por lo que se han definido una serie de políticas generales.

- a. Realizar las inversiones necesarias o convenientes para rehabilitar o extender las vías, en aquellas áreas donde sea rentable, sin salirse del marco de la coyuntura económica actual. Tendrá prioridad la rehabilitación y el mejoramiento de algunos ramales bananeros en la zona atlántica.



- b. Eliminar los servicios no rentables, tanto de pasajeros como de carga.
- c. Mejorar el sistema de transporte de carga y contenedores.
- d. Continuar con los estudios, para la implementación del Transporte Metropolitano Electificado, pudiéndose concesionar su construcción y explotación.
- e. Adoptar las medidas operativas, financieras y administrativas propuestas en los diferentes estudios que sobre el ferrocarril se han hecho, en especial las que vienen en el Programa - Contrato avalado por el Banco Mundial.

En materia de Transporte Aereo, las principales directrices y políticas, van encaminadas hacia el mejoramiento de la infraestructura y los servicios que se brindan en los aeropuertos. Esto con el fin de satisfacer el incremento de carga de productos imperecederos, que demandan instalaciones adecuadas por parte de los exportadores e importadores y el turismo extranjero.

Las principales políticas son las siguientes:

- a. Proveer facilidades al exportador nacional que utiliza la vía aérea.
- b. Adecuar el servicio de la terminal a la creciente demanda turística.
- c. Adecuar las tarifas de uso del aeropuerto.

Finalmente en lo que concierne al transporte marítimo internacional y puertos, se han efectuado algunas inversiones sin embargo, prevalecen serias restricciones principalmente en la importación de algunos productos básicos y para la promoción de las exportaciones del país. Se proponen las siguientes políticas:

- a. Efectuar la actualización del Plan Maestro de Puerto Caldera y determinar las necesidades de inversión en ese Puerto.
- b. Flexibilizar el atraque de barcos cruceros con turistas en Caldera, habilitando un puesto de atraque más o construyendo uno nuevo en Puntarenas.



- c. Revisar periódicamente las tarifas por servicios portuarios con el fin de lograr un mayor grado de eficiencia en nuestros puertos.
- d. Propiciar la creación de sistemas modernos de fletamento o de acopio y desagregación de carga para lograr que el país pueda participar en la actividad del transporte marítimo de su comercio exterior.
- e. Revisar los planes de expansión del complejo portuario Limón - Moín.

### **3.3 PLAN MAESTRO DE AEROPUERTOS**

En ésta sección se presenta un resumen del desarrollo de los principales Aeropuertos del País, dejandose para un capítulo posterior un análisis exhaustivo de este importante medio de transporte.

El Aeropuerto Internacional Juan Santamaría fue inaugurado en el año de 1955, con la entrada en operación de aeronaves tipo DC-6 y Convair 340. En el año de 1975 se amplió la pista a la longitud actual de 3 012 m, se amplió la plataforma de estacionamiento de aeronaves de la terminal de pasajeros y se construyó la calle parcial de rodaje. En el año de 1977 se instalaron las principales ayudas para la navegación como el ILS, el VOR, el radar, los sistemas de telecomunicación aeronáutica y el SALS permitiendo así la entrada en operación de aviones de cuerpo ancho. En 1982, se amplió la terminal de pasajeros mediante la construcción de seis puentes de abordaje con sus respectivas salas, se construyó la nueva estación de bomberos y la pista se le colocó una nueva capa de asfalto.

En 1991 se rehabilitaron, mediante la aplicación de otra capa de asfalto, la pista de aterrizaje, la calle de rodaje y las plataformas de estacionamiento.

Las últimas mejoras importantes al aeropuerto fueron terminadas en los años de 1993 con la construcción de una plataforma remota con capacidad para dos aeronaves de cuerpo ancho y de una terminal remota de pasajeros en 1994.



La mayoría de los estudios para el desarrollo del aeropuerto han sido llevados a cabo en diferentes épocas por consultores extranjeros,, todos los cuales recomendaron planes maestros de desarrollo bastante coincidentes en cuanto al desarrollo de las instalaciones del aeropuerto.

En 1977, el MOPT preparó el primer plan maestro con la ayuda de la compañía R. Dixon Speas. En ese estudio se dieron las primeras recomendaciones sobre las inversiones que deberían hacerse para la ampliación de la terminal internacional de pasajeros, la terminal de pasajeros locales, las instalaciones para carga aérea, la pista de aterrizaje, las ayudas a la navegación, los accesos y algunas instalaciones auxiliares. En esa oportunidad se analizó por primera vez, la posibilidad de trasladar el aeropuerto a otro sitio. Sin embargo en ese momento los estudios dieron como resultado que de acuerdo al número de operaciones y tráfico de pasajeros previstas y los costos del transporte terrestre por la cercanía del aeropuerto a la Ciudad de San José, lo más conveniente era mantener la ubicación del aeropuerto en el sitio actual. En 1981 la misma compañía consultora actualizó el estudio confirmando muchas de las previsiones que se habían hecho cuatro años atrás. En 1988, a raíz del incremento que se presentó en los volúmenes de la carga, el MOPT realizó a través de la firma Japan Airport Consultants los estudios de factibilidad para la nueva terminal de carga, incluyendo la revisión del plan maestro. En 1991 bajo el patrocinio de CINDE, la firma BEL Ingeniería realizó una revisión del plan maestro del aeropuerto. El estudio más amplio y comprensivo del aeropuerto fue llevado a cabo en 1992 por la firma Pacific Consultants Internacional (PACI) mediante un acuerdo de cooperación técnica con la Agencia de Cooperación Internacional de Japón (JICA). Por último en 1994 la DGAC contrató un estudio para el diseño geométrico, la definición y la cuantificación de los proyectos de expansión del aeropuerto planteados preliminarmente por PIC. Adicionalmente a los estudios directamente relacionados con el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en 1993 la compañía Aviación Planning Services a través de la Agencia de Cooperación Internacional Canadiense (CIDA) realizó un estudio preliminar para la posible relocalización del aeropuerto.



El Aeropuerto de Liberia fue inaugurado en el año 1975. Originalmente contaba con una pista de 1 216 m de largo y 30 m de ancho, con una terminal de pasajeros temporal y un pequeño hangar para la aviación agrícola. Posteriormente la pista se amplió a 2 260 m de longitud.

En 1977, el MOPT preparó un plan maestro de desarrollo con la ayuda de la compañía R. Dixon Speas. Pero no fue sino hasta el año de 1994 que se terminaron los trabajos de las instalaciones de la denominada Fase 1 de ese plan. Esta consiste en la ampliación de la pista a 2 760 m de longitud, la construcción de la primera etapa de la terminal de pasajeros con su respectivo acceso terrestre, la torre de control y el edificio de bomberos. El aeropuerto está cerrado a la operación internacional por encontrarse en estos momentos en la etapa final de equipamiento el cual incluye entre otros, la adquisición de máquinas extintoras de incendios y la instalación de las consolas y equipos para el control del tráfico aéreo en la torre de control.

El Aeropuerto Internacional de Limón se inauguró en 1954 con la construcción de una pista de 1 200 m de largo la cual se amplió a 1 400 m y 1 800 m en 1955 y 1975 respectivamente. En esa época, la estructura del pavimento era una mezcla de arena y coral y era utilizada por aeronaves tipo DC-3 y C-46. En 1977 la pista se asfaltó. Durante la época que el aeropuerto era utilizado para vuelos de itinerario locales, se atendían hasta tres vuelos diarios.

En 1981 la compañía R. Dixon Speas preparó un plan maestro que incluía algunas posibilidades de desarrollo hasta el año de 1995. Este plan nunca se implementó ya que la misma firma consultora concluyó que no existían posibilidades reales de desarrollo para ese aeropuerto.

Los trabajos de reparación del pavimento de la pista dañada por el terremoto fueron concluidos en noviembre de 1991.

Aeropuerto Tobias Bolaños. Con el propósito de trasladar el Aeropuerto de la Sabana ubicado en el Centro de la Ciudad de San José en 1969 se inició



la construcción de este aeropuerto. Fue inaugurado en 1975 como aeropuerto internacional.

Sus instalaciones se mantienen básicamente en la condición original de 1975 ya que sólo se han llevado a cabo pequeños trabajos de remodelación siendo el más reciente en 1994 con la instalación de luces de pista.

### 3.4 PLANES PORTUARIOS DE LA DECADA DE LOS 80

Actualmente se realiza una consultoría que analiza la situación portuaria nacional con el propósito de establecer el programa de obras a realizar en los próximos 15 años

### 3.5 PROYECTOS IDENTIFICADOS POR MEDIO DE TRANSPORTE

#### CARRETERAS: CONSTRUCCION NUEVA

**Proyecto: Baru - Piñuela - Palmar Norte:** Consiste en la construcción de 79.4 km de longitud de vía nueva, con el objeto de habilitar el Litoral Pacífico para el turismo y contar con una vía rápida hacia el interior del país. Su construcción viene a concluir el Complejo Vial del Pacífico.

El ejecutor del Estudio de Factibilidad fue la Dirección de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La ejecución de los planos y especificaciones corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes y a la empresa privada dedicada a la construcción (en especial de carreteras y puentes).

El financiamiento Externo se aprobó en 1989 con un préstamo de \$ 10.0 millones por el Banco Centroamericano de Integración Económica, posteriormente se solicitó a esta misma Institución la suma \$ 19.0 millones (aprobada recientemente).



La distribución del financiamiento es la siguiente:

|                        |   |                     |
|------------------------|---|---------------------|
| BCIE                   | : | US \$ 29.0 millones |
| Gobierno de Costa Rica | : | US \$ 0.3 millones  |
| Total                  | : | US \$ 29.3 millones |

El préstamo con el BCIE, por un monto de \$ 19.0 millones, es para continuar con la Fase C de este proyecto.

**Proyecto: Ciudad Colón - Orotina.** Se refiere a la parte final del proyecto San José-Puerto Caldera. Tiene una longitud de 38.5 km, a través de los cuales se interceptan importantes poblaciones, tales como: La Guácima, Turrúcares, Cebadilla, Hacienda Vieja y Orotina. Su orientación general es Este - Oeste con una tendencia en su extremo final hacia el Suroeste. El proyecto se desplaza en su mayor longitud por el norte de los ríos Virilla y Grande de Tárcoles. La carretera tendrá dos calzadas, con dos carriles, cada una de ellas, de 3.65 m. de ancho, con espaldones de 180 m y una velocidad de diseño de 80 km/h.

El proyecto tiene como objetivo mejorar el acceso al Puerto de Caldera y funcionar como vía alterna a la ruta actual que conduce a Puntarenas contribuyendo a su descongestionamiento. Además se persigue lograr un impacto positivo en el desarrollo socioeconómico de la zona.

Este proyecto es de gran interés para el país ya que unirá la Ciudad de San José con el Puerto de Caldera y con la zona del Pacífico Central. Además, formará parte de lo que podría ser el Canal Seco.

El ejecutor del Estudio de Factibilidad le correspondió a la Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. La ejecución de los planos y especificaciones le correspondió al Gobierno de Costa Rica por medio del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las empresas consultoras y constructoras privadas relacionadas con el ramo de la construcción de carreteras y puentes.



El financiamiento externo será:

|                                      |                     |
|--------------------------------------|---------------------|
| Banco Interamericano de Desarrollo : | US \$ 40.2 millones |
| Fondo de Inversiones de Venezuela :  | US \$ 14.0 millones |
| Total :                              | US \$ 54.2 millones |

La distribución del financiamiento fue la siguiente: el estudio de factibilidad se efectuó con fondos propios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, no obstante, al ser parte del programa de trabajo normal de la Institución, se hace difícil cuantificar su costo. La distribución del financiamiento total para la construcción es:

|                                     |                     |
|-------------------------------------|---------------------|
| Banco Interamericano de Desarrollo: | US \$ 40.2 millones |
| Fondo de Inversiones de Venezuela : | US \$ 14.0 millones |
| Gobierno de Costa Rica :            | US \$ 35.8 millones |
| Total :                             | US \$ 90.0 millones |

A pesar de que se programó para dar inicio en 1990, no ha sido sino hasta el presente año (1995), que se hacen las gestiones necesarias para inicio en este mismo año.

**Proyecto: Carretera Naranjo - Florencia.** El proyecto se inicia en la Ruta Nacional 3, inmediatamente después del puente sobre el Río Grande, aproximadamente 5.5 km al noroeste de la intersección con la Radial a Naranjo. Continúa con rumbo noroeste ascendiendo hasta llegar al Alto Villegas interceptando la actual carretera San Ramón - Zarcero (cerca del cruce del Río Barranca), descendiendo luego hacia el norte pasando cerca del poblado de Buena Vista hasta llegar a Florencia. Su longitud es de 37 km.

Las características geométricas de la carretera corresponden al "tipo E" del MOPT, con dos carriles de 7.30 m de ancho, espaldones de 1.8 m y pista de acceso de 3.35 m de ancho en zonas de pendientes fuertes.



Los objetivos fundamentales del proyecto son:

- i.- Dotar de un sistema económico y eficiente de transporte a la zona norte del país.
- ii.- Promover la integración regional de esta vasta y rica zona.
- iii.- Facilitar las exportaciones de productos no tradicionales a terceros mercados.

Este proyecto está considerado como de alta prioridad, pues brindará una ruta alterna a la actual que une la Meseta Central con la zona norte (la actual presenta un alto grado de saturación).

La ejecución del estudio de factibilidad estuvo a cargo de BEL Ingeniería S.A. y también de la Dirección General de Planificación.

Los planos y especificaciones los efectúan el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las empresas constructoras de caminos y puentes.

Para el financiamiento externo se está negociando, con el Gobierno de Taiwán, un crédito por US \$ 35.0 millones.

Este proyecto fue presentado inicialmente al BID. Posteriormente se consideró para ser incluido dentro de los proyectos susceptibles a concesionar. Actualmente se gestiona su financiamiento con el Gobierno de Taiwán, sin embargo se espera iniciar en 1995 el tramo Ciudad Quesada - Florencia con recursos del presupuesto nacional.

**Proyecto: Puente sobre el Río Tempisque y accesos.** El proyecto se encuentra 4.5 km aguas arriba de la ubicación actual del Ferry (Pto. Moreno - Pto. Alegre) y aguas abajo de la desembocadura del Río Bebedero, atravesando parte de los terrenos de la Reserva Biológica de Palo Verde.

El proyecto tendrá una longitud de 800 m, aproximadamente, con un ancho de calzada de 7 m. Deberán construirse accesos en ambas márgenes; de las cuales, la izquierda tendrá necesariamente que orientarse por una



zona pantanosa de manglares, que deberán rellenarse adecuadamente. Como objetivo específico del proyecto se tiene la confianza y seguridad que la construcción del puente y sus accesos brindarán a sus usuarios actuales y potenciales. Estas, unidas a los ahorros reales en costo de operación redundarían en economía de divisas y tiempo.

De acuerdo con los proyectos de desarrollo turísticos que se tienen programados para la zona, la construcción de un puente en ese sitio es de alta prioridad ya que facilitará, y hará expedito y seguro el tránsito vehicular hacia la zona.

El estudio de factibilidad fue realizado por la Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El ejecutor de los planos y especificaciones será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

La distribución del financiamiento es la siguiente:

Fondo de Inversiones de Venezuela : US \$ 17.5 millones

No hay contrapartida Nacional.

De acuerdo a la alternativa propuesta se están construyendo carreteras de acceso al puente en ambas riberas del río.

**Proyecto: Circunvalación II parte.** Consiste en la terminación del anillo de Circunvalación de la ciudad capital. Está conformado por las siguientes secciones:

Rohrmoser - La Uruca : 1.2 km

La Uruca - Calle Blancos : 5.0 km

El objetivo del proyecto es descongestionar la ciudad capital en lo que a paso de vehículos se refiere pues diariamente entran a la ciudad más de 300 mil vehículos. Los tramos "Rohrmoser - La Uruca" y La "Uruca - Calle Blancos", permitirán dispersar los flujos de las Autopistas Próspero Fernández, General Cañas y Braulio Carrillo que actualmente conges-



tionan los sectores de la Sabana y Uruca. Tomando en cuenta el alto volumen de vehículos que ingresan a la ciudad capital (mínimo 300 mil diarios de los cuales un alto porcentaje van de paso) se hace necesario completar la construcción del Anillo de Circunvalación.

El estudio de factibilidad fue realizado por la Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El ejecutor de los planes y especificaciones serán el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y las empresas consultoras y constructoras relacionadas con la industria de la construcción vial.

Para este proyecto no se tiene financiamiento externo por lo que se utilizarán recursos del Presupuesto Nacional.

#### PROYECTOS DE RECONSTRUCCION

**Proyecto: Parrita - Quepos - Barú.** Se encuentra ubicado en el Litoral Pacífico, en la Región Pacífico Central, en la Provincia Puntarenas. Su longitud es de 63.2 km. Sus características de diseño son:

Calzada 6.19 m.

Espaldones 2.40 m.

Superficie de Rodamiento. Asfaltada.

El objetivo de este proyecto es habilitar una zona de gran potencial económico y complementar el proyecto de la Costanera Sur. La construcción de este tramo es importante ya que permite obtener un mejor nivel de servicio para el usuario. Este contará con una vía apta para trasladar, de manera más rápida, su producción a los centros urbanos del Valle Central y a su vez, incrementar el turismo hacia esta zona.

El estudio de factibilidad fue realizado por la Dirección General de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



El ejecutor de planos y especificaciones serán el Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la empresa privada.

Se cuenta con un préstamo aprobado por el K.F.W. por un monto de \$ 35.0 millones además, el Fondo de Inversiones de Venezuela aprobó otro por \$ 2.3 millones, para un total financiado de \$ 37.3 millones.

La distribución del financiamiento es la siguiente:

|                                   |                       |
|-----------------------------------|-----------------------|
| Banco Aleman (K.F.W.)             | : US \$ 35.0 millones |
| Fondo de Inversiones de Venezuela | : US \$ 2.3 millones  |
| Gobierno de Costa Rica            | : US \$ 1.0 millones  |
| TOTAL                             | : US \$ 38.3 millones |

Actualmente sólo está pendiente el contrato de préstamo con el K.F.W., previo cumplimiento de condiciones.

#### PROYECTOS DE REHABILITACION

**Proyecto: Carretera Interamericana.** Este proyecto tiene una longitud de 640.5 km aproximadamente, con una topografía bastante variable, desde terrenos llanos y ondulados en las zonas bajas hasta terrenos quebrados a su paso por la Cordillera Central. Los trabajos a realizar consisten en la rehabilitación y mejoramiento de varias secciones de la carretera, con el fin de prolongar su vida útil y la calidad de servicios al usuario. De acuerdo a la programación propuesta, el proyecto está dividido en dos etapas:

La I ETAPA (1993 - 1996) Consta de los siguientes tramos:

|                                          |         |
|------------------------------------------|---------|
| PASO REAL - PALMAR NORTE-PIEDRAS BLANCAS | 75.0 km |
| TARAS - LA GEORGINA                      | 78.0 km |
| SAN RAMON - BARRANCA                     | 32.0 km |
| BARRANCA - ARIZONA                       | 30.0 km |



La II ETAPA (1966-1999) Con un valor de \$ 19.1 millones incluye los siguientes tramos:

|                             |         |
|-----------------------------|---------|
| LA GEORGINA - SAN ISIDRO    | 40.0 km |
| RIO CLARO - PASO CANOAS     | 34.0 km |
| RIO CLARO - PIEDRAS BLANCAS | 27.0 km |
| SAN ISIDRO - BUENOS AIRES   | 62.4 km |
| BUENOS AIRES - PASO REAL    | 24.3 km |

El estudio de factibilidad estuvo a cargo de la Dirección Gral de Planificación del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Los planos y especificaciones estan a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El financiamiento externo está a cargo del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE). El desglose del costo es el siguiente:

I Etapa, 1993 - 1996. US \$ 18.6 millones

II Etapa, 1996 - 1999. US \$ 19.1 millones

La distribución del financiamiento es la siguiente:

|                                                 |                       |
|-------------------------------------------------|-----------------------|
| Banco Centroamericano de Integración Económica: | US \$ 17.1 millones   |
| Gobierno de Costa Rica                          | : US \$ 1.5 millones  |
| Falta por Financiar                             | : US \$ 19.1 millones |
| TOTAL                                           | : US \$ 37.7 millones |

Actualmente se realizan estudios para analizar la posibilidad de iniciar la II etapa con el tramo Buenos Aires - Paso Real.

**Proyecto: Rehabilitación y Mantenimiento de Caminos de la Red Vial Cantonal y Nacional.** Este proyecto abarca diferentes zonas del país. El trabajo consiste en el mejoramiento y rehabilitación de aproximadamente 2 200 km



de caminos. El objetivo es recuperar y mantener en buen estado la Red Vial Cantonal y parte de la Nacional en aquellas zonas de gran producción. En razón de que se beneficiarán zonas de alta producción este proyecto es de suma importancia.

El estudio de factibilidad en su primera etapa ya fue concluida (incluyó aproximadamente 900 km de caminos), quedando por estudiar 1300 km, en una II etapa. El estudio se inició por medio de un préstamo del Fondo de Recuperación Contingente, por un monto de US \$ 590.0 mil. El ejecutor de los planos y especificaciones será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, junto con las empresas constructoras del Sector Privado.

Se han iniciado negociaciones con el Banco Interamericano de Desarrollo para lograr el financiamiento de US \$ 50.0 millones, que correspondería al aporte externo. El préstamo se encuentra en una etapa preliminar de negociaciones con el BID (depende del análisis que se haga de la primera etapa realizada).

**Proyecto: Proyecto Sectorial de Transportes.** Este proyecto consiste en la puesta en marcha de una serie de programas como son:

- i) Rehabilitación y Mejoramiento de 278 km y Mantenimiento de 812 km de la Red Vial Nacional.
- ii) Consultoría Operativa en Ferrocarriles y Puertos.
- iii) Equipo de apoyo Institucional
- iv) Consultoría y Asistencia técnica
- v) Rehabilitación Y Acondicionamiento Portuario.

Desde el punto de vista del Proyecto Sectorial de Transporte se pueden mencionar los siguientes objetivos:

- i) Coadyuvar a los esfuerzos del MOPT para implantar un mantenimiento vial en todo el país.
- ii) Fortalecimiento Institucional con una administración mejorada, indispensable para la toma de decisiones.



iii) Promoción del comercio exterior a través de mejoras en los servicios portuarios y ferroviarios.

iv) Incremento de la eficiencia del sector transporte disminuyendo las deseconomías en algunos subsectores.

Este proyecto dio inicio a partir del año 1993, actualmente se encuentra en ejecución.

En el estudio de factibilidad intervienen varias unidades del Ministerio, las cuales fueron coordinadas por la Dirección General de Planificación.

Su financiamiento se distribuye así:

|                                                 |                    |
|-------------------------------------------------|--------------------|
| Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento | : US \$ 60.0 mill. |
| Gobierno de Costa Rica                          | : US \$ 30.0 mill. |
| TOTAL                                           | : US \$ 90.0 mill. |

Este proyecto será ejecutado en su mayor parte por el MOPT sin embargo, también intervienen instituciones como JAPDEVA, INCOP E INCOFER.

#### PROYECTO URBANO

**Proyecto:** Proyecto Urbano. Este proyecto se ubica en la Gran Area Metropolitana, en especial en la zona conocida como el Casco Central de la ciudad de San José y zonas aledañas. Consiste en la construcción de una serie de obras que llevan como fin, modificar los diseños actuales de las intersecciones y rutas. El objetivo primordial es mejorar la operatividad del sistema vial, para lograr mayor fluidez y seguridad al tráfico vehicular.

El crecimiento de la flota vehicular y el desarrollo de nuevas zonas urbanas hacen necesario que se vaya tomando medidas tendientes a



resolver en forma planificada los problemas de flujo de tránsito presente y futuro.

El estudio de factibilidad fue realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la Dirección General de Planificación, contratando una firma consultora que elaboró el PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE URBANO DEL GRAN AREA METROPOLITANA.

La ejecución de los planos y especificaciones estará a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Habrá participación privada en algunos casos y en otros el mismo Ministerio será el responsable directo.

Muchas de las obras incluidas en este Plan deberán ser financiadas por medio de recursos externos (dado su alto costos tales como: LOS ANILLOS PERIFERICOS NORTE Y SUR, que entre ambos suman los 13 000 millones de colones), sin dejar de lado la nueva RADIAL A HEREDIA con un costo de \$3 000 millones de colones.

Estos proyectos deberán tener su componente interno como contrapartida para aquellos casos que necesiten del financiamiento.

**Proyecto: Adquisición de Equipo.** Consiste en la adquisición de equipo y maquinaria para el cumplimiento de los programas de mantenimiento periódico y rutinario que debe llevar a cabo el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

Su adquisición es de alta prioridad ya que la mayoría de equipos actuales están en regular estado.

No se realizó estudio de factibilidad pero si se determinaron las necesidades de las regiones y zonas del país. Las especificaciones se realizarán por parte del Ministerio de Obras Públicas y Transportes.



La distribución del financiamiento es la siguiente:

|                       |                       |
|-----------------------|-----------------------|
| B.I.R.F               | : US \$ 2.2 millones  |
| Banco Aleman (K.F.W.) | : US \$ 8.5 millones  |
| TOTAL                 | : US \$ 10.7 millones |

Se requiere de \$ 2.0 millones de contrapartida local. En este proyecto ya se ha aplicado parte del préstamo del Banco Aleman y del B.I.R.F.

### AEROPUERTOS

**Proyecto: Aeropuerto Internacional Juan Santamaría.** Consiste en la realización de diversas obras para el mejoramiento del Aeropuerto Juan Santamaría. El objetivo es dotar de adecuada infraestructura aeroportuaria para satisfacer las demandas actuales y futuras que exige el movimiento de carga y pasajeros. Tiene alta prioridad por tratarse del proyecto que satisfará la demanda que exige el movimiento de carga y pasajeros proveniente de las actividades exportadora y turística.

El estudio de factibilidad fue elaborado por la Agencia Japonesa de Ayuda Externa.

El ejecutor de los planos y especificaciones serán el MOPT y la empresa privada a través del Consejo Técnico de Aviación Civil.

No se cuenta con financiamiento definido. Los trabajos prioritarios se iniciarán con fondos del Consejo Técnico de Aviación Civil y aporte del Presupuesto Nacional.

Entre las principales inversiones están:

|                                                    |                |
|----------------------------------------------------|----------------|
| Reubicación Terminal de Carga                      | q 200.0 mill.  |
| Contruc.de Plataforma Remota y Reubicac.de bodegas | q 240.0 mill.  |
| Construcción del Edificio A.T.C.                   | q 65.0 mill.   |
| Ampliación Edificio Terminal                       | q 1500.0 mill. |



**Proyecto Aeropuerto Internacional Tomás Guardia.** Los trabajos por realizar en un mediano plazo son:

- i. Ampliación Plataforma.
- ii. Adquisición de Equipo de extinción de incendios.
- iii. Ampliación del Edificio Terminal.

El objetivo de estos trabajos es dotar al país de una adecuada infraestructura aeroportuaria para satisfacer las demandas actuales y futuras de pasajeros generadas por el desarrollo turístico. El proyecto se ubicado en Liberia Provincia de Guanacaste.

El estudio de factibilidad fue elaborado por la Agencia Japonesa de Ayuda Externa.

La ejecución de Planes y Especificaciones: Será realizada por el MOPT y por la empresa privada a través del Consejo Técnico de Aviación Civil.

Estos proyectos no tienen financiamiento definido. Se les dará inicio con fondos del Presupuesto Nacional o del Consejo Técnico de Aviación Civil. El costo de los proyectos es el siguiente:

|                                       |         |
|---------------------------------------|---------|
| Ampliación Plataforma                 | ¢ 110.0 |
| Adquis. Equipo Extinción de Incendios | ¢ 250.0 |
| Ampliación Edificio Terminal          | ¢ 300.0 |

#### OBRAS PORTUARIAS

**Proyecto: Puerto Moín.** Se encuentra en la provincia de Limón, en la localidad de Moín. Consiste en la ampliación del Puerto (en 250 metros) con el fin de fortalecer el desarrollo y mejorar la disponibilidad y capacidad de operación y manejo de carga. Se incluye además la adquisición de equipo portuario para mejorar el rendimiento en el manejo de carga unitaria y fraccionada, esto último a cargo de JAPDEVA. Estas obras son fundamentales para el desarrollo del país, sobre todo en lo que se refiere a la exportación e importación de productos.



El estudio de factibilidad está a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

El ejecutor de los planos y especificaciones será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, por medio de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

Este proyecto será financiado con fondos locales por un monto de \$ 18.7 millones. No hay financiamiento externo.

Proyecto: Puerto Limón. El proyecto está ubicado en la Región Atlántica, específicamente en la Ciudad de Limón; consiste en la construcción de una Rampa Roll-On Roll-Off, áreas de parqueo y dragado de dársena. El objetivo es fortalecer el desarrollo portuario con el fin de mejorar la disponibilidad y capacidad de operación y manejo de carga. Estas obras son fundamentales para el desarrollo del país sobre todo en lo que se refiere a la exportación e importación de productos, mejorando la disponibilidad para el manejo de carga.

El estudio de factibilidad lo realiza el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

El ejecutor de los planos y especificaciones: Será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

El proyecto será financiado parcialmente con fondos del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (B.I.R.F.) por un monto de 3.5 millones de dólares. La distribución del financiamiento es la siguiente: —

Externo: US \$ 3.5 millones

Interno: US \$ 2.5 millones



Se espera (a través de JAPDEVA) dotar de equipo a la Terminal de Contenedores. Se plantea adquirir una grúa porta contenedores adicional a la existente; tiene un costo de \$ 7.0 millones.

**Proyecto: Terminal Granelera en Puerto Caldera.** El proyecto se encuentra en el Puerto de Caldera en el litoral Pacífico. Los trabajos a realizar tienen como objetivo dotar al puerto de un sistema moderno de descarga, transferencia y almacenamiento de granos. La celeridad con que se lleve a cabo este proyecto redundará en beneficio a el país.

El estudio de factibilidad fue realizado por el Ministerio de Obras Públicas y Transportes mediante la Dirección General de Obras Portuarias y Fluviales.

El ejecutor de los planos y especificaciones será el Ministerio de Obras Públicas y Transportes.

El proyecto será financiado con recursos del Gobierno Finlandés y parte por el Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento (B.I.R.F.) de la siguiente manera:

B.I.R.F. : US \$ 2.0 millones  
Finlandia : US \$ 5.6 millones

**Proyecto: Construcción de la II etapa del Puerto de Caldera.** Se encuentra en la Provincia de Puntarenas en el Litoral Pacífico del país en la localidad de Caldera. Este proyecto consiste en :

- i. La ampliación del Puerto con un nuevo puesto de atraque.
- ii. Ampliación del patio de maniobras.
- iii. Construcción de bodegas y oficinas administrativas nuevas.



El objetivo es lograr el mejoramiento y ampliación de las instalaciones portuarias, con el fin de mejorar los servicios a los usuarios. Se le considera como de alta prioridad.

El estudio de factibilidad fue realizado por la Agencia de Cooperación Japonesa.

El ejecutor de los planos y especificaciones es el Ministerio de Obras Públicas y Transportes por medio de la Dirección de Obras Portuarias y Fluviales.

El costo de estos trabajos alcanza la suma de \$ 24.1 millones aproximadamente, y se financiará en su totalidad con fondos externos.

### FERROCARRILES

**Proyecto: Rehabilitación de los Ramales Bananeros.** Este proyecto consiste en la rehabilitación de los ramales bananeros. El objetivo de este proyecto es prestar un servicio seguro, eficaz, rápido y confiable. La situación tan deteriorada de los ramales determina la prioridad y urgencia que tiene este proyecto.

El Banco Centroamericano de Integración Económica aprobó para este proyecto la suma de \$ 16.0 millones.

El costo de este proyecto es de \$ 24.9 millones de los cuales el B.C.I.E. financió \$ 16.0 millones. INCOFER debe aportar \$ 8.9 millones en materiales y suministros provenientes del levantamiento del Ferrocarril del Sur.



### 3.6 PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES

El Plan Quinquenal de Inversiones consiste en la programación de todos aquellos proyectos que se ejecutarán en el período de 1994.

En adelante este Plan es revisado<sup>2</sup> semestralmente, con el fin de actualizar costos e incluir nuevos proyectos, así como efectuar la exclusión de otros.

Para el presente Plan Quinquenal la inversión programada alcanza la suma de US\$ 765.2 Millones de los cuales se encuentran financiados US\$ 595.4 Millones, faltando por financiar US\$ 169.9 Millones. (Ver Cuadro 3.6.1)

La distribución anual de la inversión considera los topes en el gasto para el Sector

Algunos de los problemas que obstaculizan el financiamiento externo de los proyectos son:

- a.- Referente a la contratación de créditos externos.
  - Demoras en el cumplimiento de autorizaciones de ley requeridas.
  - Lentitud en la negociación de los términos contractuales con los Bancos.
  - Demoras de la aprobación por parte de la Asamblea Legislativa y la publicación en el Diario Oficial La Gaceta.
- b.- Para la obtención de los primeros desembolsos del préstamo.
  - Demora en el cumplimiento de las condiciones previas que se establecidas en los contratos.

---

<sup>2</sup> En la revisión intervienen las Direcciones General de Planificación y de Financiamiento Externo. La participación de esta última es de suma importancia debido a que es la dependencia que coordina las negociaciones de los proyectos con componente financiero externo, variable muy importante en la reprogramación de los proyectos en el tiempo.



- Insuficiencia de recursos materiales y humanos, para cumplir dichas condiciones.

- / - Morosidad en el servicio de la deuda con algunos Gobiernos y Organismos Internacionales.

c.- En cuanto a la adjudicación y ejecución de la obra.

- Atrasos en la incorporación de los recursos externos.

- Insuficiente disponibilidad de fondos de contrapartida nacional.

En términos generales, estos problemas están acompañados por una insuficiente disponibilidad presupuestaria, producto de la fijación de políticas restrictivas del gasto público.

Con el objetivo de resolver parcialmente los problemas de disponibilidad presupuestaria apuntados anteriormente, surge como alternativa la aprobación de la reciente Ley de Concesión de Obra Pública; la cual podría ser aplicada en el campo vial.

No obstante las virtudes de la Ley, ésta tiene sus limitantes, siendo la más importante el requisito de "ruta alterna" que limita su aplicación. Por tal motivo, de acuerdo al Plan Quinquenal de Inversiones, los siguientes proyectos pueden ser concesionados:

Naranjo - Florencia.

Radial Heredia.

Anillo Periférico (Secc. Norte).

Puente sobre el Río Tempisque.

Ampliación de la Autopista Bernardo Soto a 4 carriles.

Para el caso del mantenimiento, podría ser susceptible de concesión la Carretera Costanera Sur, ya que tiene como vía alterna la Carretera Interamericana.



### 3.7 ANALISIS DEL PRESUPUESTO DE LAS INSTITUCIONES DEL SECTOR

El propósito principal de la Planificación del Desarrollo del Sector Transporte es procurar que los recursos destinados al transporte estén acordes con el papel que debe jugar este Sector en la economía del país. El empleo de éstos debe hacerse de la manera más eficiente posible, sin producir distorsión en el Sector ni en los otros sectores de la economía del país.

En el análisis presente se consideraron las variables del Presupuesto Asignado, Gasto Efectivo e Inversiones, así como los Gastos en Mantenimiento y Recursos Humanos, durante el período 1980-93.

El Presupuesto incluye el total de recursos financieros asignados durante cada año, para el logro de las metas propuestas y el cumplimiento de los objetivos del Sector.

El Gasto Efectivo se refiere al egreso financiero real durante cada año, denominado también Presupuesto Gastado.

El concepto Inversión significa, la parte del Presupuesto Gastado que se destinó a aumentar la vida útil de la infraestructura y/o a la compra de Maquinaria y Equipo para su operación.

Acorde con las definiciones anteriores, se procedió a elaborar el Cuadro N°3.7.1, que contiene información en términos monetarios además se elaboró el Cuadro N°3.7.2 donde se presenta la conversión a términos reales.

El Presupuesto Autorizado para el Sector, en términos monetarios durante los años en estudio, ha tenido un comportamiento creciente con una tasa geométrica de 17.3% anual (pasa de q 1.907.3 millones en 1980 a q 22.545.4 millones en 1993). El mayor incremento se dio de 1982 a 1983 (35%), obedeciendo principalmente al aumento en los presupuestos del MOPT y de JAPDEVA. En los años siguientes, el porcentaje de incremento fue alrede-



dor del 15.0% anual debido en parte a las políticas de restricción del gasto dictadas por el Gobierno Central.

Tomando en cuenta la inflación <sup>3</sup> se nota, que el presupuesto en términos reales mostró una tasa de crecimiento geométrica negativa de 0.6% anual. Hubo descensos en los periodos 1984-87 y de 1988-90, debido a que el incremento de precios fue superior al del presupuesto en términos monetarios.

El Gasto Efectivo del Sector en términos monetarios en el periodo 1980-93, mostró una tendencia creciente, con una tasa geométrica anual de 17.2%, para un total de ₡ 1.893.8 millones en 1980 y ₡ 21.932.4 millones en 1993 sobresaliendo el incremento que se da en el periodo 1981-84, pasando de ₡ 2.282.3 millones a ₡ 7.420.5 millones, con un porcentaje promedio de 48.7% anual.

Por su parte, el porcentaje de Gasto Efectivo con relación al Presupuesto Autorizado fue, en promedio, del 95.7% anual, lo que significa que solamente el 4.3% promedio anual quedó sin ejecutar.

El comportamiento de este Gasto en términos reales fue similar al del Presupuesto Autorizado en el Sector durante todo el periodo (Cuadro N° 3.7.2).

La inversión total en el Sector en términos monetarios se presenta en el Cuadro N° 3.7.1 donde se tiene que pasó de ₡ 1.047.0 millones en 1980 a ₡ 5.070.7 millones en 1993 con una tasa geométrica de crecimiento anual de 12.4%. La tendencia ha sido muy irregular, principalmente en el año 1981, el cual disminuye con respecto al año anterior por efecto de una inversión muy baja en Aeropuertos y Ferrocarriles. En el año 1984 la inversión se duplica con relación al año anterior, básicamente por la

---

<sup>3</sup> Medida a través del índice general de precios al por mayor (promedio anual).



construcción y mejoramiento de carreteras, pasando de ¢ 2.755.6 millones a ¢ 4.111.2 millones.

A partir de 1985, la inversión total tuvo una reducción significativa desde ¢3.546.2 millones hasta ¢ 1.414.8 millones en 1988, como consecuencia de la menor inversión en Carreteras (se concluyeron varios proyectos y no se iniciaron nuevos). Posterior a este año, se aprecia un incremento promedio anual en la inversión total del 25% (1988-93) motivado por la rehabilitación de caminos, carreteras, puertos, aeropuertos y vías férreas afectadas por el desastre del huracán Juana y por los terremotos ocurridos en esos años. Esto obligó al Gobierno Central a la cooperación conjunta con las demás entidades del Sector para la restauración de la infraestructura.

En el Cuadro N°3.7.2 se presentan las cifras de las inversiones en términos reales para los años 1980-93. La tasa geométrica de crecimiento anual resulta negativa (-5.75%) por causa del fuerte incremento en el índice general de precios de la actividad construcción además del proceso de devaluación del colón con relación al dólar.

Estableciendo la relación "Inversión- Gasto Efectivo" tenemos, que en el periodo (1980-93) el porcentaje promedio anual fue de 35.4% no obstante, observando la serie se nota que de 1982 a 1987 el porcentaje promedio representó un 45.0% anual. Durante el lapso siguiente (1980-93) éste fue de aproximadamente 20% anual, obedeciendo a que el límite del gasto público afectó directamente la Inversión evitando un incremento de recursos para este rubro debido a los incrementos salariales de ley, repercutiendo directamente sobre los gastos personales (suelos, viáticos, tiempo extraordinario, etc.).

Cabe mencionar aquí que los recursos humanos del Sector, disminuyeron en el periodo de 1980-94, con una tasa geométrica de 2.96% anual, teniéndose para 1980, 11.642 empleos, mientras que en 1994 la cifra fue de 7.869 empleos; lo que representa en términos absolutos una disminución de 3.773 funcionarios.



Efectuando el análisis por institución, se tiene que INCOFER y el MOPT, presentan tasas geométricas negativas, durante el período (6.00% y 3.43% respectivamente), debido a las políticas de reducción en el nivel de empleo definidas por el Poder Ejecutivo. Además, cabe indicar que en INCOFER la reducción más acentuada se dio a partir del año 1990, pasando de 2224 a 1220 funcionarios en 1994, es decir, disminuyó en 1.004 funcionarios.

En el caso del MOPT, el número de empleos se mantuvo relativamente estable durante el período (1980-1994) con un promedio de 6.910 funcionarios. Posteriormente disminuye hasta llegar a la cifra de 4.800 empleados en 1994.

Por otra parte, las tasas geométricas de crecimiento de INCOP, Aviación Civil y Consejo de Seguridad Vial fueron positivas, representando 4.42%, 1.30% y 22.68% respectivamente. (Cuadro N°3.7.3).

El período (91-94) refleja la fuerte reducción del nivel de empleo en el MOPT y Aviación Civil, motivada por el programa de movilidad laboral como parte de la reestructuración del Estado. En el caso de INCOFER, este dejó de operar el 30 de junio de 1995.

Considerando el Subsector Carreteras el presupuesto autorizado para el Sector Transportes se muestra en el Cuadro 3.7.4. Para el MOPT incluyendo el del Consejo de Seguridad Vial fue de 11.6 millones para 1994.

En el Cuadro N° 3.7.5 se observa el presupuesto autorizado para Carreteras, el cual alcanzó la suma de \$ 1.503.4 millones en el año 1980 y \$ 11.372.4 millones en 1993.

El gasto efectivo del MOPT incluyendo los de Consejo de Seguridad Vial y Aviación Civil (Cuadro 3.7.6) alcanzó la suma de \$ 14.96 millones.

El gasto efectivo en carreteras (Cuadro N° 3.7.7) aumentó a una tasa promedio de 15.9%, (pasando de \$ 1.272.5 millones en 1980 a \$ 12.088.9



millones de colones en 1993). El incremento fue principalmente por la iniciación de varios proyectos tales como la Segunda Etapa de Construcción y Mejoramiento de Carreteras, Quinto Proyecto de Carreteras, carretera Orotina-Coyolar-Tárcoles, carretera Costanera Sur (Tárcoles-Loma), etc.

Se puede observar, que a partir de 1984 y hasta 1986 este egreso disminuyó, a causa de la política de austeridad establecida por el Gobierno Central.

Durante los años siguientes, se da un incremento al pasarse de ¢ 4.977.5 millones en 1988 a ¢ 12.088.9 millones en 1993.

Respecto al Gasto efectivo el porcentaje promedio anual dedicado a Mantenimiento fue de 25.2%, con una tendencia muy similar en toda la década (Cuadro N° 3.7.8).

Por su parte, la inversión mostró en este subsector una tasa geométrica de crecimiento de 13.6% anual, pasando de ¢ 618.3 millones en 1980 a ¢ 4.110.9 millones en 1993. (Cuadro N° 3.7.9).

Al inicio de la década, el monto de la inversión se mantuvo relativamente baja en términos monetarios, con un promedio de ¢ 629.3 millones por año (1980-82), como consecuencia de la crisis económica que sufrió el país, la cual se agravó en los últimos meses de 1982, debido a las fluctuaciones del tipo de cambio, originando que el contenido presupuestario para los distintos proyectos fuera insuficiente, lo cual llevó a la paralización de algunos de ellos.

En el período 1983-1985 la inversión aumentó a causa de la iniciación de nuevas obras, con un valor en el trienio de ¢ 8.330.6 millones.

A partir de 1986 se da un descenso, debido a que muchos ya habían finalizado y únicamente se realizaron algunas obras a través de la Comisión Nacional de Emergencia.



En el Cuadro N° 3.7.8 se presenta además el cálculo del porcentaje anual de Inversiones con relación al Gasto efectivo en el Subsector Carreteras, donde se puede observar que el promedio anual fue aproximadamente de 45% esto significa, que más de la tercera parte del Gasto Efectivo anual fue destinada a la infraestructura y a la compra de equipo (Inversión). En la serie se observa que algunos años sobrepasan el 60% por ejemplo el período 1984-87.

Esta inversión ha permitido una expansión de la infraestructura para el servicio de transporte tanto de pasajeros como de carga, por el medio carretero.

En los últimos años de este período, la política del Gobierno Central ha estado orientada a dar un mayor mantenimiento a la Red de Carreteras, según se indica en el Cuadro N° 3.7.8. Se tiene que el gasto en mantenimiento de Carreteras en 1982 fue de ¢ 476.9 millones aumentando a ¢ 2.919.0 millones en 1993, con una tasa geométrica de crecimiento de 15.2% anual.

Efectuando el cálculo del porcentaje anual de mantenimiento con respecto al Gasto Efectivo resulta de alrededor del 28%.

Respecto al subsector ferrocarriles el Presupuesto Autorizado (Cuadro N° 3.7.4) fue en 1980 de ¢ 171.1 millones llegando a ¢ 2.120.2 millones en 1993, con una tasa geométrica de crecimiento anual de 17.6%. Este se redujo de 1982 a 1983 en ¢ 175.3 millones, al pasar de ¢ 342.2 millones a ¢ 166.9 millones. No obstante, a partir de este año crece aceleradamente hasta 1988, debido a la inflación. A partir de este año el crecimiento en esta variable es moderado.

Por su parte, el Gasto Efectivo creció a una tasa geométrica de 16.6%, pasando de ¢ 171.1 millones en 1980 a ¢ 1.809.7 millones en 1993 (Cuadro N° 3.7.7).



El componente Inversión, alcanza la cifra en 1980 de ₡ 201.3 millones, una de las más altas de la década, debido a la incorporación de varios préstamos de instituciones internacionales, los cuales se usaron para la electrificación de las vías bananeras, y para la adquisición de equipo rodante.

Durante los años 1981 y 1982 se remodeló la estructura de la vía y se adquirió parte de la Maquinaria y Equipo, con un valor total de ₡ 114.4 millones.

A lo largo del trienio (1983-1985), la inversión fue mínima con solamente ₡ 27.7 millones; mientras que, en 1986 y en el período 1988-90 no hubo ninguna inversión en este Subsector.

Además cabe mencionar que en 1987 se compraron repuestos para locomotoras por ₡ 54.0 millones.

En 1991 mediante un préstamo de la Standard Fruit Co. se invirtieron ₡ 271.2 millones, en la adquisición de Traviesas, repuestos para el Triturador de Piedra y equipos para la vía férrea y en 1992 se realizó una inversión de ₡ 704.0 millones.

En el Subsector Aéreo en el Cuadro N° 3.7.5 se observa el presupuesto autorizado para el Subsector Aéreo, el cual representó la suma de ₡ 30.3 millones en 1980 y ₡ 1.644.7 millones en 1993, con una tasa geométrica de 26.5%.

En este Subsector, el Gasto efectivo para el período pasó de ₡ 62.2 millones en 1980 a ₡ 1.128.0 millones en 1993, con una tasa de crecimiento de 19.9%.

La Inversión de los años 1980 y 1981 se destinó a trabajos en los aeropuertos locales de Sámara, Guápiles, Los Chiles, Barra del Colorado, Parismina, Golfito, la pista del Aeropuerto de Limón (asfaltado y amplia-



ción), instalación de Radiofaros en los Aeropuertos de Río Frio, Los Chiles y Parrita, con un costo total de q 23.4 millones.

Se inició en 1982 la construcción del Edificio para los Bomberos del Aeropuerto Juan Santamaría. Además se pavimentó la pista de aterrizaje en 1983, con un costo total de q 34.0 millones.

Durante 1984 se efectuaron trabajos en el Aeropuerto Los Chiles, con una inversión de q 24.3 millones y en 1985 los aeropuertos Tobías Bolaños, Tomas Guardia y en las Oficinas Centrales de la Dirección General de Aviación Civil, con un costo de q 52.0 millones, también se ejecutaron obras por administración por un valor de q 15.8 millones.

En 1986 la inversión fue de q 49.4 millones en el mejoramiento de los aeropuertos Coto 47, Puerto Jiménez, Nosara y algunas obras menores en el Aeropuerto Juan Santamaría, las cuales concluyeron en 1987, con una inversión adicional de q 6.2 millones.

La inversión total durante 1988 fue de q 36.2 millones, realizándose los siguientes proyectos: en el Aeropuerto Internacional Juan Santamaría, solución a la filtración de agua en las salas de abordaje, obras preliminares de la Rampa de carga, readecuación parcial de las aguas pluviales, mejoramiento de las pistas, impermeabilización del cuarto piso, remodelación de las luces de aproximación, perforación de un pozo con un costo total de q 28.3 millones. Además se invirtió en el mejoramiento del Aeropuerto Puerto Jiménez por q 1.5 millones, en el Aeropuerto Sixaola por q 1.0 millón y en la adquisición de Equipo de Transporte, Equipo de Comunicación y Equipos Varios por un monto total de q 5.4 millones. La construcción del Aeropuerto Tomás Guardia, con un total de q 118.0 millones fue realizada en 1989.

En 1990 la inversión total fue de q 127.6 millones con la remodelación de vestibulo, mezzanine y del sistema eléctrico en el Aeropuerto Juan Santamaría por un total de q 66.3 millones. Se construyó la plataforma del Aeropuerto Tomás Guardia, en Liberia, la calle de rodaje, el pozo para



distribución de agua potable, la distribución y tratamiento de aguas negras y la ampliación de pistas. En Limón se amplió y mejoró el aeródromo de Barra del Colorado, y se adquirió un terreno para aumentar la zona de seguridad con un valor de ₡ 24.4 millones.

Para el año 1991 la inversión realizada alcanzó la suma de ₡ 320.0 millones, de los cuales ₡ 309.4 millones se dedicaron a Infraestructura Aeroporuaria y ₡ 10.6 millones a la adquisición de Maquinaria y Equipo.

Los recursos destinados a la infraestructura de este Subsector le han brindado al usuario de este servicio nuevas alternativas en este medio de transporte, tanto a nivel nacional como internacional. No obstante, cabe recalcar que éstas no responden a las necesidades actuales de la demanda tanto de pasajeros como de carga.

En el **Subsector Marítimo** el presupuesto autorizado en este Subsector mostró una tasa geométrica en el período de 1980-93 de 24.5%, pasando de ₡ 202.5 millones a ₡ 7.779.0 millones en 1993. El mayor aporte en este rubro corresponde a la Junta Administrativa y de Desarrollo de la Ver-diente Atlántica (JAPDEVA). (Cuadro N° 3.7.4 y 3.7.5).

Por su parte, el Gasto Efectivo mostró una tasa geométrica de crecimiento de 19.9 % alcanzando la cifra de ₡ 6.905.7 millones en 1993 en comparación con ₡ 388.0 millones en 1980, debido principalmente al Gasto Efectivo de JAPDEVA.

La inversión en Puertos mostró una tasa geométrica de crecimiento de 7.3%, con una tendencia muy irregular, sobresaliendo el trienio 1982-84 por la construcción de Puerto Caldera y una inversión significativa en Equipo y Maquinaria Puertuaria.

Finalmente se destaca la inversión privada en autobuses y taxis. El total aproximado fue de ₡ 14.720.0 millones en buses, y de ₡ 4.988.0 millones en taxis a nivel nacional.



CUADRO 3.1.1.  
PRODUCTO INTERNO BRUTO SEGUN CLASE  
DE ACTIVIDAD ECONOMICA 1980-1994  
(En millones de colones año 1966)

| A C T I V I D A D                          | 1980    | 1981    | 1982    | 1983    | 1984    | 1985    | 1986     | 1987     | 1988     | 1989     | 1990     | 1991     | 1992     | 1993     | 1994     |
|--------------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|----------|
| PIB                                        | 9,647.8 | 9,430.1 | 8,742.6 | 8,992.9 | 9,714.5 | 9,784.6 | 10,326.3 | 10,817.8 | 11,189.6 | 11,820.0 | 12,251.7 | 12,521.1 | 13,489.0 | 14,344.0 | 14,983.3 |
| Agricultura                                | 1,736.1 | 1,824.6 | 1,738.8 | 1,808.3 | 1,990.3 | 1,880.4 | 1,970.6  | 2,053.4  | 2,147.8  | 2,307.6  | 2,368.9  | 2,513.1  | 2,614.3  | 2,676.4  | 2,744.7  |
| Industria                                  | 2,119.6 | 2,109.0 | 1,868.6 | 1,902.2 | 2,100.0 | 2,142.2 | 2,298.6  | 2,425.0  | 2,478.4  | 2,562.7  | 2,639.5  | 2,684.5  | 2,961.0  | 3,150.5  | 3,282.8  |
| Electricidad, Agua, Gas                    | 224.9   | 242.4   | 252.6   | 303.6   | 313.3   | 290.1   | 307.8    | 331.5    | 339.8    | 356.8    | 380.0    | 397.1    | 421.1    | 444.8    | 478.1    |
| Construcción                               | 602.7   | 471.9   | 321.4   | 336.5   | 415.9   | 439.2   | 453.0    | 457.9    | 458.1    | 514.9    | 501.5    | 465.5    | 477.6    | 556.4    | 579.8    |
| Comercio, Restaurantes, Hoteles.           | 1,740.8 | 1,556.8 | 1,374.2 | 1,418.2 | 1,579.9 | 1,652.6 | 1,768.3  | 1,839.0  | 1,862.9  | 1,961.6  | 2,056.7  | 2,061.0  | 2,318.6  | 2,492.5  | 2,617.1  |
| Transporte, Almacenamiento, Comunicaciones | 676.4   | 671.7   | 666.3   | 676.3   | 700.6   | 716.7   | 770.4    | 838.2    | 908.6    | 990.4    | 1,056.8  | 1,091.4  | 1,244.5  | 1,377.7  | 1,481.0  |
| Establecimientos Financancieros            | 500.4   | 490.4   | 494.3   | 522.0   | 551.7   | 573.2   | 618.5    | 669.8    | 728.1    | 792.9    | 858.7    | 869.0    | 962.8    | 1,082.2  | 1,157.9  |
| Bienes Inmuebles                           | 664.7   | 676.0   | 682.1   | 689.0   | 700.0   | 711.2   | 725.4    | 743.5    | 765.8    | 787.2    | 802.9    | 820.0    | 835.8    | 854.2    | 874.7    |
| Gobierno Central                           | 966.7   | 984.3   | 955.8   | 940.5   | 954.6   | 959.4   | 978.6    | 1,003.1  | 1,023.1  | 1,043.6  | 1,059.3  | 1,069.9  | 1,080.6  | 1,102.2  | 1,129.8  |
| Otros Servicios Personales                 | 415.5   | 403.0   | 388.5   | 396.3   | 408.2   | 419.6   | 435.1    | 456.4    | 477.0    | 502.3    | 527.4    | 549.6    | 572.7    | 607.1    | 637.4    |

FUENTE: Banco Central de Costa Rica.



CUADRO 3.1.2.2  
RELACION ENTRE EL PIB NACIONAL  
Y EL PIB DEL SECTOR TRANSPORTE 1980 - 1994  
(En millones de colones corrientes)

| Año      | PRODUCTO INTERNO BRUTO NACIONAL (PIB) |            |          |            | PIB TRANSPORTES (PIBT) |            | Relación<br>PIBT/PIBM |
|----------|---------------------------------------|------------|----------|------------|------------------------|------------|-----------------------|
|          | Monetario [1]                         | tasa crec. | Real [2] | tasa crec. | Monetario              | tasa crec. |                       |
| 1980     | 41,405.5                              | 146.0      | 9,647.8  | -          | 1,144.0                | 94.0       | 2.8                   |
| 1981     | 57,102.7                              | 38.0       | 9,429.6  | (2.2)      | 1,500.6                | 31.0       | 2.6                   |
| 1982     | 97,505.1                              | 71.0       | 8,742.6  | (7.3)      | 2,458.1                | 63.8       | 2.5                   |
| 1983     | 129,314.0                             | 33.0       | 8,992.9  | 2.9        | 2,889.8                | 17.5       | 2.2                   |
| 1984     | 163,010.9                             | 26.0       | 9,714.5  | 8.0        | 3,200.2                | 10.7       | 2.0                   |
| 1985     | 197,919.8                             | 18.0       | 9,784.6  | 0.7        | 3,933.0                | 22.8       | 2.0                   |
| 1986     | 246,579.3                             | 28.0       | 10,326.3 | 5.5        | 4,919.8                | 25.0       | 2.0                   |
| 1987     | 284,533.2                             | 15.0       | 10,817.8 | 4.9        | 5,878.0                | 19.5       | 2.1                   |
| 1988     | 346,558.7                             | 23.0       | 11,189.6 | 3.4        | 6,986.6                | 18.8       | 2.0                   |
| 1989     | 421,760.9                             | 22.0       | 11,820.0 | 5.5        | 9,091.9                | 30.1       | 2.2                   |
| 1990     | 520,740.8                             | 23.9       | 12,251.7 | 3.6        | 11,388.0               | 25.2       | 2.2                   |
| 1991     | 690,106.7                             | 32.0       | 12,521.1 | 2.2        | 14,712.4               | 29.2       | 2.1                   |
| 1992     | 904,101.7                             | 31.0       | 13,489.0 | 7.7        | 21,278.8               | 44.6       | 2.4                   |
| 1993 [3] | 1,074,410.7                           | 19.0       | 14,344.0 | 6.3        | 23,662.0               | 11.1       | 2.2                   |
| 1994 [4] | 1,380,219.6                           | 24.8       | 14,983.3 | 4.4        | 29,463.7               | 24.5       | 2.1                   |

NOTAS:

[1] Cifras a precios de productos.

[2] Año base 1966.

[3] Estimado por el Banco Central

[4] Proyectado por el Dept. Estudios Económicos MOPT



CUADRO 3.1.2.3  
PRODUCTO INTERNO BRUTO DEL SECTOR TRANSPORTE  
SEGUN MEDIOS 1980-1994  
(En millones de colones)

| Año      | MEDIOS DE TRANSPORTE |          |               |         |          |
|----------|----------------------|----------|---------------|---------|----------|
|          | Carretera            | Marítimo | Ferrocarriles | Aéreo   | Total    |
| 1980     | 731.3                | 162.2    | 99.4          | 151.1   | 1,144.0  |
| 1981     | 893.2                | 258.6    | 147.8         | 201.0   | 1,500.6  |
| 1982     | 917.0                | 451.6    | 214.6         | 874.9   | 2,458.1  |
| 1983     | 940.9                | 709.8    | 466.5         | 772.6   | 2,889.8  |
| 1984     | 1,329.3              | 769.8    | 387.7         | 713.4   | 3,200.2  |
| 1985     | 1,794.5              | 912.0    | 303.6         | 922.9   | 3,933.0  |
| 1986     | 2,537.2              | 1,182.2  | 134.8         | 1,065.6 | 4,919.8  |
| 1987     | 3,208.0              | 1,362.5  | 211.9         | 1,095.6 | 5,878.0  |
| 1988     | 3,577.9              | 1,794.2  | 278.1         | 1,336.4 | 6,986.6  |
| 1989     | 4,462.2              | 1,885.4  | 335.2         | 2,409.1 | 9,091.9  |
| 1990     | 6,011.8              | 2,489.5  | 291.3         | 2,595.4 | 11,388.0 |
| 1991     | 9,365.7              | 2,942.5  | 215.3         | 2,188.9 | 14,712.4 |
| 1992     | 12,200.5             | 4,419.1  | 288.2         | 4,371.0 | 21,278.8 |
| 1993 [1] | 13,566.9             | 4,914.0  | 320.5         | 4,860.6 | 23,662.0 |
| 1994 [1] | 16,639.9             | 6,389.8  | 346.1         | 6,087.9 | 29,463.7 |

† No se incluye "oleoductos", porque no hay datos de la entidad bancaria.

1.- Cifras proyectadas considerando la tasa de crecimiento geométrico del periodo 1970 - 1992.

TERRESTRE: Incluye servicio de autobuses, taxi, camiones de carga y servicios conexos al transporte terrestre (estacionamientos y autos de alquiler)

FLUVIAL MARITIMO: Incluye muelles-puertos y cabotaje (hasta 1985)

FERROVIARIO: incluye ferrocarriles.

AEREO: Incluye aviación y servicios conexos (agencias de viaje)

FUENTE: Banco Central de Costa Rica, Cuenta Nacionales



CUADRO 3.1.3.1  
COMERCIO EXTERIOR DE COSTA RICA  
PERIODO 1980 - 1994  
- en millones de dolares -

| Año     | Exportación<br>F.O.B. [1] | Tasa de<br>crecimiento | Importación<br>C.I.F. | Tasa de<br>crecimiento | Saldo<br>Intercambio |
|---------|---------------------------|------------------------|-----------------------|------------------------|----------------------|
| 1980    | 1,001.7                   | 15.9                   | 1,523.8               | 17.3                   | (522.1)              |
| 1981    | 1,008.1                   | 0.6                    | 1,208.5               | (20.7)                 | (200.4)              |
| 1982    | 870.4                     | (13.7)                 | 893.2                 | (26.1)                 | (22.8)               |
| 1983    | 872.6                     | 0.2                    | 987.8                 | 10.6                   | (115.2)              |
| 1984    | 1,006.4                   | 15.3                   | 1,093.7               | 10.7                   | (87.3)               |
| 1985    | 976.0                     | (3.0)                  | 1,098.2               | 0.4                    | (122.2)              |
| 1986    | 1,120.6                   | 14.8                   | 1,147.5               | 4.5                    | (26.9)               |
| 1987    | 1,158.3                   | 3.4                    | 1,380.2               | 20.3                   | (221.9)              |
| 1988    | 1,245.7                   | 7.5                    | 1,404.7               | 1.8                    | (159.0)              |
| 1989    | 1,414.6                   | 13.7                   | 1,704.4               | 23.7                   | (289.8)              |
| 1990    | 1,448.2                   | 1.3                    | 2,025.8               | 18.8                   | (577.6)              |
| 1991    | 1,597.6                   | 10.3                   | 1,876.5               | 87.3                   | (278.9)              |
| 1992    | 1,851.0                   | 15.8                   | 2,439.9               | 30.0                   | (588.9)              |
| 1993    | 2,047.1                   | 10.6                   | 2,884.6               | 18.2                   | (837.5)              |
| 1994[2] | 2,215.2                   | 8.2                    | 3,087.4               | 7.0                    | (872.2)              |

[1] Incluye valor agregado de la maquila

[2] Cifras preliminares

FUENTE: Banco Central de Costa Rica.



CUADRO 3.1.3.2  
PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION 1980 - 1994  
(En miles de dólares)

| PRODUCTOS | 1980    | 1981    | 1982  | 1983  | 1984    | 1985  | 1986    | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1991    | 1992    | 1993    | 1994    |
|-----------|---------|---------|-------|-------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Café      | 247.9   | 240.1   | 236.9 | 230.1 | 267.3   | 315.9 | 391.9   | 334.5   | 316.4   | 286.2   | 245.4   | 263.6   | 203.2   | 198.9   | 300.1   |
| Banano    | 207.5   | 224.8   | 228.1 | 240.3 | 251.0   | 208.0 | 216.8   | 228.6   | 221.1   | 284.4   | 315.0   | 396.5   | 485.2   | 579.3   | 552.3   |
| Cacao     | 70.7    | 73.9    | 2.4   | 1.0   | 1.5     | 2.5   | 2.1     | 1.4     | 1.7     | 0.9     | 0.9     | 0.5     | 0.1     | 0.1     | 0.0     |
| Carne     | 40.7    | 42.0    | 53.1  | 31.9  | 43.5    | 53.7  | 69.8    | 62.5    | 55.8    | 51.8    | 48.6    | 69.2    | 44.0    | 55.5    | 51.2    |
| Azúcar    | 4.2     | 2.7     | 16.6  | 23.9  | 35.5    | 13.6  | 11.1    | 15.1    | 12.4    | 15.4    | 25.1    | 24.6    | 26.9    | 24.5    | 32.0    |
| Fertiliz. | 10.0    | 15.6    | 7.9   | 5.5   | 5.9     | 7.5   | 2.4     | 1.8     | 0.2     | 0.7     | 0.6     | 0.1     | 0.0     | 0.1     | 0.0     |
| Otrs Prod | 420.7   | 409.0   | 325.4 | 339.8 | 401.7   | 374.9 | 426.5   | 514.4   | 638.3   | 775.2   | 812.7   | 842.9   | 1,069.2 | 1,188.6 | 1,279.5 |
| TOTAL     | 1,001.7 | 1,008.1 | 870.4 | 872.5 | 1,006.4 | 976.1 | 1,120.6 | 1,158.3 | 1,245.9 | 1,414.6 | 1,448.3 | 1,597.4 | 1,828.6 | 2,046.9 | 2,215.1 |
| Industria | 332.0   | 328.6   | 262.9 | 252.2 | 257.8   | 255.9 | 275.2   | 340.4   | 394.1   | 484.7   | 496.0   | 587.9   | 857.4   | 808.2   | N.D     |
| Agrop-Mar | 86.7    | 79.4    | 61.2  | 68.4  | 115.3   | 84.0  | 116.6   | 129.8   | 183.6   | 215.6   | 243.0   | 255.1   | 211.8   | 380.3   | N.D     |
| Maquila   | 2.0     | 1.0     | 1.3   | 19.2  | 28.5    | 35.0  | 34.8    | 44.2    | 60.6    | 74.9    | 73.7    | ND      | ND      | ND      | N.D     |
| TOTAL     | 420.7   | 409.0   | 325.4 | 339.8 | 401.6   | 374.9 | 426.6   | 514.4   | 638.3   | 775.2   | 812.7   | 843.0   | 1,069.2 | 1,188.5 | N.D     |

FUENTE: Banco Central de Costa Rica, Cuentas Nacionales.



CUADRO 3.1.3.2  
PRINCIPALES PRODUCTOS DE EXPORTACION 1980 - 1994  
(En miles de dólares)

| PRODUCTOS | 1980    | 1981    | 1982  | 1983  | 1984    | 1985  | 1986    | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1991    | 1992    | 1993    | 1994    |
|-----------|---------|---------|-------|-------|---------|-------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Café      | 247.9   | 240.1   | 236.9 | 230.1 | 267.3   | 315.9 | 391.9   | 334.5   | 316.4   | 286.2   | 245.4   | 263.6   | 203.2   | 198.9   | 300.1   |
| Banano    | 207.5   | 224.8   | 228.1 | 240.3 | 251.0   | 208.0 | 216.8   | 228.6   | 221.1   | 284.4   | 315.0   | 396.5   | 485.2   | 579.3   | 552.3   |
| Cacao     | 70.7    | 73.9    | 2.4   | 1.0   | 1.5     | 2.5   | 2.1     | 1.4     | 1.7     | 0.9     | 0.9     | 0.5     | 0.1     | 0.1     | 0.0     |
| Carne     | 40.7    | 42.0    | 53.1  | 31.9  | 43.5    | 53.7  | 69.8    | 62.5    | 55.8    | 51.8    | 48.6    | 69.2    | 44.0    | 55.5    | 51.2    |
| Azúcar    | 4.2     | 2.7     | 16.6  | 23.9  | 35.5    | 13.6  | 11.1    | 15.1    | 12.4    | 15.4    | 25.1    | 24.6    | 26.9    | 24.5    | 32.0    |
| Fertiliz. | 10.0    | 15.6    | 7.9   | 5.5   | 5.9     | 7.5   | 2.4     | 1.8     | 0.2     | 0.7     | 0.6     | 0.1     | 0.0     | 0.1     | 0.0     |
| Otrs Prod | 420.7   | 409.0   | 325.4 | 339.8 | 401.7   | 374.9 | 426.5   | 514.4   | 638.3   | 775.2   | 812.7   | 842.9   | 1,069.2 | 1,188.6 | 1,279.5 |
| TOTAL     | 1,001.7 | 1,008.1 | 870.4 | 872.5 | 1,006.4 | 976.1 | 1,120.6 | 1,158.3 | 1,245.9 | 1,414.6 | 1,448.3 | 1,597.4 | 1,828.6 | 2,046.9 | 2,215.1 |
| Industria | 332.0   | 328.6   | 262.9 | 252.2 | 257.8   | 255.9 | 275.2   | 340.4   | 394.1   | 484.7   | 496.0   | 587.9   | 857.4   | 808.2   | N.D     |
| Agrop-Mar | 86.7    | 79.4    | 61.2  | 68.4  | 115.3   | 84.0  | 116.6   | 129.8   | 183.6   | 215.6   | 243.0   | 255.1   | 211.8   | 380.3   | N.D     |
| Maquila   | 2.0     | 1.0     | 1.3   | 19.2  | 28.5    | 35.0  | 34.8    | 44.2    | 60.6    | 74.9    | 73.7    | ND      | ND      | ND      | N.D     |
| TOTAL     | 420.7   | 409.0   | 325.4 | 339.8 | 401.6   | 374.9 | 426.6   | 514.4   | 638.3   | 775.2   | 812.7   | 843.0   | 1,069.2 | 1,188.5 | N.D     |

FUENTE: Banco Central de Costa Rica, Cuentas Nacionales.



CUADRO 3.1.3.3  
COMPOSICION DE LAS IMPORTACIONES DE COSTA RICA  
-En millones de dólares-  
(1986-1994)

| P R O D U C T O                     | 1986    | 1987    | 1988    | 1989    | 1990    | 1991    | 1992    | 1993    | 1994    |
|-------------------------------------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|---------|
| Materias primas industria y minería | 475.1   | 585.5   | 617.3   | 756.3   | 755.2   | 710.7   | 861.3   | 941.5   | 933.6   |
| Materia primas agricultura          | 61.1    | 63.9    | 70.5    | 74.9    | 85.8    | 97.5    | 110.8   | 117.0   | 44.5    |
| Bienes consumo no duradero          | 168.0   | 189.6   | 220.0   | 266.4   | 307.0   | 330.0   | 407.8   | 492.6   | 460.7   |
| Bienes consumo duradero             | 64.8    | 89.5    | 88.4    | 105.5   | 161.9   | 109.3   | 248.9   | 329.2   | 256.2   |
| Bienes capital industrial y minería | 186.5   | 227.7   | 203.3   | 252.6   | 344.2   | 285.0   | 393.9   | 511.3   | 361.9   |
| Bienes capital agricultura          | 8.0     | 9.1     | 8.5     | 9.0     | 10.7    | 8.5     | 12.2    | 15.8    | 24.5    |
| Bienes capital construcción         | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     |
| Bienes capital transportes          | 85.3    | 104.5   | 75.4    | 96.4    | 128.2   | 100.7   | 148.8   | 193.6   | 131.2   |
| Otros bienes de capital             | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     | 0.0     |
| Materiales de construcción          | 36.5    | 35.5    | 43.2    | 51.3    | 64.4    | 72.3    | 85.6    | 92.9    | 97.0    |
| Combustibles y lubricantes          | 48.6    | 55.2    | 64.8    | 79.4    | 146.9   | 153.1   | 159.6   | 174.0   | 169.9   |
| Otros                               | 13.6    | 19.7    | 13.3    | 12.8    | 21.5    | 9.0     | 10.5    | 15.0    | 7.0     |
| TOTAL                               | 1,147.5 | 1,380.2 | 1,404.7 | 1,704.6 | 2,025.8 | 1,876.1 | 2,439.4 | 2,862.9 | 2,486.5 |

FUENTE: Banco Central de Costa Rica, cuentas nacionales.



CUADRO # 3.1.3.4  
COMERCIO DE COSTA RICA CON CENTROAMERICA 1970 - 1993  
- En millones de dólares -

| Años | GUATEMAL |       |        | EL SALVADOR |      |        | HONDURAS |      |       | NICARAGUA |      |       | TOTAL |       |        |
|------|----------|-------|--------|-------------|------|--------|----------|------|-------|-----------|------|-------|-------|-------|--------|
|      | Exp      | Imp   | Saldo  | Exp         | Imp  | Saldo  | Exp      | Imp  | Saldo | Exp       | Imp  | Saldo | Exp   | Imp   | Saldo  |
| 1970 | 11.1     | 21.5  | (10.4) | 10.5        | 20.1 | (9.6)  | 11.6     | 7.1  | 4.5   | 12.9      | 19.9 | (7.0) | 46.1  | 68.6  | (22.5) |
| 1975 | 31.2     | 39.6  | (8.4)  | 27.9        | 31.9 | (4.0)  | 12.8     | 5.9  | 6.9   | 35.3      | 37.1 | (1.8) | 107.2 | 114.5 | (7.3)  |
| 1980 | 65.5     | 100.5 | (35.0) | 52.5        | 67.6 | (15.1) | 28.2     | 18.8 | 9.4   | 124.1     | 32.8 | 91.3  | 270.3 | 219.7 | 50.6   |
| 1981 | 75.8     | 64.9  | 10.9   | 43.5        | 37.1 | 6.4    | 34.8     | 16.3 | 18.5  | 83.8      | 33.8 | 50.0  | 237.9 | 152.1 | 85.8   |
| 1982 | 64.2     | 56.1  | 8.1    | 33.1        | 22.6 | 10.5   | 23.2     | 11.9 | 11.3  | 46.6      | 21.6 | 25.0  | 167.1 | 112.2 | 54.9   |
| 1983 | 87.9     | 59.2  | 28.7   | 40.9        | 29.6 | 11.3   | 25.1     | 10.9 | 14.2  | 36.9      | 20.1 | 16.8  | 190.8 | 119.8 | 71.0   |
| 1984 | 73.6     | 58.2  | 15.4   | 43.8        | 30.7 | 13.1   | 36.1     | 8.3  | 27.8  | 18.2      | 16.4 | 1.8   | 171.7 | 113.6 | 58.1   |
| 1985 | 39.2     | 46.4  | (7.2)  | 46.3        | 30.1 | 16.2   | 30.8     | 7.2  | 23.6  | 27.2      | 8.9  | 18.3  | 143.5 | 92.6  | 50.9   |
| 1986 | 37.2     | 61.3  | (24.1) | 29.0        | 33.8 | (4.8)  | 22.7     | 5.9  | 16.8  | 11.6      | 5.3  | 6.3   | 100.5 | 106.3 | (5.8)  |
| 1987 | 43.6     | 64.6  | (21.0) | 36.3        | 37.0 | (0.7)  | 17.5     | 6.2  | 11.3  | 11.9      | 9.0  | 2.9   | 109.3 | 116.8 | (7.5)  |
| 1988 | 55.3     | 65.5  | (10.2) | 43.5        | 36.1 | 7.4    | 14.3     | 5.4  | 8.9   | 16.7      | 11.3 | 5.4   | 129.8 | 118.3 | 11.5   |
| 1989 | 60.1     | 72.2  | (12.1) | 46.6        | 42.9 | 3.7    | 15.2     | 5.1  | 10.1  | 22.2      | 16.7 | 5.5   | 144.1 | 136.9 | 7.2    |
| 1990 | 52.3     | 78.1  | (25.8) | 35.9        | 48.6 | (12.7) | 18.3     | 5.8  | 12.5  | 28.1      | 12.8 | 15.3  | 134.6 | 145.3 | (10.7) |
| 1991 | 58.6     | 82.6  | (24.0) | 43.8        | 51.5 | (7.7)  | 18.7     | 5.9  | 12.8  | 56.7      | 10.9 | 45.8  | 177.8 | 150.9 | 26.9   |
| 1992 | 75.2     | 96.0  | (20.8) | 55.5        | 60.7 | (5.2)  | 43.2     | 7.9  | 35.3  | 75.4      | 16.7 | 58.7  | 249.3 | 181.3 | 68.0   |
| 1993 | 84.1     | 104.7 | (20.6) | 61.2        | 69.2 | (8.0)  | 46.6     | 11.2 | 35.4  | 83.6      | 22.0 | 61.6  | 275.5 | 207.1 | 68.4   |

‡ Cifras proyectadas por el Dept. de Estudios Económicos MOPT  
FUENTE: Banco Central de Costa Rica, Balanza de Pagos.



CUADRO 3.6.1  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES

(millones de us\$)

|                               | PRESTA-<br>MISTA | COSTO<br>TOTAL | FINAN-<br>CIADO | APORTE<br>GOBIERN | SIN<br>FINANCIAR<br>(1) | TOTAL | 1994 |      |       | 1995 |      |       | 1996 |      |       | 1997 |      |       | 1998 |      |       | 1999 |      |       | OTROS<br>AÑOS |      |       |
|-------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|---------------|------|-------|
|                               |                  |                |                 |                   |                         |       | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT.          | EXT. | TOTAL |
| CAMINOS Y CARRETERAS          |                  | 659.8          | 218.5           | 305.5             | 135.8                   | 27.0  | 20.1 | 6.9  | 55.8  | 31.6 | 24.2 | 80.1  | 38.3 | 41.8 | 90.2  | 40.5 | 48.8 | 76.1  | 36.8 | 39.3 | 84.0  | 46.9 | 37.1 | 44.1  | 10.7          | 33.4 | 457.3 |
| SUBTOTAL RED NACIONAL         |                  | 538.3          | 211.0           | 241.5             | 85.8                    | 23.0  | 16.7 | 6.3  | 45.1  | 27.8 | 17.3 | 77.1  | 35.3 | 41.8 | 81.7  | 34.2 | 46.6 | 60.7  | 27.8 | 32.9 | 67.0  | 37.9 | 29.1 | 0.0   | 0.0           | 0.0  | 354.6 |
| CONSTRUCCION                  |                  | 164.7          | 86.6            | 47.8              | 30.3                    | 5.2   | 2.0  | 3.2  | 14.4  | 6.7  | 7.7  | 36.3  | 11.0 | 25.3 | 42.3  | 12.0 | 30.3 | 31.9  | 11.0 | 20.9 | 26.1  | 21.1 | 5.0  | 0.0   | 0.0           | 0.0  | 156.2 |
| BARU-PIZUELA-PALMAR NORTE (3) |                  | 29.2           | 28.9            | 0.3               | 0.0                     | 1.7   |      | 1.7  |       |      |      | 4.3   |      | 4.3  | 7.3   |      | 7.3  | 7.4   |      | 7.4  | 0.0   |      | 0.0  | 0.0   |               | 0.0  | 20.7  |
|                               | BCIE             | 9.9            | 9.9             |                   |                         | 1.7   |      | 1.7  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 1.7   |
|                               | GRCR             | 0.3            |                 | 0.3               |                         |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 0.0   |
|                               | FIV              | 19.0           | 19.0            |                   |                         |       |      |      |       |      |      | 4.3   |      | 4.3  | 7.3   |      | 7.3  | 7.4   |      | 7.4  | 0.0   |      | 0.0  |       |               |      | 19.0  |
| Ciudad Colon-Drotina          |                  | 80.0           | 40.2            | 39.8              |                         | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 6.7   | 1.0  | 5.7  | 20.0  | 6.0  | 14.0 | 23.0  | 7.0  | 16.0 | 19.5  | 6.0  | 13.5 | 10.8  | 5.8  | 5.0  | 0.0   | 0.0           | 0.0  | 80.0  |
|                               | BID              | 40.2           | 40.2            |                   |                         | 0.0   |      |      | 2.2   |      | 2.2  | 9.0   |      | 9.0  | 12.0  |      | 12.0 | 12.0  |      | 12.0 | 5.0   |      | 5.0  | 0.0   |               |      | 40.2  |
|                               | FIV              | 14.0           |                 | 14.0              |                         | 0.0   |      |      | 3.5   |      | 3.5  | 5.0   |      | 5.0  | 4.0   |      | 4.0  | 1.5   |      | 1.5  |       |      |      |       |               |      | 14.0  |
|                               | GRCR             | 25.8           |                 | 25.8              |                         | 0.0   |      |      | 1.0   | 1.0  |      | 6.0   | 6.0  |      | 7.0   | 7.0  |      | 6.0   | 6.0  |      | 5.8   | 5.8  |      | 0.0   |               |      | 25.8  |
| Naranjo-Florencia             |                  | 35.0           |                 | 4.7               | 30.3                    | 0.0   | 0.0  |      | 4.7   | 4.7  | 0.0  | 5.0   | 5.0  | 0.0  | 5.0   | 5.0  | 0.0  | 5.0   | 5.0  | 0.0  | 15.3  | 15.3 |      | 0.0   | 0.0           |      | 35.0  |
|                               | GRCR             | 35.0           |                 | 4.7               | 30.3                    | 1/    |      |      | 4.7   | 4.7  |      | 5.0   | 5.0  |      | 5.0   | 5.0  |      | 5.0   | 5.0  |      | 15.3  | 15   |      | 0.0   |               |      | 35.0  |
| Puerto Tempisque              |                  | 17.5           | 17.5            |                   |                         | 1.5   |      | 1.5  | 2.0   |      | 2.0  | 7.0   |      | 7.0  | 7.0   |      | 7.0  |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 17.5  |
|                               | FIV              | 17.5           | 17.5            |                   |                         | 1.5   |      | 1.5  | 2.0   |      | 2.0  | 7.0   |      | 7.0  | 7.0   |      | 7.0  |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 17.5  |
| Proy. Circunvalación          |                  | 3.0            |                 | 3.0               |                         | 2.0   | 2.0  |      | 1.0   | 1.0  |      | 0.0   | 0.0  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 3.0   |
|                               | GRCR             | 3.0            |                 | 3.0               |                         | 2.0   | 2.0  |      | 1.0   | 1.0  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 3.0   |
| RECONSTRUCCION                |                  | 38.3           | 76.6            |                   | 38.3                    | 2.8   | 2.8  | 0.0  | 0.5   | 0.5  | 0.0  | 3.0   | 0.0  | 3.0  | 7.0   | 0.0  | 7.0  | 7.0   | 0.0  | 7.0  | 18.0  |      | 18.0 | 0.0   |               | 0.0  | 38.3  |
| MOPT PARRITA-DOMINICAL        | K.F.W.           | 35.0           | 35.0            |                   |                         |       |      |      |       |      |      | 3.0   |      | 3.0  | 7.0   |      | 7.0  | 7.0   |      | 7.0  | 18.0  |      | 18.0 | 0.0   |               |      | 35.0  |
|                               | GRCR             | 1.0            | 1.0             |                   |                         | 0.5   | 0.5  |      | 0.5   | 0.5  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 1.0   |
|                               | FIV              | 2.3            | 2.3             |                   |                         | 2.3   | 2    |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 2.3   |
| REHABILITACION                |                  | 37.7           | 17.1            | 3.4               | 17.2                    | 0.9   | 0.0  | 0.9  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 4.0   | 1.0  | 3.0  | 3.9   |      | 3.0  | 5.0   |      | 5.0  | 6.1   |      | 6.1  | 0.0   |               | 0.0  | 19.9  |
| Carretera Interamericana (3)  |                  | 37.7           | 17.1            | 3.4               | 17.2                    | 0.9   | 0.0  | 0.9  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 4.0   | 1.0  | 3.0  | 3.9   |      | 3.0  | 5.0   |      | 5.0  | 6.1   |      | 6.1  | 0.0   |               | 0.0  | 19.9  |
| I Fase (3)                    |                  | 18.6           | 17.1            | 1.5               |                         | 0.9   | 0.0  | 0.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 0.9   |
|                               | BCIE             | 17.1           | 17.1            |                   |                         | 0.9   |      | 0.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 0.9   |
|                               | GRCR             | 1.5            |                 | 1.5               |                         | 0.0   | 0.0  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |               |      | 0.0   |



CUADRO 3.6.1  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES

(millones de us\$)

|                                               | PRESTA-<br>MISTA | COSTO<br>TOTAL | FINAN-<br>CIADO | APORTE<br>GOBIERN | SIN<br>FINANCIAR<br>(1) | 1994  |      |      | 1995  |      |      | 1996  |      |      | 1997  |      |      | 1998  |      |      | 1999  |      |      | OTROS<br>AÑOS |      |      |       |
|-----------------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|---------------|------|------|-------|
|                                               |                  |                |                 |                   |                         | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL         | INT. | EXT. | TOTAL |
| SUBTOTAL RED CANTONAL                         |                  | 114.0          | 0.0             | 64.0              | 50.0                    | 3.4   | 3.4  | 0.0  | 3.8   | 3.8  | 0.0  | 3.0   | 3.0  | 0.0  | 8.5   | 6.3  | 2.2  | 15.4  | 9.0  | 6.4  | 17.0  | 9.0  | 8.0  | 44.1          | 10.7 | 33.4 | 95.2  |
| Frodaza                                       |                  | 0.0            | 0.0             | 0.0               |                         |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      | 0.0  |       |
| BIRF                                          |                  | 0.0            |                 | 0.0               |                         |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      | 0.0  |       |
| GRCR                                          |                  | 0.0            |                 | 0.0               |                         |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      | 0.0  |       |
| Rehabilitacion<br>Mejoramiento                |                  | 70.0           |                 | 20.0              | 50.0                    |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 3.5   | 1.3  | 2.2  | 10.4  | 4.0  | 6.4  | 12.0  | 4.0  | 8.0  | 44.1          | 10.7 | 33.4 | 70.0  |
| Mantenimiento de<br>Caminos                   | BID              | 50.0           |                 |                   | 50.0                    |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 2.2   |      | 2.2  | 6.4   |      | 6.4  | 8.0   |      | 8.0  | 33.4          |      | 33.4 | 50.0  |
|                                               | GRCR             | 20.0           |                 | 20.0              |                         |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 1.3   | 1.3  |      | 4.0   | 4.0  |      | 4.0   | 4.0  |      | 10.7          | 10.7 |      | 20.0  |
| Mantenimiento (3)<br>Rutinario<br>y periodico |                  | 11.2           |                 | 11.2              |                         | 1.8   | 1.8  |      | 1.8   | 1.8  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 0.0           | 0.0  |      | 11.6  |
|                                               | GRCR             | 11.2           |                 | 11.2              |                         | 1.8   | 1.8  |      | 1.8   | 1.8  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 2.0   | 2.0  |      | 0.0           |      |      | 11.6  |
| Mejoramiento (3)                              |                  | 32.8           |                 | 32.8              |                         | 1.6   | 1.6  |      | 2.0   | 2.0  |      | 1.0   | 1.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 0.0           | 0.0  |      | 13.6  |
|                                               | GRCR             | 32.8           |                 | 32.8              |                         | 1.6   | 1.6  |      | 2.0   | 2.0  |      | 1.0   | 1.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 3.0   | 3.0  |      | 0.0           |      |      | 13.6  |
| TOTAL PUERTOS                                 |                  | 56.4           | 11.1            | 21.2              | 24.1                    | 3.0   | 3.0  | 0.0  | 12.1  | 5.0  | 7.1  | 15.5  | 5.5  | 10.0 | 12.0  | 6.0  | 6.0  | 7.7   | 1.7  | 6.0  | 6.1   | 0.0  |      | 0.0           | 0.0  |      | 56.4  |
| Puerto Moin                                   |                  | 18.7           | 0.0             | 18.7              | 0.0                     | 3.0   | 3.0  |      | 4.0   | 4.0  |      | 4.0   | 4.0  |      | 6.0   | 6.0  |      | 1.7   | 1.7  |      | 0.0   | 0.0  |      | 0.0           | 0.0  |      | 18.7  |
|                                               | GRCR (2)         | 18.7           |                 | 18.7              |                         | 3.0   | 3.0  |      | 4.0   | 4.0  |      | 4.0   | 4.0  |      | 6.0   | 6.0  |      | 1.7   | 1.7  |      |       |      |      |               |      |      | 18.7  |
| Puerto Limón                                  |                  | 6.0            | 3.5             | 2.5               | 0.0                     |       |      |      | 3.5   | 1.0  | 2.5  | 2.5   | 1.5  | 1.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 6.0   |
|                                               | BIRF             | 3.5            |                 | 3.5               |                         |       |      |      | 2.5   |      | 2.5  | 1.0   |      | 1.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 3.5   |
|                                               | GRCR (2)         | 2.5            |                 | 2.5               |                         |       |      |      | 1.0   | 1.0  |      | 1.5   | 1.5  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 2.5   |
| Manten.Pto.Caldera<br>Terminal granelera      |                  | 7.6            | 7.6             | 0.0               | 0.0                     |       |      |      | 4.6   | 0.0  | 4.6  | 3.0   | 0.0  | 3.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 7.6   |
|                                               | FINLAND          | 5.6            |                 | 5.6               |                         |       |      |      | 2.6   |      | 2.6  | 3.0   |      | 3.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 5.6   |
|                                               | BIRF             | 2.0            |                 | 2.0               |                         |       |      |      | 2.0   |      | 2.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               |      |      | 2.0   |
| II Etapa Pto.Caldera                          |                  | 24.1           |                 |                   | 24.1                    |       |      |      |       |      |      | 6.0   |      | 6.0  | 6.0   |      | 6.0  | 6.0   |      | 6.0  | 6.1   |      | 6.1  | 0.0           |      | 6.1  | 24.1  |
|                                               | S.FUENTE         | 24.1           |                 |                   | 24.1                    |       |      |      |       |      |      | 6.0   |      | 6.0  | 6.0   |      | 6.0  | 6.0   |      | 6.0  | 6.1   |      | 6.1  | 0.0           |      |      | 24.1  |



CUADRO 3.6.1  
MINISTERIO DE OBRAS PÚBLICAS Y TRANSPORTES  
PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES

(millones de us\$)

|                                      | PRESTA-<br>MISTA | COSTO<br>TOTAL | FINAN-<br>CIADO | APORTE<br>GOBIERN | SIN<br>FINANCIAR |       |      | 1994 |       |      | 1995 |       |      | 1996 |       |      | 1997 |       |      | 1998 |       |      | 1999 |       |      | OTROS<br>AÑOS |       |  |
|--------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|------------------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|---------------|-------|--|
|                                      |                  |                |                 |                   | (1)              | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT.          | TOTAL |  |
| TOTAL AEROPUERTOS                    |                  | 28.7           | 27.1            | 1.7               |                  | 12.7  | 5.9  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 12.7          |       |  |
| Adq. Equipo Radar (3)                |                  | 4.8            | 4.8             |                   |                  | 3.8   | 3.8  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 3.8           |       |  |
| ITALIA                               |                  | 4.8            | 4.8             |                   |                  | 3.8   | 3.8  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 3.8           |       |  |
| Mej.Aerop.Juan Sant. (3)<br>y otros  |                  | 21.1           | 19.4            | 1.7               |                  | 6.8   | 6.8  | 0.0  | 7.0   | 7.0  | 0.0  | 5.6   | 5.6  | 0.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 19.4          |       |  |
| GRCR                                 |                  | 21.1           | 19.4            | 1.7               |                  | 6.8   | 6.8  |      | 7.0   | 7.0  |      | 5.6   | 5.6  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 19.4          |       |  |
| Aerop.Tomás Guardia                  |                  | 2.9            | 2.9             |                   |                  | 2.1   | 2.1  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 2.1           |       |  |
| AID                                  |                  | 2.9            | 2.9             |                   |                  | 2.1   | 2.1  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 2.1           |       |  |
| TOTAL FERROCARRILES                  |                  | 20.3           | 9.3             | 1.0               | 10.0             | 4.2   | 0.6  | 3.6  | 8.0   |      | 8.0  | 5.0   |      | 5.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 17.2          |       |  |
| Proye.Sectorial (3)                  |                  | 7.3            | 6.3             | 1.0               |                  | 4.2   | 0.6  | 3.6  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 4.2           |       |  |
| BIRF                                 |                  | 6.3            | 6.3             |                   |                  | 3.6   |      | 3.6  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 3.6           |       |  |
| GRCR                                 |                  | 1.0            |                 | 1.0               |                  | 0.6   | 0.6  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 0.6           |       |  |
| Ramales Bananeros                    |                  | 13.0           | 3.0             |                   | 10.0             |       |      |      | 8.0   |      | 8.0  | 5.0   |      | 5.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 13.0          |       |  |
| BCIE                                 |                  | 3.0            | 3.0             |                   |                  |       |      |      | 3.0   |      | 3.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 3.0           |       |  |
| BCIE                                 |                  | 10.0           |                 |                   | 10.0             |       |      |      | 5.0   |      | 5.0  | 5.0   |      | 5.0  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 10.0          |       |  |
| Tren Interurbano                     |                  | 0.0            |                 | 0.0               |                  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 0.0           |       |  |
| GRCR                                 |                  | 0.0            |                 | 0.0               |                  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      | 0.0           |       |  |
| TOTAL INVERSION CARRETERAS           |                  | 659.8          | 218.5           | 305.5             | 135.8            | 27.0  | 20.1 | 6.9  | 55.8  | 31.6 | 24.2 | 80.1  | 38.3 | 41.8 | 90.2  | 40.5 | 48.8 | 76.1  | 36.8 | 39.3 | 84.0  | 46.9 | 37.1 | 44.1  | 10.7 | 33.4          | 457.3 |  |
| SUBTOTAL INVERSIONES<br>RED NACIONAL |                  | 538.3          | 211.0           | 241.5             | 85.8             | 23.0  | 16.7 | 6.3  | 45.1  | 27.8 | 17.3 | 77.1  | 35.3 | 41.8 | 81.7  | 34.2 | 46.6 | 60.7  | 27.8 | 32.9 | 67.0  | 37.9 | 29.1 | 0.0   | 0.0  | 0.0           | 354.6 |  |
| SUBTOTAL INVERSIONES<br>RED CANTONAL |                  | 114.0          | 0.0             | 64.0              | 50.0             | 3.4   | 3.4  | 0.0  | 3.8   | 3.8  | 0.0  | 3.0   | 3.0  | 0.0  | 8.5   | 6.3  | 2.2  | 15.4  | 9.0  | 6.4  | 17.0  | 9.0  | 8.0  | 44.1  | 10.7 | 33.4          | 95.2  |  |
| EQUIPO Y MAQUINARIA                  |                  | 7.5            | 7.5             | 0.0               | 0.0              | 0.6   | 0.0  | 0.6  | 6.9   | 0.0  | 6.9  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0           | 7.5   |  |
| TOTAL PUERTOS                        |                  | 56.4           | 11.1            | 21.2              | 24.1             | 3.0   | 3.0  | 0.0  | 12.1  | 5.0  | 7.1  | 15.5  | 5.5  | 10.0 | 12.0  | 6.0  | 6.0  | 7.7   | 1.7  | 6.0  | 6.1   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0           | 56.4  |  |



|                                   | PRESTA-<br>MISTA | COSTO<br>TOTAL | FINAN-<br>CIADO | APORTE<br>GOBIERN | SIN<br>FINANCIAR<br>(1) | 1994  |      |      | 1995  |      |      | 1996  |      |      | 1997  |      |      | 1998  |      |      | 1999  |      |      | OTROS<br>AÑOS |      |       |
|-----------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|---------------|------|-------|
|                                   |                  |                |                 |                   |                         | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL         | INT. | EXT.  |
| Paso Real-P.Norte-Pied.Blanca (3) |                  | 5.6            | 5.6             | 0.0               |                         | 0.9   |      | 0.9  | 0.7   |      | 0.7  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 1.6           |      |       |
| BCIE                              |                  | 5.6            | 5.6             |                   |                         | 0.9   |      | 0.9  | 0.7   |      | 0.7  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 1.6           |      |       |
| GRCR                              |                  | 0.0            |                 | 0.0               |                         | 0.0   |      |      | 0.0   |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 0.0           |      |       |
| Taras-La Georgina                 |                  | 8.8            | 5.1             | 3.7               |                         |       |      |      | 3.5   | 5.3  | 3.5  | 5.3   |      | 5.3  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 8.8           |      |       |
| BCIE                              |                  | 5.1            | 5.1             |                   |                         |       |      |      | 1.7   |      | 1.7  |       | 3.4  |      | 3.4   |      |      |       |      |      |       |      |      | 5.1           |      |       |
| GRCR                              |                  | 3.7            |                 | 3.7               |                         |       |      |      | 1.8   | 1.8  |      | 1.9   |      | 1.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 3.7           |      |       |
| San Ramon-Barranca                |                  | 3.8            | 2.9             | 0.9               |                         |       |      |      | 1.9   | 0.9  | 1.9  | 5.1   |      | 5.1  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 7.0           |      |       |
| BCIE                              |                  | 2.9            | 2.9             |                   |                         |       |      |      | 1.0   |      | 1.0  | 1.9   |      | 1.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 2.9           |      |       |
| GRCR                              |                  | 0.9            |                 | 0.9               |                         |       |      |      | 0.9   | 0.9  |      | 3.2   |      | 3.2  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 4.1           |      |       |
| Barranca-Arizona                  |                  | 3.7            | 3.5             | 0.2               |                         |       |      |      | 2     | 0.2  | 2.0  | 1.5   |      | 1.5  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 3.7           |      |       |
| BCIE                              |                  | 3.5            | 3.5             |                   |                         |       |      |      | 2.0   |      | 2.0  | 1.5   |      | 1.5  |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 3.5           |      |       |
| GRCR                              |                  | 0.2            |                 | 0.2               |                         |       |      |      | 0.2   | 0.2  |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      | 0.2           |      |       |
| II Fase                           |                  | 19.1           |                 | 1.9               | 17.2                    |       |      |      |       |      |      | 4.0   | 1.0  | 3.0  | 3.9   | 0.9  | 3.0  | 5.0   | 0.0  | 5.0  | 6.1   | 0.0  | 6.1  | 0.0           | 0.0  | 19.0  |
| BCIE                              |                  | 17.2           |                 |                   | 17.2                    |       |      |      |       |      |      | 3.0   |      | 3.0  | 3.0   |      | 3.0  | 5.0   |      | 5.0  | 6.1   |      | 6.1  | 0.0           | 17.1 |       |
| GRCR                              |                  | 1.9            |                 | 1.9               |                         |       |      |      |       |      |      | 1.0   | 1.0  |      | 0.9   | 0.9  |      |       |      |      |       |      |      | 1.9           |      |       |
| Total Mantenimiento               |                  | 150.2          | 30.7            | 119.5             |                         | 12.1  | 9.9  | 2.2  | 26.9  | 17.3 | 9.6  | 28.4  | 17.9 | 10.5 | 23.1  | 16.8 | 6.3  | 11.4  | 11.4 | 0.0  | 11.4  | 11.4 |      | 0.0           | 0.0  | 113.3 |
| Mantenimiento Rutinario (3)GRCR   |                  | 45.5           |                 | 45.5              |                         | 6.5   | 6.5  |      | 6.5   | 6.5  |      | 6.5   | 6.5  |      | 6.5   | 6.5  |      | 6.5   | 6.5  |      | 6.5   | 6.5  |      | 0.0           | 39.0 |       |
| Mantenimiento Periodico 3) GRCR   |                  | 54.6           |                 | 54.6              |                         | 2.7   | 2.7  |      | 4.9   | 4.9  |      | 4.9   | 4.9  |      | 4.9   | 4.9  |      | 4.9   | 4.9  |      | 4.9   | 4.9  |      | 0.0           | 27.2 |       |
| Proy.Sectorial (3)                |                  | 50.1           | 30.7            | 19.4              |                         | 2.9   | 0.7  | 2.2  | 15.5  | 5.9  | 9.6  | 17.0  | 6.5  | 10.5 | 11.7  | 5.4  | 6.3  |       |      |      |       |      |      |               | 47.1 |       |
| BIRF                              |                  | 30.7           | 30.7            |                   |                         | 2.2   |      | 2.2  | 9.6   |      | 9.6  | 10.5  |      | 10.5 | 6.3   |      | 6.3  |       |      |      |       |      |      |               | 28.6 |       |
| GRCR                              |                  | 19.4           |                 | 19.4              |                         | 0.7   | 0.7  |      | 5.9   | 5.9  |      | 6.5   | 6.5  |      | 5.4   | 5.4  |      |       |      |      |       |      |      |               | 18.5 |       |
| Mejoramiento (3)                  |                  | 70.8           |                 | 70.8              |                         | 2.0   | 2.0  |      | 3.3   | 3.3  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 0.0           | 0.0  | 26.9  |
| GRCR                              |                  | 70.8           |                 | 70.8              |                         | 2.0   | 2.0  |      | 3.3   | 3.3  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 5.4   | 5.4  |      | 0.0           |      | 26.9  |
| EQUIPO Y MAQUINARIA               |                  | 7.5            | 7.5             |                   |                         | 0.6   |      | 0.6  | 6.9   |      | 6.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               | 7.5  |       |
| Equipo y maquinaria               | KFW              | 7.5            | 7.5             |                   |                         | 0.6   |      | 0.6  | 6.9   |      | 6.9  |       |      |      |       |      |      |       |      |      |       |      |      |               | 7.5  |       |



CUADRO 3.6.1  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
PLAN QUINQUENAL DE INVERSIONES

(millones de us\$)

|                                     | PRESTA-<br>MISTA | COSTO<br>TOTAL | FINAN-<br>CIADO | APORTE<br>GOBIERN | SIN<br>FINANCIAR<br>(1) | 1994  |      |      | 1995  |      |      | 1996  |      |      | 1997  |      |      | 1998  |      |      | 1999  |      |      | OTROS<br>AÑOS |      |      | TOTAL |
|-------------------------------------|------------------|----------------|-----------------|-------------------|-------------------------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|-------|------|------|---------------|------|------|-------|
|                                     |                  |                |                 |                   |                         | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL | INT. | EXT. | TOTAL         | INT. | EXT. |       |
| TOTAL INVERSIONES<br>AVIACION CIVIL |                  | 28.7           | 27.1            | 1.7               | 0.0                     | 12.7  | 0.0  | 5.9  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0           | 0.0  | 0.0  | 12.7  |
| TOTAL INVERSIONES<br>FERROCARRILES  |                  | 20.3           | 9.3             | 1.0               | 10.0                    | 4.2   | 0.6  | 3.6  | 8.0   | 0.0  | 8.0  | 5.0   | 0.0  | 5.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0   | 0.0  | 0.0  | 0.0           | 0.0  | 0.0  | 17.2  |
| TOTAL INVERSIONES                   |                  | 765.2          | 266.0           | 329.4             | 169.9                   | 46.9  | 23.7 | 16.4 | 75.9  | 36.6 | 39.3 | 100.6 | 43.8 | 56.8 | 102.2 | 46.5 | 54.8 | 83.8  | 38.5 | 45.3 | 90.1  | 46.9 | 37.1 | 44.1          | 10.7 | 33.4 | 543.6 |

(1) Se presentó a Taiwan solicitud por \$ 35.0 millones.

(2) Financiado con el impuesto del banano

(3) El costo total no coincide con la distribucion, debido  
a que se elimino la inversion ejecutada en 1992.

Tipo de cambio 165.00 colones por US\$

FECHA 1 DE AGOSTO DE 1995



TERMONET.WQ

CUADRO N° 3.7.1  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
SUBSECTOR TRANSPORTE 1980-92  
TERMINOS MONETARIOS  
MILES DE COLONES

| Año  | Presupuesto  | Gasto Efectivo | % Gasto Efectivo | inversión   | % Inversión |
|------|--------------|----------------|------------------|-------------|-------------|
| 1980 | 1,907,293.0  | 1,893,811.0    | 99.29%           | 1,046,992.0 | 55.28%      |
| 1981 | 2,320,263.0  | 2,282,287.0    | 98.36%           | 710,019.0   | 31.11%      |
| 1982 | 3,998,679.0  | 3,824,007.0    | 95.63%           | 1,572,134.0 | 41.11%      |
| 1983 | 5,382,607.0  | 5,274,387.0    | 97.99%           | 2,755,616.0 | 52.25%      |
| 1984 | 7,739,822.0  | 7,420,460.0    | 95.87%           | 4,111,170.0 | 55.40%      |
| 1985 | 7,859,570.0  | 7,496,274.0    | 95.38%           | 3,546,222.0 | 47.31%      |
| 1986 | 7,202,950.0  | 6,849,553.0    | 95.09%           | 2,345,226.0 | 34.24%      |
| 1987 | 7,698,291.0  | 7,151,256.0    | 92.89%           | 2,833,140.0 | 39.62%      |
| 1988 | 9,314,703.0  | 8,819,475.0    | 94.68%           | 1,414,774.0 | 16.04%      |
| 1989 | 10,049,080.0 | 9,661,792.0    | 96.15%           | 1,613,752.0 | 16.70%      |
| 1990 | 11,815,713.8 | 11,315,032.3   | 95.76%           | 2,085,918.0 | 18.43%      |
| 1991 | 13,665,785.9 | 12,939,033.5   | 94.68%           | 3,290,701.0 | 25.43%      |
| 1992 | 17,618,891.5 | 16,190,685.5   | 91.90%           | 4,418,515.5 | 27.38%      |
| 1993 | 22,545,400.0 | 21,932,400.0   | 97.28%           | 5,070,700.0 | 23.12%      |
| Tasa | 17.3         | 17.2           |                  | 12.4        |             |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada por la



TERMREAL.WO

CUADRO N° 3.7.2  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
SUBSECTOR TRANSPORTE 1980-93  
TERMINOS REALES 1/  
(MILES DE COLONES)

| Año        | Presupuesto | Gasto Efectivo | Inversión |
|------------|-------------|----------------|-----------|
| 1980       | 1,328,198.0 | 1,318,810.0    | 244,225.0 |
| 1981       | 977,611.0   | 961,611.0      | 113,567.0 |
| 1982       | 809,040.0   | 773,699.0      | 168,143.0 |
| 1983       | 862,901.0   | 845,552.0      | 244,748.0 |
| 1984       | 1,152,668.3 | 1,105,106.7    | 294,433.0 |
| 1985       | 1,060,270.1 | 1,011,260.8    | 220,235.0 |
| 1986       | 891,443.2   | 847,706.5      | 130,712.0 |
| 1987       | 861,318.7   | 800,113.7      | 141,629.0 |
| 1988       | 884,251.3   | 837,238.9      | 61,469.0  |
| 1989       | 832,594.3   | 800,506.4      | 55,891.0  |
| 1990       | 851,276.2   | 815,204.1      | 62,492.0  |
| 1991       | 856,252.2   | 810,716.4      | 79,374.0  |
| 1992       | 947,009.1   | 882,326.2      | 85,654.0  |
| 1993       | 1,228,634.0 | 1,195,228.5    | 118,086.0 |
| Tasa Geome | (0.60)      | (0.76)         | (5.75)    |

FUENTE: MOPT, DIRECCION GENERAL DE PLANIFICACION.

1/ Para efectos de la conversión, en presupuesto y gasto efect se utilizó el índice general de precios al por mayor promedio anual y para inversión el índice de precios para la actividad



CUADRO N°3.7.3  
RECURSOS HUMANOS DEL SECTOR  
SEGUN INSTITUCION  
1980-94

| Año       | MOPT    | INCOF   | INCOFER | AVIACION | CONSEJO SEGURIDAD<br>VIAL | TOTAL    |
|-----------|---------|---------|---------|----------|---------------------------|----------|
| 1980      | 7,834.0 | 693.0   | 2,904.0 | 191.0    | 20.0                      | 11,642.0 |
| 1981      | 7,389.0 | 762.0   | 3,058.0 | 187.0    | 20.0                      | 11,416.0 |
| 1982      | 7,243.0 | 934.0   | 3,111.0 | 182.0    | 52.0                      | 11,522.0 |
| 1983      | 7,449.0 | 1,077.0 | 2,978.0 | 230.0    | 57.0                      | 11,791.0 |
| 1984      | 7,203.0 | 1,085.0 | 3,004.0 | 225.0    | 75.0                      | 11,592.0 |
| 1985      | 7,220.0 | 1,368.0 | 2,832.0 | 225.0    | 71.0                      | 11,716.0 |
| 1986      | 6,772.0 | 1,286.0 | 2,826.0 | 225.0    | 71.0                      | 11,180.0 |
| 1987      | 7,071.0 | 1,099.0 | 2,769.0 | 245.0    | 71.0                      | 11,255.0 |
| 1988      | 7,239.0 | 1,113.0 | 2,520.0 | 236.0    | 71.0                      | 11,179.0 |
| 1989      | 7,214.0 | 1,185.0 | 2,398.0 | 234.0    | 35.0                      | 11,066.0 |
| 1990      | 7,196.0 | 1,104.0 | 2,224.0 | 232.0    | 37.0                      | 10,793.0 |
| 1991      | 7,056.0 | 1,102.0 | 1,385.0 | 234.0    | 37.0                      | 9,814.0  |
| 1992      | 6,618.0 | 1,172.0 | 1,171.0 | 239.0    | 150.0                     | 9,350.0  |
| 1993      | 5,353.0 | 1,235.0 | 1,172.0 | 248.0    | 150.0                     | 8,158.0  |
| 1994      | 4,800.0 | 1,270.0 | 1,220.0 | 229.0    | 350.0                     | 7,869.0  |
| Tasa Geom | (3.43)  | 4.42    | (6.00)  | 1.30     | 22.68                     | (2.96)   |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada por cada entidad.



**CUADRO N°3.7.4**  
**PRESUPUESTO AUTORIZADO DEL SECTOR**  
**MILES DE COLONES**

| Año       | MOPT 1/      | INCOP       | JAPDEVA     | INCOFER     | CONSEJO SEGURIDAD |             |              |
|-----------|--------------|-------------|-------------|-------------|-------------------|-------------|--------------|
|           |              |             |             |             | AVIACION          | VIAL        | TOTAL        |
| 1980      | 1,461,689.0  | 93,402.2    | 109,126.9   | 171,078.3   | 30,260.2          | 41,735.9    | 1,907,292.5  |
| 1981      | 1,656,926.0  | 137,650.7   | 234,908.5   | 213,847.9   | 29,539.8          | 47,389.9    | 2,320,262.8  |
| 1982      | 2,830,448.0  | 161,945.9   | 551,764.5   | 342,243.3   | 56,441.1          | 55,836.3    | 3,998,679.1  |
| 1983      | 3,775,745.0  | 207,145.9   | 1,085,803.4 | 166,946.5   | 78,359.1          | 68,606.8    | 5,382,606.7  |
| 1984      | 5,260,235.0  | 336,525.0   | 1,098,310.6 | 805,000.0   | 147,087.4         | 92,663.5    | 7,739,821.5  |
| 1985      | 4,695,873.0  | 317,493.8   | 1,172,142.3 | 1,222,331.0 | 231,455.8         | 220,274.0   | 7,859,569.9  |
| 1986      | 3,926,990.0  | 439,859.7   | 1,328,643.6 | 1,158,374.0 | 232,909.7         | 116,173.2   | 7,202,950.2  |
| 1987      | 4,025,128.0  | 690,529.0   | 1,325,421.3 | 1,123,584.0 | 270,216.6         | 263,411.7   | 7,698,290.6  |
| 1988      | 4,928,986.0  | 826,261.6   | 1,658,999.6 | 1,234,743.0 | 280,617.9         | 385,095.3   | 9,314,703.4  |
| 1989      | 4,502,522.0  | 107,200.4   | 2,162,813.4 | 1,296,988.0 | 392,801.4         | 621,954.4   | 9,084,279.6  |
| 1990      | 5,600,108.0  | 1,146,226.1 | 2,269,944.5 | 1,549,083.0 | 470,531.5         | 779,820.7   | 11,815,713.8 |
| 1991      | 5,518,799.0  | 1,184,013.5 | 3,421,706.7 | 1,316,580.0 | 956,630.7         | 1,268,056.0 | 13,665,785.9 |
| 1992      | 7,393,248.0  | 1,809,198.0 | 4,175,497.0 | 1,448,238.0 | 1,630,360.0       | 921,076.5   | 17,377,617.5 |
| 1993      | 10,149,619.0 | 2,431,364.0 | 5,121,033.0 | 2,100,809.2 | 1,529,423.0       | 1,213,186.0 | 22,545,434.2 |
| 1994      | 11,638,909.0 | 3,057,079.0 | -           | -           | 2,699,582.0       | 2,477,609.0 | 19,873,179.0 |
| Tasa Geom | 13.85        | 22.18       | 25.62       | 17.55       | 26.05             | 22.83       | 17.30        |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada por cada entidad.

1/ Presupuesto autorizado igual a gasto efectivo debido a la diferencia existente entre presupuesto autorizado y la cuota real de ejecución establecida por Hacienda.  
autorizado y la cuota real de ejecución establecida  
por Hacienda.



PREAUSEC.W0

CUADRO N° 3.7.5  
PRESUPUESTO AUTORIZADO DEL MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
SEGUN SUBSECTOR 1980-94  
MILES DE COLONES

| Año   | Carreteras   | Puertos     | Aeropuertos | Ferrocarriles | Total        |
|-------|--------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| 1980  | 1,503,424.9  | 202,529.1   | 30,260.2    | 171,078.3     | 1,907,292.5  |
| 1981  | 1,704,315.9  | 372,559.2   | 29,539.8    | 213,847.9     | 2,320,262.8  |
| 1982  | 2,886,284.3  | 713,710.4   | 56,441.1    | 342,243.3     | 3,998,679.1  |
| 1983  | 3,844,351.8  | 1,292,949.3 | 78,359.1    | 166,946.5     | 5,382,606.7  |
| 1984  | 5,352,898.5  | 1,434,835.6 | 147,087.4   | 805,000.0     | 7,739,821.5  |
| 1985  | 4,916,147.0  | 1,489,636.1 | 231,455.8   | 1,222,331.0   | 7,859,569.9  |
| 1986  | 4,043,163.2  | 1,768,503.3 | 232,909.7   | 1,158,374.0   | 7,202,950.2  |
| 1987  | 4,288,539.7  | 2,015,950.3 | 270,216.6   | 1,123,584.0   | 7,698,290.6  |
| 1988  | 5,314,081.3  | 2,485,261.2 | 280,617.9   | 1,234,743.0   | 9,314,703.4  |
| 1989  | 5,124,476.4  | 3,234,813.8 | 392,801.4   | 1,296,988.0   | 10,049,079.6 |
| 1990  | 5,974,510.7  | 3,731,465.5 | 549,522.6   | 1,560,215.0   | 11,815,713.8 |
| 1991  | 6,421,597.0  | 4,873,670.2 | 1,040,648.7 | 1,329,870.0   | 13,665,785.9 |
| 1992  | 7,937,062.0  | 6,457,102.0 | 1,721,122.0 | 1,501,605.5   | 17,616,891.5 |
| 1993  | 11,372,400.0 | 3,343,679.0 | 2,834,482.0 | N.D           | 17,550,561.0 |
| Total | 12.95        | 25.06       | 28.59       | 16.56         | 16.91        |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada por c



CUADRO N° 3.7.6  
GASTO EFECTIVO SECTOR TRANSPORTE  
SEGUN INSTITUCION 1980-92  
MILES DE COLONES

| Año        | MOPT 1/      | INCOP       | JAPDEVA     | INCOFER     | CONSEJO DE SEGURIDAD |             |              |
|------------|--------------|-------------|-------------|-------------|----------------------|-------------|--------------|
|            |              |             |             |             | AVIACION             | VIAL        | TOTAL        |
| 1980       | 1,461,689.0  | 85,658.8    | 108,625.3   | 171,078.3   | 29,423.8             | 37,336.0    | 1,893,811.2  |
| 1981       | 1,656,926.0  | 109,061.2   | 183,449.2   | 262,942.0   | 24,185.7             | 45,722.5    | 2,282,286.6  |
| 1982       | 2,830,448.0  | 142,503.0   | 486,790.3   | 273,794.6   | 38,705.6             | 51,765.1    | 3,824,006.6  |
| 1983       | 3,775,745.0  | 187,583.5   | 984,830.4   | 222,339.8   | 46,707.7             | 57,180.1    | 5,274,386.5  |
| 1984       | 5,260,235.0  | 252,657.9   | 1,065,420.5 | 644,000.0   | 105,483.5            | 92,663.5    | 7,420,460.4  |
| 1985       | 4,695,873.0  | 465,375.7   | 1,023,441.2 | 951,382.0   | 160,727.5            | 199,474.7   | 7,496,274.1  |
| 1986       | 3,926,990.0  | 606,449.0   | 1,078,238.8 | 1,017,015.0 | 151,370.1            | 69,489.9    | 6,849,552.8  |
| 1987       | 4,025,128.0  | 668,362.2   | 1,156,478.8 | 959,303.0   | 185,493.7            | 156,490.1   | 7,151,255.8  |
| 1988       | 4,928,986.0  | 680,983.9   | 1,468,535.1 | 1,161,714.0 | 207,062.5            | 372,193.5   | 8,819,475.0  |
| 1989       | 4,502,522.0  | 862,917.2   | 2,125,241.1 | 1,296,988.0 | 284,153.9            | 589,970.2   | 9,661,792.4  |
| 1990       | 5,600,108.0  | 1,012,890.5 | 2,269,944.5 | 1,549,083.0 | 360,944.8            | 522,061.5   | 11,315,032.3 |
| 1991       | 5,518,799.0  | 1,084,400.6 | 3,128,911.6 | 1,316,580.0 | 849,702.4            | 1,040,639.9 | 12,939,033.5 |
| 1992       | 7,393,248.0  | 1,646,623.0 | 3,729,973.0 | 1,448,238.0 | 1,051,527.0          | 921,076.5   | 16,190,685.5 |
| 1993       | 10,149,619.0 | 2,273,121.0 | 4,406,057.7 | 1,790,325.0 | 1,012,660.0          | 2,300,661.0 | 21,932,443.7 |
| 1994       | 11,638,909.0 |             |             |             | 1,160,229.0          | 2,160,952.0 | 14,960,090.0 |
| Tasa Geome | 13.85        | 22.29       | 24.79       | 16.31       | 23.83                | 27.17       | 17.17        |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada por cada entidad.



GASSECTO.WQ

**CUADRO N° 3.7.7**  
**GASTO EFECTIVO DEL SECTOR**  
**SEGUN SUBSECTOR 1980-92**  
**MILES DE COLONES**

| Año       | Carreteras  | Puertos     | Aeropuertos | Ferrocarriles | TOTAL        |
|-----------|-------------|-------------|-------------|---------------|--------------|
| 1980      | 1,272,537.0 | 388,022.1   | 62,172.8    | 171,078.3     | 1,893,810.2  |
| 1981      | 1,238,628.5 | 722,884.4   | 57,831.7    | 262,942.0     | 2,282,286.6  |
| 1982      | 2,508,810.1 | 955,747.3   | 85,654.6    | 273,794.6     | 3,824,006.6  |
| 1983      | 3,644,345.1 | 1,323,354.9 | 84,347.7    | 222,339.8     | 5,274,387.5  |
| 1984      | 5,152,037.5 | 1,477,011.4 | 147,411.5   | 644,000.0     | 7,420,460.4  |
| 1985      | 4,540,170.7 | 1,789,876.9 | 214,844.5   | 951,382.0     | 7,496,274.1  |
| 1986      | 3,810,350.9 | 1,809,276.8 | 212,910.1   | 1,017,015.0   | 6,849,552.8  |
| 1987      | 3,914,655.1 | 2,035,273.0 | 242,023.7   | 959,303.0     | 7,151,254.8  |
| 1988      | 4,977,531.5 | 2,434,043.0 | 246,185.5   | 1,161,714.0   | 8,819,474.0  |
| 1989      | 4,782,669.2 | 3,238,618.3 | 343,518.8   | 1,296,988.0   | 9,661,794.3  |
| 1990      | 5,821,817.5 | 3,494,502.0 | 438,604.8   | 1,560,108.0   | 11,315,032.3 |
| 1991      | 6,194,170.9 | 4,481,262.2 | 933,730.4   | 1,329,870.0   | 12,939,033.5 |
| 1992      | 7,975,810.5 | 5,609,163.0 | 1,142,289.0 | 1,463,423.0   | 16,190,685.5 |
| 1993      | 9,074,218.0 | 4,406,057.7 | 0.0         | 1,790,325.0   | 15,270,600.7 |
| Tasa Geom | 14.18       | 19.96       | 21.54       | 16.38         | 16.37        |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información suministrada.



SUBCARRE.W01

CUADRO N° 3.7.8  
MINISTERIO DE OBRAS PUBLICAS Y TRANSPORTES  
SUBSECTOR CARRETERAS  
MILLONES DE COLONES

| Año       | Mantenimiento | Gasto Efectivo | % Mant. | Inversión | % Inversión |
|-----------|---------------|----------------|---------|-----------|-------------|
| 1982      | 476.9         | 2,508.8        | 19.01%  | 738.9     | 29.45%      |
| 1983      | 822.6         | 3,644.3        | 22.57%  | 1,769.1   | 48.55%      |
| 1984      | 774.1         | 5,152.0        | 15.03%  | 3,203.3   | 62.18%      |
| 1985      | 1,115.0       | 4,540.2        | 24.56%  | 3,358.1   | 73.96%      |
| 1986      | 1,106.3       | 3,810.4        | 29.03%  | 2,251.0   | 59.08%      |
| 1987      | 1,098.8       | 3,914.7        | 28.07%  | 2,619.8   | 66.92%      |
| 1988      | 1,302.8       | 4,977.5        | 26.17%  | 1,272.3   | 25.56%      |
| 1989      | 1,399.9       | 4,782.7        | 29.27%  | 1,413.8   | 29.56%      |
| 1990      | 1,467.1       | 5,821.8        | 25.20%  | 1,898.9   | 32.62%      |
| 1991      | 1,761.4       | 6,194.2        | 28.44%  | 2,357.6   | 38.06%      |
| 1992      | 2,410.9       | 7,975.8        | 30.23%  | 2,948.9   | 36.97%      |
| Tasa Geom | 12.63         | 9.19           |         | 10.89     |             |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información de la Contralor

NOTA : No incluye el programa 474



INVSTRN.W01

**CUADRO N° 3.7.9**  
**INVERSION EN SECTOR TRANSPORTE**  
**SEGUN SUBSECTOR 1980-93**  
**MILES DE COLONES**

| Año       | Carreteras  | Puertos   | Aeropuertos | Ferrocarriles | TOTAL       |
|-----------|-------------|-----------|-------------|---------------|-------------|
| 1980      | 618,275.0   | 205,546.0 | 21,917.0    | 201,254.0     | 1,046,992.0 |
| 1981      | 530,758.0   | 132,797.0 | 1,476.0     | 44,988.0      | 710,019.0   |
| 1982      | 738,931.0   | 742,707.0 | 21,000.0    | 69,496.0      | 1,572,134.0 |
| 1983      | 1,769,149.0 | 961,721.0 | 13,039.0    | 11,707.0      | 2,755,616.0 |
| 1984      | 3,203,321.0 | 878,017.0 | 24,332.0    | 5,500.0       | 4,111,170.0 |
| 1985      | 3,358,131.0 | 109,743.0 | 67,820.0    | 10,528.0      | 3,546,222.0 |
| 1986      | 2,250,965.0 | 44,858.0  | 49,403.0    | 0.0           | 2,345,226.0 |
| 1987      | 2,619,824.0 | 153,155.0 | 6,200.0     | 53,961.0      | 2,833,140.0 |
| 1988      | 1,272,339.0 | 106,275.0 | 36,160.0    | 0.0           | 1,414,774.0 |
| 1989      | 1,413,752.0 | 82,000.0  | 118,000.0   | 0.0           | 1,613,752.0 |
| 1990      | 1,898,855.0 | 59,473.0  | 127,590.0   | 0.0           | 2,085,918.0 |
| 1991      | 2,357,631.0 | 341,902.0 | 320,008.0   | 271,159.0     | 3,290,700.0 |
| 1992      | 2,955,927.0 | 431,000.0 | 173,170.0   | 704,000.0     | 4,264,097.0 |
| 1993      | 4,110,945.0 | 553,396.0 | 367,569.0   | 846,787.0     | 5,878,697.0 |
| Tasa Geom | 13.56       | 7.34      | 19.50       | 10.46         | 12.43       |

FUENTE: MOPT, Dirección General de Planificación. Con base en información sumini