

Contenido

Introducción	3
Antecedentes	4
- Información básica del proyecto.....	5
- El más ambicioso Plan de Obras en la Historia de Costa Rica.....	6
Personas destacadas en el Proyecto	7
- Ing. Eduardo Jenkins Dobles.....	7
- Ing. Constantino Bernasconi López	7
Literatura Consultada.....	8
Anexo No. 1.....	9
- Entrevista realizada al señor Eduardo Jenkins	



Introducción:

El presente trabajo se realiza a solicitud de la Ing. Ma. Lorena López R., Viceministra de Obras Públicas, con respecto a las personas involucradas inicialmente en el Proyecto de la Carretera de Circunvalación.

Se procedió a revisar la literatura existente en el Centro de Información del MOPT, así como también a entrevistar telefónicamente al Ing. José V. Villate, quien fue por muchos años Director de Planificación del MOPT, y que actualmente está pensionado. Don José, mencionó a dos personas involucradas principalmente en este proyecto: el Ing. Eduardo Jenkins Dobles, quien fue Director de Urbanismo del INVU y el Ing. Constantino Bernasconi López, exfuncionario del MOPT.

Con la información brindada por el Ing. Villate, se procedió a localizar información del Señor Bernasconi, en el Archivo Central del MOPT y de quien se brinda algunas referencias al final de este documento. Además se procedió a localizar al Señor Jenkins telefónicamente y posteriormente se le entrevistó, por lo que también brindamos la entrevista que le realizamos.

Agradezco la colaboración que han brindado el Lic. Róger Agüero y la Bach. Lorena Abarca en la localización de diferente información.

Licda. Rosa Ma. Morales R.

Antecedentes:¹

"En la segunda mitad de la década de 1950, el entonces recientemente creado Instituto Nacional de Vivienda y Urbanismo, con la participación del MOPT, propuso la construcción de la llamada Carretera de Circunvalación de San José. Poco después, por Ley No.2535 del 17 de febrero de 1960, se declaró de interés público ese proyecto y se reservaron los correspondientes derechos de vía. Sin embargo, cuando habían transcurrido veinte años sin que esa obra se pudiera realizar, el MOPT consideró oportuno revisar su concepción tomando en cuenta el notable crecimiento urbano durante ese período. Los estudios, realizados entre 1976 y 1977 por la firma consultora norteamericana Louis Berger International, encontraron que ya no resultaba ni técnica ni económicamente factible construir una autopista en la ubicación originalmente propuesta, a menos que ese anillo se localizara en un corredor más alejado del centro de San José, en zonas menos pobladas. Además se demostró la conveniencia de construir una avenida amplia, aprovechando los derechos de vía ya reservados principalmente en el sector sur, con el propósito de producir una vía continua de acceso este-oeste, a través de la zona sur de San José. Este bulevar de cuatro carriles fue el que, en definitiva, se empezó a construir con recursos internos, en el año 1979.

También en esta misma zona, como resultado del Estudio de Transportes del Area Metropolitana de San José, entre los años 1979 y 1984, con apoyo financiero del Banco Mundial, se llevó a cabo un programa de mejoramiento del transporte, que incluyó la ampliación de las radiales a La Uruca, Alajuelita, San Sebastián, Desamparados, San Pedro, Guadalupe y Tibás, así como la construcción de la nueva radial (de cuatro carriles) que conecta San José (Tournón) con la carretera Tibás-Guápiles-Siquirres. Todos estos proyectos, con excepción de los dos últimos, fueron inaugurados el 28 de agosto de 1983, por el Presidente don Luis Alberto Monge."

¹ C.R. MOPT. Reseña Histórica de los Transportes en Costa Rica. San José: DGP, 1984.

Estudios de la Carretera de Circunvalación de San José:

Con base en las recomendaciones del Estudio de Transporte del Area Metropolitana de San José (ETAMSJ) se gestionó y obtuvo del BCIE un crédito, por la suma de 600 mil dólares, para financiar los estudios de factibilidad, ingeniería preliminar y diseño final de la Carretera de Circunvalación de San José. En relación con este proyecto se cumplieron las siguientes actividades; a) precalificación de firmas consultoras especializadas en estudios de carreteras urbanas, mediante concurso de antecedentes; b) elaboración de los Términos de Referencia para los estudios de ingeniería preliminar y de factibilidad técnico-económica y; c) invitación a las firmas consultoras preseleccionadas para que presenten propuestas técnicas y financieras para la realización de los estudios de acuerdo con los Términos de Referencia.

INFORMACIÓN BASICA DEL PROYECTO²

Nombre: Carretera de Circunvalación de San José

Tipo de proyecto: Ingeniería preliminar y estudio de factibilidad técnico-económica

Número de identificación: No. 3020-Plan Vial No. 1.

Longitud total: Aproximadamente 20 km.

Agencia ejecutiva: Ministerio de Obras Públicas y Transportes del Gobierno de la República de Costa Rica.

Financiamiento: El Banco Centroamericano de Integración Económica lo financia mediante el contrato de préstamo No. 72-FCIE firmado el 5 de setiembre de 1974 con el Gobierno de Costa Rica y aprobado por la Ley No.580 de la Asamblea Legislativa del 24 de setiembre de 1975.

Nombre de la firma consultora: Louis Berger International, Inc., con sede en el edificio Indeca, calle 13 entre avenidas 2 y 6, apartado postal 2674, San José, Costa Rica.

Monto y fecha del contrato de consultoría: El contrato es por un monto de US\$298 057 dólares estadounidenses y fue firmado el 20 de agosto de 1976.

² C.R. MOPT. Estudios de ingeniería preliminar y factibilidad técnico-económica de la Carretera de Circunvalación de San José. San José, C.R.: Louis Berger Internacional 1977?.

Modificación de contrato: El 13 de enero de 1977 se firmó la orden de modificación de contrato No.1 que aumenta el monto total del estudio a US\$... 368 177 dólares.

Fecha de invitación a propuestas: 30 de noviembre de 1974.

Fecha de adjudicación: 19 de agosto de 1976.

Tiempo contractual: 365 días calendarios.

Fecha de orden de inicio de los estudios: 16 de setiembre de 1976.

Fecha de inicio y terminación de los estudios según contrato: Desde el 16 setiembre de 1976 hasta el 15 de setiembre de 1977.

El más ambicioso Plan de Obras en la Historia de Costa Rica:³

"El más vasto plan de construcción de carreteras en la historia de Costa Rica fue anunciado por el Presidente Rodrigo Carazo y su Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Rodolfo Méndez Mata al inaugurar, el 10 del pasado mes de octubre (1979) en Hatillo, la iniciación de los trabajos de la carretera periférica sur que, dentro de dos años, unirá Guadalupe con La Sabana pasando por Zapote, San Pedro y Desamparados, con lo que se facilitará enormemente el tránsito de vehículos del norte al este y sur del Area Metropolitana.

Esta sección de la periférica sur, que se comenzó a construir, es parte del plan de descongestionamiento del Area Metropolitana que contempla, además, la ampliación de cuatro vías de las carreteras de acceso de Desamparados, Guadalupe, San Pedro, Tibás, La Uruca y Paso Ancho, más la construcción de una nueva vía de acceso al norte que, partiendo del Barrio Tournón entronque con la carretera, también en construcción de San José a Guápiles, además la ampliación de la Avenida Segunda desde el Hospital San Juan de Dios, ya construida, hasta entroncar con la radial de San Pedro de Montes de Oca en el Barrio Peralta, frente al establecimiento de los Pollos Kentucky.

En estas obras vitales, se contemplaron la instalación de 120 nuevos semáforos computarizados, la construcción de 14 puntos de embotellamiento del tránsito dentro del Area Metropolitana y un señalamiento nuevo y efectivo para la desviación del tránsito de vehículos que podrán pasar en un futuro de un punto cardinal a otro, sin necesidad de atravesar toda el Area Metropolitna.

³ C.R. MOPT. El más ambiciosos Plan de Obras Públicas en la historia de costa Rica: 1978-1982. San José, C.R.: Imprenta Nacional, 1979.

Estas obras, todas programadas, financiadas y con los planos de ejecución debidamente aprobados, tienen un costo directo de 275 millones de colones, más una serie de gastos adicionales, necesarios para la adquisición de derechos de vía imprescindibles, que significarán para el Estado una erogación extra de aproximadamente 110 millones de colones al año 1979. El 10 de octubre se iniciaron los trabajos de la Vía de Circunvalación en su sección Sur que unirá La Sabana con Guadalupe, pasando por Hatillo, Desamparados, Zapote y San Pedro."

Personas destacadas en el Proyecto:

Ing. Eduardo Jenkins Dobles⁴

Nació el 9 de noviembre de 1926,

Ingeniero civil tiene una maestría en Planificación Urbana de la Universidad de Harvard.

Fue Director de Urbanismo del INVU en la década de los 50s,

Fue miembro de la Junta Directiva del IFAM,

Embajador en Suiza e Israel en la década de los 80s

Profesor de la Universidad de Costa Rica.

En 1972 fundó su propia empresa INDECA, en donde asume el cargo de Gerente, hasta el presente año. También fue miembro de la Junta Directiva de Constructora la Constancia, empresa dedicada a proyectos urbanísticos.

Constantino Bernasconi López:

De nacionalidad Guatemalteca, inicia labores en el MOPT el 16 de junio de 1955 y renuncia el 16 de noviembre de 1964.

El Señor Max Sittenfeld Róger envía una carta de *agradecimiento por las labores* prestadas en el Ministerio al señor Bernasconi, en donde le manifiesta:

“con gran pena me veo obligado a aceptar su renuncia contenida en su nota de 16 de los corrientes, por razones que usted explica y que esta Dirección General comprende.

Lamento que esta Organización no pueda retener a un funcionario de la capacidad e integridad moral y profesional como la suya y que por largos años sirviera al desarrollo de nuestro país.

Huellas profundas ha dejado usted con su permanencia en este Ministerio y sólo puedo elevar hasta usted frases de agradecimiento por tan buenos servicios prestados”.

⁴ Ver entrevista en Anexo.

Comentario:

De acuerdo con las entrevistas realizadas al señor Villate y Jenkins, este último es el principal proponente del Proyecto de la Carretera de Circunvalación de San José, colaborando como contraparte del MOPT, el Ing. Bernasconi.

LITERATURA CONSULTADA Y CITADA

Bernasconi López, Constantino. Expediente personal 16-5-1955/16-11-1964.

Costa Rica. Casa Presidencial. El más ambicioso plan de obras públicas en la historia de Costa Rica: 1978-1982. San José, C.R.: Imprenta Nacional, 1979.

Costa Rica Leyes y Decretos. Ley No. 2535 del 5 de marzo de 1960: Plan Técnico para la Carretera de Circunvalación del Area Metropolitana de San José. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 1960.

Costa Rica Leyes y Decretos. Ley No. 7942 del 13 de enero del 2000. San José, Costa Rica: Imprenta Nacional, 2000.

Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Estudios de ingeniería preliminar y factibilidad técnico económica de la Carretera de Circunvalación de San José. San José, Costa Rica. Louis Berger International, 1977?

Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Memoria 1974-1975. San José, Costa Rica: Departamento de Relaciones Públicas, 1976.

Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Planificación. Casi tres décadas de Planificación en el MOPT. San José, C.R.: DGP, 1981.

Costa Rica. Ministerio de Obras Públicas y Transportes. Dirección General de Planificación. Reseña histórica de los transportes en Costa Rica. San José, C.R.: DGP, 1984.

Jenkins Dobles, Eduardo. Carretera de Circunvalación. San José, C.R.: Gestión Tecnológica, 12 de set. 2002. (Comunicación Personal)

Vargas Villate José A. Personas involucradas en el Proyecto de la Carretera de Circunvalación. San José, C.R.: Gestión Tecnológica, 11 de set., 2002. (Comunicación Telefónica).

ANEXO No. 1

Entrevista realizada al Ing. Eduardo Jenkins Dobles, el día jueves 12 de setiembre del 2002, en Sabanilla de Montes de Oca.

Ing. Eduardo Jenkins Dobles

Gestor del Proyecto de la Carretera de Circunvalación. Estudió Planificación Urbana en Inglaterra y Estados Unidos, en la Universidad de Harvard. Una vez como profesional es nombrado Director de Urbanismo en el INVU, creado en 1954.

Se le preguntó al señor Jenkins, cómo surgen y porqué las ideas de proponer una Carretera de Circunvalación y quién fue la contraparte en el MOPT?

De esta pregunta se deriva principalmente los comentarios que se describen a continuación:

"En el INVU Don Eduardo Jenkins se preocupó por la planificación y la compra de terrenos, específicamente para el proyecto que él mismo propuso conocido como la Carretera de Circunvalación. El paso más importante para esta carretera fue la adquisición de terrenos, los cuales se compraron en la década del 50 a precios desde dos y cuatro colones el metro cuadrado en la ciudad de San José, se dieron también algunas expropiaciones, pero fueron muy pocas porque la gente vendía sin problemas, de esa manera se fueron dando las reservas de terrenos para ese proyecto. Para esa época predominaban en San José las radiales, estas eran carreteras del centro de la capital hacia las ciudades satélites y viceversa. Cuando el proyecto se presentó a inicios de los sesentas la carretera de circunvalación no era una urgencia, pero había que tener visión para lo que vendría posteriormente, una gran necesidad de descongestionar el tránsito en el área metropolitana.

Gestión de la carretera de circunvalación:

Era necesario prever con tiempo el diseño de un anillo periférico, porque si los flujos de tránsito son radiales, hay un momento en que es imposible circular en un solo punto, eso era una visión hacia el futuro que tenía el autor de estas palabras, ese era el tema del Anillo Periférico o Circunvalación, los cuales eran sinónimos, porque ambos son circulares. Se comenta que en una ciudad que va creciendo pueden haber varias circunvalaciones y esto depende de las dimensiones de las ciudades.

En una primera instancia se creyó que lo más conveniente era crear la circunvalación externa al centro de San José, pero interna a las ciudades radiales, porque en ese momento lo básico era distribuir el tránsito.

Para realizar este estudio se necesitaban la planificación urbana para determinar donde situar la carretera de circunvalación, los planos con niveles y los mapas, en este caso se usarían los planos que confeccionaba el MOPT, los terrenos ya se habían adquirido. Con esto a disposición, se hecho a andar el estudio. El equipo humano se reforzó con un ingeniero guatemalteco de nombre Constantino Bernasconi, en ese momento funcionario del MOPT, entre ellos dos definieron por donde correría esta carretera, definir la parte de la topografía era muy importante, ya que se debería buscar un trazo con condiciones adecuadas y además donde no existieran obstáculos, se aprovecharían algunas ventajas o más bien se evitarían problemas. En cuanto a sus dimensiones, se pensó que esta carretera debería tener por lo menos dos carriles en ambos sentidos, con calles marginales para ingresos a vecindarios o comercios, pero sin que fueran entradas y salidas constantes.

Volviendo al asunto de los terrenos, algunos se adquirieron con cierta comodidad, por ejemplo los del sector de Hatillo, ya que esta zona estaba bloqueada por dos ríos, además las características de desarrollo no eran muy prometedoras, ésta era una zona cafetalera netamente, y pertenecía a pocos dueños, por eso su adquisición salió bastante cómoda, se compraron en total alrededor de 300 hectáreas con valores de 3 a 4.50 colones por metro cuadrado. En el sector sur, no hubo problemas con los terrenos, ahí habitaba la gente más pobre, se mantuvieron las dimensiones para las carreteras básicas (se tomaron 50 metros de ancho, 32 para la circunvalación y 18 para las carreteras locales.

El anteproyecto contemplaba aproximadamente 20 kms, los planos definitivos se elaboraron en el INVU alrededor del año de 1957 y éstos se aprobaron en 1960, cuando se declaró el proyecto de interés público. Después de aquí, se pasa el Proyecto al MOPT, no recuerda cuando se elaboraron los planos de construcción definitivos por parte del MOPT.

Otras personas que tuvieron participación en este anteproyecto, fue el abogado Arnoldo Jiménez y el Ingeniero Rodolfo Silva V., éste último, en ese momento funcionario del INVU, él colaboró un poco en la parte de Legislación relacionada al aspecto de que los terrenos adquiridos no se pudieran disponer para otros fines, también participó mucho, junto con el abogado Arnoldo Jiménez y Eduardo Jenkins en la elaboración de la Ley de Planificación Urbana, por su parte el señor Jiménez colaboró muchísimo en la elaboración del proyecto de la adquisición de los terrenos para que éstos no se pudieran urbanizar.

El Proyecto de la Carretera de Circunvalación se empieza a desarrollar en la Administración de Rodrigo Carazo (1978-1982). Como se dijo, el anteproyecto se gestó en la década de los 50s, cuando el señor Carazo fue Gerente del INVU.

Es digno de mencionar que hubo problemas con la adquisición de los terrenos de los Rorhmoser en el oeste y los Dent en el este, ellos no querían vender. Pero para esa época el señor Jenkins ya no trabajaba para la administración pública, sino, laboraba para una empresa privada, la cual le prestaba servicios de diseños a estos hacendados, entonces por su influencia con éstos señores, se pudieron adquirir los terrenos sin gran dificultad, el problema con estas propiedades es que tenían gran futuro de desarrollo,

con los cafetaleros se logró un convenio, el cual consistió en que los cafetaleros pudieran utilizar las calles marginales, adyacentes a la futura circunvalación, de esa forma ellos donan los 32 metros para el ancho de la carretera, y no los 50, ya que los cafetaleros querían urbanizar las fincas.

Es una necesidad haber hecho también el diseño del tramo de la circunvalación norte, la carretera se inició en el Sur, pero hoy día el sector norte tiene un enorme movimiento de tránsito, eso crea la necesidad de continuar con ese tramo de la carretera, pero los terrenos son muy caros y no se vislumbra a corto plazo el desarrollo de ese sector de carretera.

REFLEXIÓN DEL SEÑOR JENKINS:

Se hace necesario crear otra circunvalación, o ampliar a más carriles la existente. Se debe hacer otra vía alterna a la carretera actual, no necesariamente debe ser otra curva como la existente, podría pensarse en una recta. Pero si las dimensiones se amplían mucho, podrían colindar con los pie de montañas del valle central, lo que podrá ocasionar deslizamientos o problemas con las lluvias.

El señor Jenkins, envía saludos a la Ing. Ma. Lorena López y al Señor Ministro, considera que ambos son grandes personas, con una gran moral y cree mucho en ellos. Le recomienda que para seguir con proyectos como estos hay que reservar con mucho tiempo los terrenos, por lo que los insta a que realicen esta labor."