



El Ing. José Francisco Nicolás, presidente ejecutivo de INCOFER se refirió a que con la colaboración interinstitucional se podrían solucionar muchos problemas ferroviarios. También

a la necesidad de mejorar el transporte de carga que es menos costoso que por carretera y por ende de gran beneficio para el país.

La sectorización y los ferrocarriles

El Ing. José Francisco Nicolás, Presidente Ejecutivo del INCOFER dió amplia explicación sobre las conveniencias de la sectorización con relación a los ferrocarriles. Dijo:

Ante la pregunta qué es la sectorización, la respuesta evidente es que es un sistema de administración que busca principalmente el mejor aprovechamiento de los recursos con que cuenta el Gobierno Central y cada una de sus instituciones en cada una de las áreas del quehacer del Gobierno, obviamente mediando el orden congruente del programa y los proyectos que se llevan a cabo. La sectorización desde una perspectiva puramente institucional se puede definir en cuatro aspectos fundamentales: En la dirección, es muy importante una cabeza pensante, componedora de ideas, que acarrea todas las fuentes de iniciativas de la institución para canalizarlas dentro de un grupo de plan central de cada sector. Es una labor definida en el Ministro o en el Viceministro de Transportes en el caso nuestro del sector de obras públicas y de transportes. El segundo aspecto que se desarrolló dentro de un sistema de administración sectorial es el aspecto de la combinación y se da mucho cuando se desarrollan proyectos que trascienden a una sola institución, debe haber una coordinación cerrada, bien elaborada con bastantes hilos comunicantes para poder desarrollarlos. Por ejemplo en un programa de asfaltado de carreteras en Limón donde el ferrocarril puede aportar eventualmente la piedra, y JAPDEVA colaborar con el mantenimiento de los quebradores y con el transporte. El tercer factor, es la colaboración interinstitucional: evidentemente uno de los problemas más fuertes que tenemos es el problema de aislarnos. Tenemos que solucionar nuestros problemas. Un problema fundamental que tenemos ahora es que el poco recurso humano o la falta lógica de distribución ese recurso humano que algunos casos nos excedemos del personal en algunas áreas y en otros casos tenemos déficit.

Para poder con una perspectiva de sectorizaciones entrar en un programa de intercambio de cooperación de servidores públicos que traería beneficios muy importantes para todos. En lugar de abrir más plazas, de crear más gastos fijos, colaborar unos con otros prestándonos funcionarios para que de manera de equipo vayamos resolviendo los problemas que afectan a cada institución.

El cuarto factor muy importante que se desarrolla en un sistema de administración sectorial es el aspecto de la supervisión: es fundamental que exista un órgano que esté controlando lo que se disponga en este sistema de administración sectorial.

Es una costumbre muy mala entre nosotros hacer programas y no darle un seguimiento lógico y normal, o sea, el programa opera dos meses y después se va perdiendo por la falta de un control superior. El factor más importante en la sectorización en el caso de nosotros y particularmente en el sector transportes, sector salud, energía, educación, es que somos un sistema muy integrado. Todos los que los formamos, el sistema carretero, ferroviario, aeropuertos y puertos, fácilmente están unidos de hecho en un mecanismo que integrará la comunidad nacional a través de la importación y exportación. Estamos hablando de que los puentes que deben hacerse de por sí ya existe un vínculo muy fuerte entre los puertos, carreteras, ferrocarriles y aeropuertos. Aquí salta la pregunta ¿porqué no se ha podido operar a nivel sectorial? la razón fundamental es el aislamiento que hemos tenido cada institución con nuestros problemas. No pensar que en equipo, pueden sacarnos adelante. Para el ferrocarril esta dimensión es muy importante porque al actuar con otras instituciones, por ejemplo, las portuarias, nosotros podemos lograr una coordinación de movimiento de mercadería, mayores ventajas para las empresas de transporte de carretera. Otro factor importante en esa interacción son las mejoras de orden logístico que podamos obtener. Puedo citar modificación de sistemas ferroviarios en los recintos portuarios para agilizar y flexibilizar el ferrocarril, también tenemos la ventaja de la cooperación interinstitucional o sea poder nosotros contribuir en materiales de desechos que tiene el ferrocarril con las dos instituciones portuarias y en particular JAPDEVA que ya tiene el desarrollo montado, y creo que INCOP también tiene una idea similar, me refiero a las plataformas en desechos del ferrocarril, los rieles en desecho. Y por que no entramos a un convenio más elaborado con nuestros quebradores de piedra para programas de asfaltado o

lastrado de carreteras locales, obviamente, habría una redistribución ferroviaria que pueden también embarcar las ventajas que nos puedan dar a nosotros en sistemas de almacenamiento, movimiento en tránsito, zona primarias, y otras ventajas que podamos encontrar en lo que respecta al ferrocarril y el MOPT.

Dentro del marco puramente sectorial, la primera ventaja es respaldo, en otras palabras, el ferrocarril puede realizar muchos proyectos, estudios de factibilidad, pero si no cuentan con la aprobación y no están dentro de la concepción sectorial del MOPT. No tiene mucha acogida, deberían tenerla porque se salen de la concepción global que debería tener el sistema de transportes. Entonces, la ventaja que tiene el ferrocarril en este sistema de administración es buscar respaldo político para promover sus proyectos y sus mejoras. Es fundamental ese respaldo político para darle realidad fácil a cada iniciativa. La segunda interrelación que tiene el ferrocarril como institución hacia obras públicas en un sistema sectorial estriba en gestionar en una forma real el problema de complementación de módulos. Es un factor que no se da mucho en los puertos a pesar de que existe cierta interrelación entre JAPDEVA y el INCOP por sus tarifas. En el caso del ferrocarril es más dramático. El ferrocarril tiene que luchar no con monopolios litorales como el caso de JAPDEVA o INCOP, sino contra un mercado muy fuerte, muy agresivo, no tan organizado como se cree que es el mercado de carretera. No se debe pensar en hacer más carreteras, lo que se debe de pensar es que debe haber una complementación de modos y eso significa en términos reales que la carga lógica que tenga que ir a los puertos, vayan en ferrocarril y los que tengan que ir por carretera y vayan por carretera. Eso lo hemos perdido de vista en este país porque pensamos que cuando se hace una autopista hay que comprar más trailers, más furgones. Debería pensarse en un ferrocarril rehabilitado administrativamente y operativamente en sus estructuras. También para que se complemente con playas de distribución de furgones o sea llevar en el ferrocarril la carga que se debe llevar y llevar por trailers las cargas que deben llevarse. También es lógico que no vamos a hacer un ramalito para meternos en cada industria que hay en el Valle Central, pero sí hay que pensar en eso en la complementación de modos y entonces Obras Públicas se convierte para nosotros en el instrumento real de labores por que es Obras Públicas, casualmente la que tiene muchos sistemas para poder manejar esa coordinación entre el ferrocarril y sistemas de carreteras. Otros factores que nos interesan, como el ferrocarril dentro del sistema sectorial, es la gestión que hace el Ministerio de Obras Públicas ante el Gobierno Central para obtener transferencias de fondos del Ministerio de Hacienda no es lo mismo. A manera de chiste puedo decir "no es lo mismo llegar al Ministro de Hacienda, pidiendo cierta cantidad de millones de colones a que llegue con visto bueno el Ministro rector".

Nunca la gestión tiene un peso igual político a que lo haga individualmente o en conjunto.

La sectorización me permite plantear a nivel de grupo y a nivel de sector, mis necesidades de colaboración del Gobierno Central para con el ferrocarril y buscar un visto bueno e ir a Hacienda para poder obtener esos recursos. Volviendo a uno de los factores que más ha afectado al ferrocarril es el aislamiento. Cometió el pecado gravísimo de pensar que era autosuficiente, que siempre iba a tener cargas cautivas, al final se demostró que es al revés del banano en el Atlántico. Ese defecto que históricamente ha tenido la administración del ferrocarril, estaremos luchando para ir rompiendo esa brecha que existe entre obras públicas y el ferrocarril. La concepción interna a nivel medio de trabajadores ferroviarios es que existe un ministerio carretero únicamente y enemigo número uno del ferrocarril. Todo lo contrario es un Ministerio de Obras Públicas y Transportes, porque significa carreteras, muelles, ferrocarril. Ahí es donde tenemos que hacer labor de buscar esa sombra de Obras Públicas para poder dinamizar nosotros internamente y buscar beneficios para nuestra institución.

En Unidad las cosas van de mal en peor



Dr. Oscar Aguilar Bulgarelli considera que en Unidad no hay orientaciones claras.

El político y profesor Oscar Bulgarelli en carta enviada al Directorio Político del Partido Social Cristiano hace observaciones con respecto a esa organización política y textualmente dice:

Ha transcurrido casi un año desde las últimas elecciones, en la que, lamentablemente, los resultados fueron desfavorables para nuestro partido. Después de tanto tiempo, era de esperar que a estas alturas se hubieran tomado las medidas correctivas necesarias, para evitar una nueva derrota para nuestra organización política. Sé que al igual que yo, muchos compañeros del partido, a lo largo de estos meses, han planteado sugerencias, inquietudes, críticas e ideas para mejorar la condición del Partido, sin embargo, muchas veces no hemos logrado ni la cortesía de un acuse de recibo por parte de las autoridades de nuestra organización. Pero, lo lamentable, es que todo parece indicar que, en vez de mejorar, las cosas van de mal en peor.

En los últimos meses, por muy diversas razones, he podido conversar con personas ligadas a los diferentes grupos, tendencias y orientaciones del Partido. En todos ellos he encontrado un común denominador: consideran que el Partido está mal, que no hay orientaciones claras, ni organización adecuada, mucho menos actividad partidaria creativa y, lo más grave, se conserva el orgullo y profundas diferencias ideológicas. Pero, cosa extraña, a pesar de existir esa conciencia general, no hay voluntad ni decisión para cambiar el rumbo, para modificar posiciones y enmendar los errores.

En abril del año pasado, me permití hacer algunas observaciones que hoy, todavía son válidas; por supuesto que a ellas habría que agregar algunas otras, producto de la falta de evolución y corrección que ha tenido el Partido durante este año. Paso a señalar algunas de ellas:

La presidencia del Partido, ajeno a las consideraciones y el respeto personal que merece el Lic. Tattembach, es en este momento uno de los mayores problemas. En realidad se mantiene una dualidad peligrosa e inconveniente: la Presidencia Legal en manos de don Cristian, sin poder real de decisión, y una "Presidencia" de hecho en manos del Lic. Rafael Angel Calderón, producto del liderazgo que indiscutiblemente ganó en las batallas que ha librado. Esto viene a atentar contra la buena conducción del Partido, ya que el poder para resolver las cosas está diluido y, por supuesto, no se ejerce.

Las estructuras de organización general del Partido no existen. Salvo muy contados casos, las diferentes secretarías y grupos de trabajo, son esquemas muertos en un organigrama obsoleto. Me pueden decir que hay grupos estudiando la situación del Partido, que hay comisiones de reorganización o reestructuración del mismo y muchos otros argumentos más; pero la realidad es que no se hace nada EFECTIVO, pues el tiempo

lo ha venido a demostrar: un año perdido irremisiblemente, en beneficio único del Partido Liberación Nacional, que sí está trabajando y organizando sus cuadros, capacitando su dirigencia, como si hubiese sido el Partido perdedor en las últimas elecciones.

El manejo de la imagen del Partido y de sus dirigentes no pueden ser peor. Se puede argumentar que dos de nuestros diputados fueron escogidos como los mejores de la Asamblea Legislativa, pero esa es una acción personal y no de Partido; igualmente podría decirse que tuvimos que soportar que en la lista de los más deficientes estuvieran también miembros de nuestra fracción. Lo real es que la imagen general del P.U.S.C. se deteriora todos los días; sino analicen la última encuesta con objetividad y podrán encontrar elementos muy importantes para concluir que nuestro Partido va de capa caída. Ejemplos: las personas que se manifiestan ser del P.U.S.C. no sobrepasan el 32 o/o, o sea hemos disminuido 13 puntos con relación al resultado electoral.

En cambio el Partido Liberación Nacional presenta disminuciones mínimas con respecto a la votación adquirida hace un año, y supera permanentemente el 45 o/o de adhesión. Esto significa que el esfuerzo que debe realizar el P.L.N. para obtener un triunfo electoral es mucho menor que el que debe hacer el P.U.S.C., pero la acción se realiza en sentido contrario. Por otra parte, la imagen de nuestra fracción, salvo los casos de excepción, es mala según la última encuesta. Pero sobre todo no tiene suficiente credibilidad ante la opinión pública, a pesar del meritorio y significativo esfuerzo que hacen los compañeros en la Asamblea Legislativa, por muchas razones: entre ellas por la falta de concordancia en las declaraciones de algunos de ellos con los dirigentes del Partido y porque arrastran, aunque no lo quieren, la imagen disminuida del mismo. Por otra parte, hemos permitido que la imagen del Presidente, del Gobierno y del P.L.N. mejore sustancialmente. Eso es responsabilidad única del P.U.S.C. que no ha sabido aprovechar los errores del Gobierno para lanzar sus ataques, porque se sigue martillando sobre ideas manidas o en las que ya el costarricense o no cree o no le importan, lamentablemente. Algunos dirigentes, por muchas razones, ya no tenemos el acceso a los medios de comunicación que tienen otras personas, pero no se puede admitir que el Partido Unidad Social Cristiana haya dejado pasar inadvertidas situaciones y declaraciones de funcionarios del Gobierno, inaceptables para un Partido que se dice Socialcristiano, como por ejemplo: las afirmaciones de que va la educación y la salud no son prioridad en Costa Rica; tal vez algunos dentro de nuestro partido lo creen también, pero políticamente eso no se puede desaprovechar. Igualmente, mantener tesis liberales y la indefinición ideológica, hacen que el Partido se vea disminuido en su imagen.

Creo que ustedes, como miembros del Directorio Político, son los más conscientes de la ineffectividad y gigantismo de ese cuerpo. Digo esto, no sólo por la experiencia que viví algún tiempo en él, sino por los comentarios que permanentemente he escuchado en muchos de ustedes, sobre este tema. Entonces, ¿por qué no permitir su reestructuración al igual que la del Comité Ejecutivo?, de otra manera el Partido seguirá languideciendo por un año más, hasta que algún día del año 1988 haya nuevas distritales que, si no son bien organizadas y verdaderamente participativas, serán un fiasco más dentro de nuestro Partido.

Hay urgencia de realizar UN VERDADERO CONGRESO IDEOLÓGICO, en donde no sólo se definan las verdaderas orientaciones social cristianas del Partido, sino que sea un foro de serena reflexión interna.



AGENCIA DE ADUANAS

AVIOMAR, S.A.

Especialidad en todo trámite aduanero de importación. Exportación y asesoría industrial.

RAPIDEZ - EFICIENCIA
SERIEDAD
TELS. OF. CENTRAL
33-46-76 - 33-05-57 - 33-25-87

Of. Puntarenas
Of. Las Cañas
Of. Peñas Blancas
Of. Paso Canoas.

61-1403
41-2881
Sistema de radio

Apdo. 434 - Centro Colón
75 metros Sur Hotel Balmoral
2do. Piso Alfaro y Zamora

SAN JOSE, COSTA RICA

¿EMBARAZADA?



AHORA TIENE DOS BUENAS RAZONES PARA DEJAR DE FUMAR.



Alberto Fait

Es necesario un ajuste tributario

Este no es el momento oportuno para poner impuestos al ahorro ni a la plusvalía, según afirmó el presidente de la Comisión de Asuntos Económicos de la Asamblea Legislativa, Ing. Alberto Fait, durante una exposición que hizo ante representantes de diferentes colegios profesionales del país.

La actividad fue organizada por la Cámara de Corredores de Bienes Raíces y se contó con la presencia de representantes de los cirujanos dentista, contadores privados, agrónomos, topógrafos, entre otros.

Como moderador actuó el presidente de la Cámara de Corredores de Bienes Raíces, Oscar Hütt.

Asimismo, el diputado se ofreció a pre-

sentar una moción, con el fin de que no se aplique indiscriminadamente el gravamen que se pretende poner a los profesionales liberales.

Este figura en el denominado Paquete Tributario que se está conociendo en el primer poder de la República, y da por un hecho que todos estos profesionales tienen un ingreso anual de ₡600.000.

De acuerdo con el señor Fait, en su moción estipulará que sólo se aplicará la medida a aquéllos que no presenten su declaración sobre la renta.

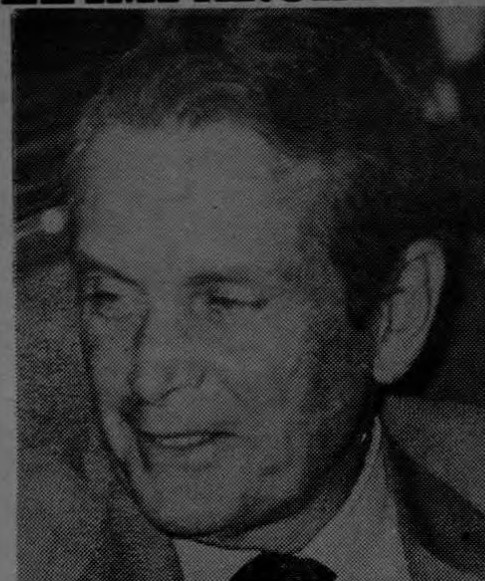
Durante su alocución, el presidente de Económicos enfatizó en que es necesario un ajuste tributario, que permita compensar lo que se ha invertido en el llamado cambio

estructural.

Afirmó que, además de este paquete tributario, el cual le acarrearía al Fisco cerca de 4.000 millones de colones, hace falta la adopción de otras dos medidas.

La primera de ellas es controlar el gasto público, el cual conlleva disminuir en 170 mil el número de empleos actuales del sector público sin provocar problema social. Esto permitirá una subejecución del presupuesto nacional en dos mil millones de colones.

La otra medida es lograr mayor eficiencia en el método de recaudación de impuestos, de tal modo que se puedan obtener 3 mil millones de colones más.



El diputado liberacionista, Ing. Alberto Fait Lizano, dice que es necesario compensar lo que se ha invertido en el llamado cambio estructural.

Algodoneros elevarían nivel de productividad

Un elevado nivel de productividad obtuvo Algodones de Costa Rica (ALCORS), durante la reciente cosecha de este producto.

La cifra ascendió a 3.8 pacas por hectárea, según manifestó el máster Edgar Brenes, presidente ejecutivo de la Corporación Costarricense de Desarrollo (CODESA), de la cual ALCORSA es subsidiaria.

Informó también que ALCORSA tuvo capacidad, además, para ayudar a algodoneiros privados en la recolección de su cosecha, por lo que se trabajaron aproximadamente 1.400 o 1.500 hectáreas.

De acuerdo con el señor Brenes, para la próxima temporada se estarían cultivando entre 4.000 y 5.000 hectáreas.

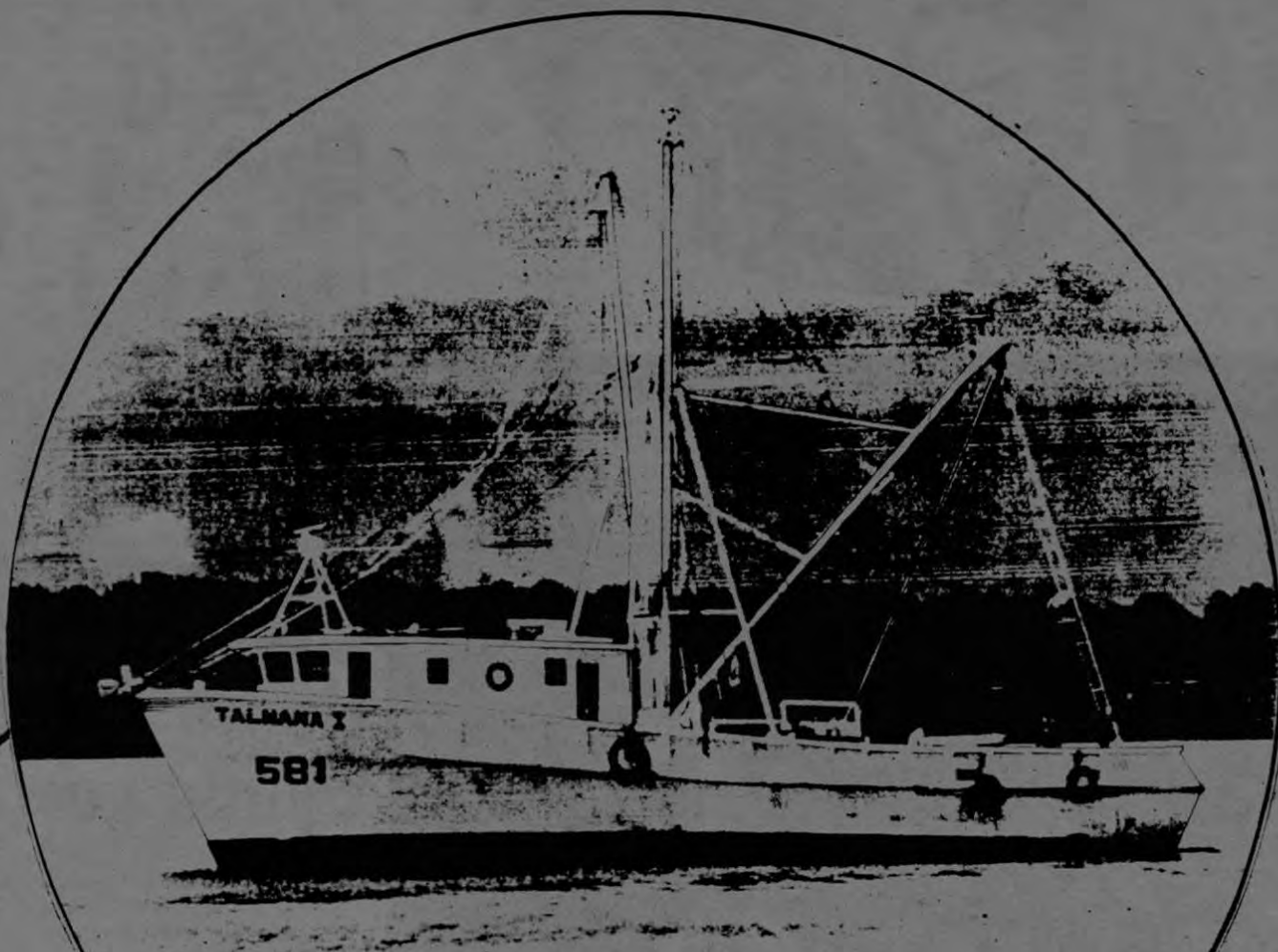
Con ese objetivo, añadió, se está convocando a un grupo de industriales y a alguna gente que cultivó la fibra en el pasado, con el fin de lograr esa capacidad de siembra.

Para ello se está haciendo un estudio, tanto de precios como de producción y de los costos de ésta. También se incluye el posible uso de controles biológicos para ser empleado junto con otros métodos químicos.

"Actualmente, el control se hace a través de pesticidas, con un promedio aproximado a catorce aplicaciones por cosecha, lo cual encarece los costos de producción".

"Si se pudiera usar control biológico, que ya en el pasado se utilizó, se podrían lograr reducciones de hasta un 15 o/o", argumentó el presidente ejecutivo de CODESA.

De llegarse a concretar el nivel de siembra propuesto, Costa Rica sería autosuficiente en algodón, concluyó.



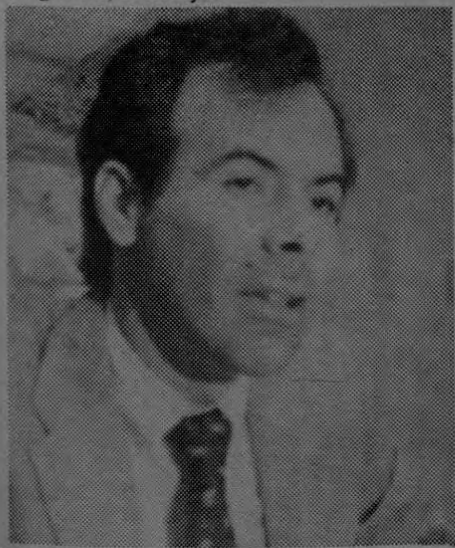
TALMANA

ES COSTA RICA

EN EL MAR GENERANDO DIVISAS,

TRABAJO Y RIQUEZA EN UN AMBIENTE DE OPTIMISMO

Y DE SOLIDARIDAD LABORAL



Para la próxima temporada se cultivarían entre 4 y 5 mil hectáreas de algodón para lo cual se hacen estudios de producción y costos, afirma el máster Edgar Brenes, presidente ejecutivo de CODESA.



Exitoso evento Señorita Verano 87

Con resonante éxito se llevó a cabo a finales del mes anterior el certamen de belleza y simpatía, Señorita Verano 87, organizado por la Cámara Puntarenense de Turismo (CAPUT).

Doce fueron las finalistas quienes durante varios actos demostraron sus virtudes ante un estricto jurado, para finalmente escoger a la señorita Rosiris Valverde Jiménez, en evento que tuvo lugar en el Balneario Municipal, centro que le fue entregado por su antecesora, señorita Fanny Arroyo Rojas.

Las doce participantes que aparecen en la foto durante una visita a la isla Tortuga son Yorleni Arias Rojas, Norma González Carmona, Nora Mata Rodríguez, Zourayé Bolaños Rojas, Hellen Mendoza Muñoz, Silvia Aguilar Arias, Sandra Isabel Tomás García, Ana Itzel Quirós Espinoza, Rosiris Valverde Jiménez, Ileana de La O Miranda, Mayra Cambroneiro Medina y Flor Sánchez Fonseca.

En gráfica aparte Rosiris Valverde, quien nos muestra toda su belleza saboreando una deliciosa pipa en las playas puntarenenses.

Ahora organizan los tradicionales carnavales, otro evento de gran importancia para el turismo porteño.



Hogar Cristiano solicita ayuda para bien social

La directora del Hogar Cristiano de Puntarenas, hermana Teresita, Rodríguez Vázquez demanda la generosidad del pueblo costarricense y solicita su ayuda en especies o en dinero para fortalecer su labor de bien social.

Explica la hermana Rodríguez Vázquez que el Hogar Cristiano se creó el 14 de noviembre de 1918 en la Casa Cural de Puntarenas y que en la actualidad sostiene una población de 60 niñas con edades que oscilan entre los 4 y los 18 años.

En este refugio femenino se interna a niñas que han sido abandonadas por sus padres o por horfandad y consignación del Patronato Nacional de la Infancia.

La salida de las mismas sólo es posible, mediante orden del Patronato Nacional de la Infancia cuando los problemas en los hogares han sido resueltos en beneficio de las pequeñas.

En cuanto al estudio y aprendizaje, las asistentes van a escuelas primarias, secundarias y a la universidad. Hay varias profesionales.

Otras aprenden a coser, cocinar, manualidades, artesanía y sobre todo moralidad cristiana.

Viven en comunidad y hermanablemente, las más grandes cuidan a las más pequeñas, para cada grupo de 12 a 15 niñas hay una casa independiente y una hermana religiosa hace las veces de madre. Cada niña aprende lo propio y todas atienden los quehaceres de su casa.

NECESIDADES

La hermana Teresita Rodríguez señala que el Hogar Cristiano necesita de ropa de cama, fundas, almohadas, mobiliario, mesas,

roperos, trastos de cocina y vajilla. Ropa hecha para niñas de 4 a 18 años. Tela para hacer ropa para niñas, zapatos para niñas del 30 al 38. Ropa interior.

Cubiertos para cocina, y comedor, útiles escolares, cuadernos bolígrafos, lápices, reglas, borradores, pintura, aguarrás, thinner, hierro para techos; ricalit, madera, cemento, arena y piedra, varilla para construcción, blocks de concreto. Clavos para madera y para zinc.

También se requiere dinero para subsanar necesidades de la institución. Aquí enseñamos a las niñas a alejarse de los vicios y la calle, concluyó.



Hermana Teresita Rodríguez Vázquez, dirige una institución que sostiene a 60 niñas entre 4 y 18 años.

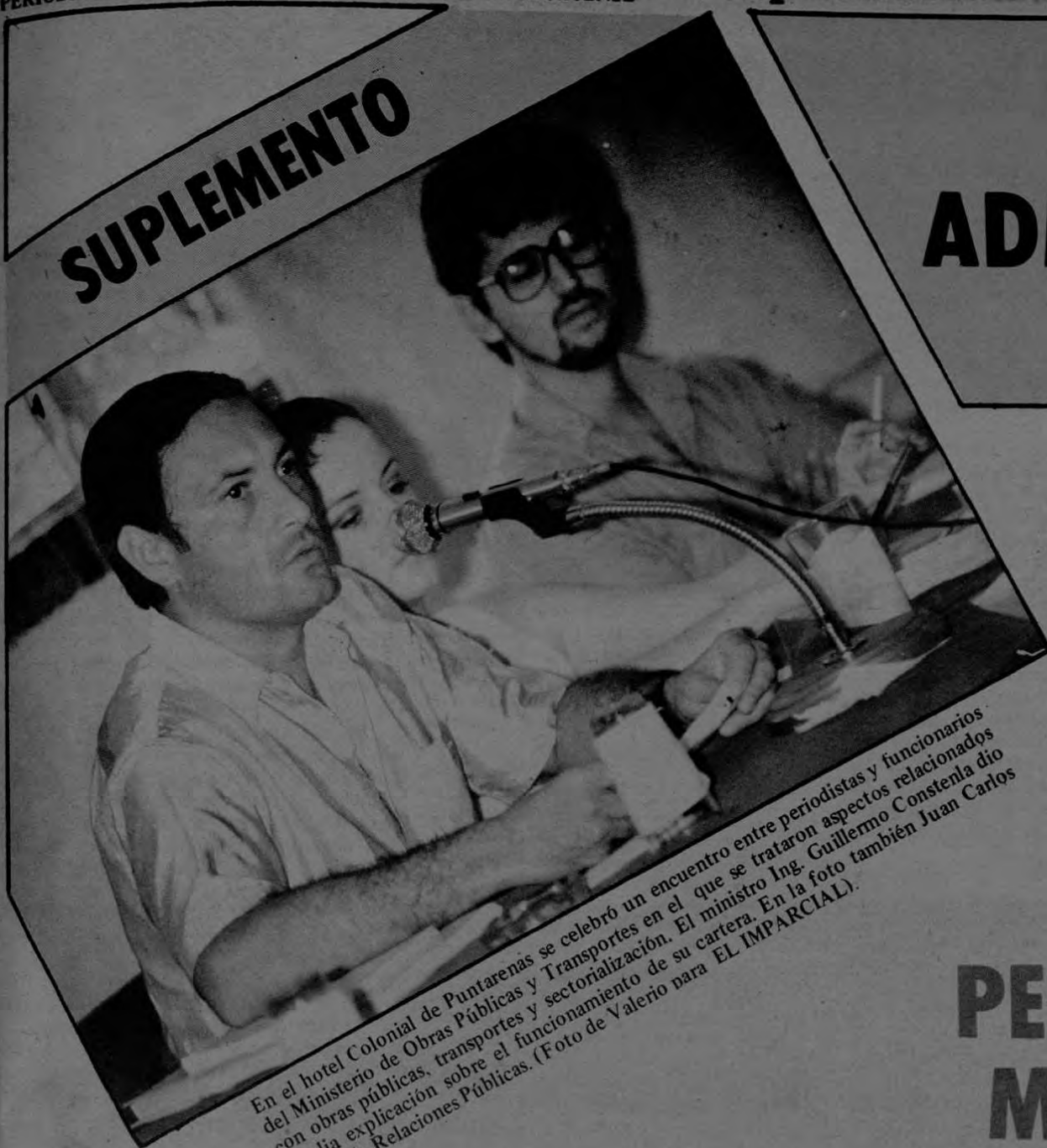
100 PIPERS
El legendario whisky escocés.
Importado desde Escocia

Amación
James Watson & Co.

Tel. 22-89-22 del Hotel Europa
250 metros al norte

Seagram's
100 PIPERS
DE LUX
SCOTCH WHISKY

SUPLEMENTO



En el hotel Colonial de Puntarenas se celebró un encuentro entre periodistas y funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el que se trataron aspectos relacionados con obras públicas, transportes y sectorialización. El ministro Ing. Guillermo Constenla dio amplia explicación sobre el funcionamiento de su cartera. En la foto también Juan Carlos Flores de Relaciones Públicas. (Foto de Valerio para EL IMPARCIAL).

EL MOPT Y LA ADMINISTRACION DE LA CRISIS

Encuentro con la prensa en Puntarenas

PERSPECTIVAS DEL MOPT PARA 1987

AREA ADMINISTRATIVA:

En el campo interno del Ministerio, la Dirección de Planeamiento Administrativo lleva a cabo un plan piloto que consiste en la reorganización interna que debido a la dimensión y complejidad del Ministerio se está realizando por fases.

La primera consiste en una reorganización de la División de Obras Públicas la que prácticamente se encuentra finalizada. Esta reestructuración de la División se lleva a cabo para cumplir con dos objetivos específicos: la construcción de las obras y la regulación y administración de la misma. Esta propuesta ya ha sido aprobada por el Ministerio de Planificación y Política Económica.

La segunda fase consiste en la reorganización de la División de Transportes, la que se encuentra ya en estudios bastante avanzados, éstos se están realizando, tomando en consideración el rol del Ministerio como órgano rector de transportes; además la incorporación de TRANSMESA y la administración de peajes.

Y la tercera fase que consiste en una revisión de la División Administrativa donde ya existen aspectos avanzados para iniciar con ésta; tales como los estudios que se están realizando para desconcentrar la Proveeduría Nacional, ya que el 60 o/o de las funciones que ésta realiza son para atender las necesidades del MOPT.

AREA DE OBRAS PUBLICAS:

En cuanto a las perspectivas del Ministerio en lo que a obras públicas se refiere; deseo manifestar que el objetivo primordial no es la creación de nuevas obras, sino más bien la conclusión de las que ya se encuentran en proceso de construcción y el mantenimiento de la red.

Las perspectivas de concluir proyectos específicos radican principalmente en los siguientes:

CIUDAD COLON - OROTINA

La carretera tiene transcendencia desde dos puntos de vista; en primer lugar, se completaría el Canal Seco de Costa Rica y en segundo lugar integraría el sistema de carreteras que habilitaría toda la región del Pacífico Sur.

La carretera se encontrará con los proyectos Orotina-Coyolar-Caldera, que estarán concluidos en un corto plazo, y con Coyolar-Loma-Quepos; además del Proyecto Barú-Piñuela-Palmar Norte, así como la carretera entre San Isidro de El General y Dominical.

Otro proyecto de gran transcendencia es la conclusión de la carretera San José Siquirres, con un costo aproximado de \$2.600 millones y se espera estará concluida en este mes de marzo.

Para completar las perspectivas de la Red Nacional de Carreteras, la reconstrucción de tramos de la carretera interamericana.

Los tramos que se reconstruirán son: de Taras a La Georgina, se hará un mejo-

ramiento de algunas secciones y/o rehabilitación de las carreteras.

De Palmar Norte hasta Piedras Blancas, de Palmar Norte hasta Paso Real, y en la zona norte, el trayecto San Ramón-Barranca y Barranca-Arizona, se efectuará la rehabilitación total de las mismas.

Para el 87, además la conclusión de la Tercera Etapa del Plan Nacional de Caminos Vecinales y la Segunda Etapa del Plan de Mejoramiento de Carreteras.

OTRAS INICIATIVAS

Un programa de mantenimiento de rutas nacionales donde se pretende rehabilitar 300 Kms. de carretera en las zonas donde el tránsito sea mayor.

El proyecto de pesca artesanal que consiste en un mejoramiento en la infraestructura de los muelles:

- La inversión de una rampa móvil en Golfito.
- Un atracadero en el río Sarapiquí de Puerto Viejo
- Mejoramiento del Muelle de Puntarenas.
- Rehabilitación del Muelle de Paquera y otros.

AREA DE TRANSPORTES:

Se fortalecerá la Policía de Tránsito con el fin de que el personal sea suficiente, para cumplir con las exigencias requeridas.

Se realizarán actividades referentes a seguridad vial donde se tendrá participación de las máximas autoridades de los Ministerios de Educación, Salud y Transportes, así como de otros entes con el fin de sociedad se concientice de los problemas de Seguridad Vial.

En cuanto a Transporte Marítimo se refiere se propiciará la creación de sistemas modernos de fletamientos, de acopio o de desgregación de carga.

En el campo de transporte aéreo el principal proyecto, emanado de algunos estudios recientes, se refiere al mejoramiento de aeropuertos que se encuentran alejados de centros poblacionales o de acceso a centros turísticos.

Otro proyecto de gran transcendencia en el campo del Transporte Aéreo será la terminal de carga aérea del Aeropuerto Juan Santamaría.

En el transporte ferroviario se realizarán 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.

Debido a la problemática existente en materia de Transporte Público, se considera que el país debe adquirir aproximadamente 200 unidades más por año, para lograr equilibrar las necesidades de la sociedad, por lo que se están realizando las gestiones pertinentes para que por medio del Sistema Bancario Nacional se logre obtener una flota de 500 unidades que darán solución al problema durante los años 87-88 y parte del 89.

"Estructura del MOPT y los grupos de presión"

Mucho se ha dicho y se ha especulado sobre los orígenes de la actual crisis.

Sin ser la economía el campo de mi especialidad, y sin pretender cuestionar aquí la labor de gobiernos anteriores, debemos señalar muy objetivamente que la actual situación de crisis que vive el país, es el resultado de la confluencia de diversos elementos que tuvieron lugar durante la década de los setenta.

Con una economía agroexportadora, altamente vulnerable a los cambios y problemas de la economía mundial, nuestro país recibió el impacto de diversos fenómenos que afectaron en ese momento al sistema financiero internacional. La crisis petrolera, la fuerte caída de los precios del café, el fracaso del modelo desarrollista de crecimiento, y la aparición de un capital especulativo internacional, fueron originando déficits permanentes en la balanza de pagos, y consecuentemente un crecimiento exorbitante del endeudamiento externo.

Para los países subdesarrollados como el nuestro, resultó en ese entonces más fácil y cómodo "equilibrar" la balanza de pagos a través del endeudamiento externo, que mediante el esfuerzo conjunto para poner en marcha un esquema de desarrollo sobre condiciones que realmente conllevaran a un crecimiento autosostenido de la economía.

Con lo dicho anteriormente, no pretendo en modo alguno justificar las acciones emprendidas en el cuatrienio 1978-1982, en donde el equivocado ensayo de medidas económicas de corte neoliberal, llevaron al país a una situación realmente alarmante, al grado de llegar a verse amenazado el régimen democrático costarricense.

Al asumir la presidencia Luis Alberto Monge en mayo de 1982, la situación económica aparecía como la más grave de las últimas décadas. La deuda pública externa andaba en alrededor de los 3.000 millones de dólares, en tanto que la deuda privada se ubicaba en el orden de los 1.000 millones de dólares. Desde agosto de 1981 el país no atendía sus obligaciones externas, y el colón había sufrido una devaluación de cerca del 450%, pasando de ₡8,60 hasta 64 colones.

Ante este panorama resultaba evidente que era necesario aplicar medidas drásticas para superar los serios desequilibrios que se presentaban en estos rubros. Es así como se plantea en primera instancia la imperiosa necesidad de adoptar medidas de emergencia, que posibilitasen la estabilización de la economía al más corto plazo posible.

Podemos entrever que desde el inicio de la administración Monge Álvarez, existía plena conciencia en los altos jerarcas del nuevo gobierno, de que esta administración tenía que caracterizarse por ser un gobierno de estabilidad, contrario a las características de los anteriores gobiernos liberacionistas, que se habían destacado por su clara línea desarrollista.

Es así como la nueva administración ini-

cia sus funciones bajo la aplicación de una estrategia de ESTABILIZACIÓN-REACTIVACIÓN de la economía costarricense, cuyo sustento se encontraba en los lineamientos para la austeridad y la racionalización, esbozados en el Plan Nacional de Desarrollo para el cuatrienio 1982-1986.

Ahora bien, ¿Cómo va a afectar esta nueva situación, y consecuentemente, esta nueva estrategia para enfrentar la crisis, el papel que venía jugando el MOPT? ¿Qué cambios va a sufrir la institución ante las nuevas circunstancias?

Cabe señalar que uno de los grandes aciertos de la administración Carazo Odio, en el campo que nos atañe, fue precisamente la reestructuración organizativa que se le introdujo al Ministerio de Obras Públicas y Transportes en el año 1979. A partir de ese momento, es que se crea lo que hoy se conoce como la División de Obras Públicas, al aglutinar en un solo cuerpo la gran cantidad de unidades que desordenadamente tenían funciones afines en el campo de la construcción de obras para el transporte.

La necesidad de agrupar programas y actividades afines bajo una misma directriz, llevó acertadamente al ordenamiento de las tres grandes divisiones en que hoy se encuentra organizado el Ministerio de Obras Públicas y Transportes: obras públicas, transportes y la división administrativa.

Con ello las diferentes direcciones que en ese entonces existían, fueron ubicadas acorde con la naturaleza de sus funciones, quedando exclusivamente bajo el control directo del despacho del Ministro, unidades como Planificación, Asuntos Legales, Auditoría, Relaciones Públicas e Instituto Geográfico.

La reestructuración interna así concebida, pretendía hacer más ágil a la institución en la prestación de sus servicios. De esta forma la División de Obras Públicas debía encargarse de todo lo relativo a la construcción, mejoramiento, rehabilitación y mantenimiento de la red vial nacional; en tanto que la División de Transportes debía ser el responsable de todas las actividades concernientes a la regulación y control del transporte en sus diferentes modalidades.

La administración Monge Álvarez, consciente de la necesidad de agrupar instituciones, programas y actividades, en sectores de actividad afines, introduce este nuevo concepto de planificación, en donde según lo contemplado en el decreto ejecutivo de su creación, cada sector de actividad pública incluiría dentro de su ámbito al conjunto de ministerios, instituciones descentralizadas, programas y actividades que concurren en un mismo campo de acción.

Lo que se ha dado en llamar la administración de la crisis, que ha implicado canalizar gran parte del esfuerzo de producción al servicio de las deudas contraídas, con la consecuente limitación del bienestar de los costarricenses, y de las posibilidades de crecimiento económico futuro, no es ajena a

este sector.

Ahora bien, ¿Cuáles son las directrices generales que la nueva administración ha establecido ante este programa?

En primera instancia, si bien es cierto que en el pasado se ejecutaron proyectos de gran envergadura en el sector transportes, la situación actual, especialmente el panorama económico, le impone al Ministerio de Obras Públicas y Transportes la necesidad de minimizar la ejecución de nuevos proyectos, destinando la mayor parte de sus recursos a la conservación de lo existente, y a la búsqueda de una mayor eficiencia en la prestación de los servicios. De allí que en los primeros meses de la presente administración, se ha venido otorgando gran énfasis a los conceptos de rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento.

Para cumplir con estas nuevas directrices, la misma estructura organizativa del Ministerio ha sufrido ligeras variaciones. Así se han establecido dentro de la División de Obras Públicas tres grandes subdivisiones:

- 1.- La subdivisión de Mantenimiento Vial, abocada específicamente al mantenimiento de la red vial nacional.
- 2.- La subdivisión de Equipo y Maquinaria, dirigida a la atención óptima del equipo y maquinaria con que cuenta el ministerio.
- 3.- La subdivisión de Desarrollo, a quien corresponde la dirección y supervisión de nuevas obras.

De esta forma el Ministerio de Obras Públicas y Transportes en la presente administración, ha abocado todas sus líneas de acción a una incuestionable realidad nacional, teniendo como escenario un presupuesto que no se ajusta a las necesidades reales de un ministerio, que sin lugar a dudas, es pilar fundamental en el desarrollo de Costa Rica.

Sin pretender ahondar en las áreas prioritarias y las acciones estratégicas que enmarcan las políticas generales del sector a mi cargo, creo conveniente comentar a grosso modo algunas de las líneas generales de acción.

TRANSPORTE POR CARRETERA. En este campo la mayor parte de los recursos irán destinados a la rehabilitación, mejoramiento y mantenimiento de la red de carreteras. Esto por cuanto a pesar de que podemos sentirnos orgullosos de contar con una amplia red de carreteras y caminos, que proporciona acceso a casi todas las áreas de producción y consumo del país, no podemos ignorar el mal estado en que se encuentran muchas de estas vías por el paso de los años, las cuales están requiriendo con urgencia trabajos de rehabilitación y mejoramiento.

En cuanto a proyectos en ejecución se refiere, nos interesa sobremanera la conclusión de aquellos tramos de carreteras que tengan que ver con los grandes corredores por donde se mueven las exportaciones de Costa Rica. Así estamos haciendo grandes es-



Ing. Guillermo Constenla, ministro de Obras Públicas y Transportes.

fuerzos por llegar a la feliz conclusión de proyectos como la carretera San José-Guápiles en el Atlántico, Ciudad Colón-Orotina en el Pacífico, y algunos tramos de la denominada Costanera Sur.

TRANSPORTE FERROVIARIO. La controversia en torno a esta modalidad de transporte, sobre todo a raíz del constante déficit en que se desenvuelve esta actividad, nos obliga a ser sumamente cuidadosos con las inversiones que hagamos en este campo.

De allí que es preciso efectuar inversiones, única y exclusivamente en aquellos casos o áreas donde sea rentable y económicamente se justifique la inversión. Tal es el caso del mejoramiento de aquellos tramos que tienen gran volumen de tránsito, como los ramales que facilitan la extracción del banano en la zona Atlántica, y algunos tramos del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico. De igual forma es importante continuar con los estudios del proyecto de Transporte Metropolitano Electrificado.

Por lo demás deben adoptarse una serie de medidas operativas, administrativas y financieras, para mejorar la situación actual de esta modalidad de transporte.

TRANSPORTE AEREO. En este campo podemos dilucidar dos grandes líneas de acción:

- 1.- Un programa de mejoramiento de los aeropuertos de servicio doméstico que son utilizados regularmente.
- 2.- La conclusión de los estudios y el inicio del ambicioso proyecto de la terminal de carga aérea del aeropuerto Internacional Juan Santamaría, en concordancia con la política gubernamental de incentivo a las exportaciones.

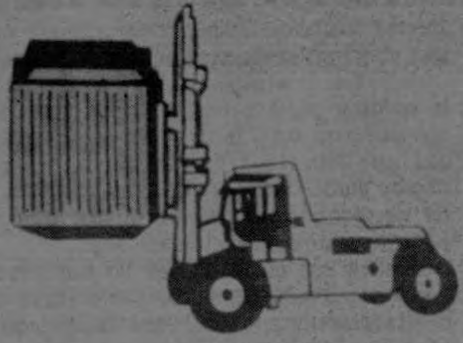
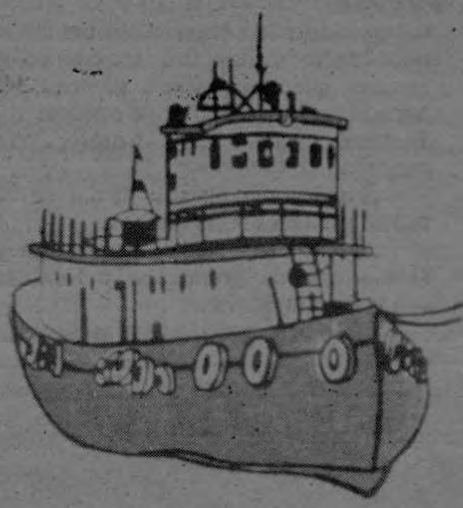
TRANSPORTE MARITIMO Y PUERTOS. Las inversiones hechas en este campo, sobre todo en los complejos portuarios de Moín y Caldera, aparte de ser millonarias, han llevado a que no se requieran inversiones importantes en ese campo, por lo menos hasta finales del presente siglo. Los estudios realizados revelan que tan sólo hay que pensar en inversiones que deben hacerse en la adquisición de algún equipo un poco más especializado y sofisticado para la movilización de carga, posible construcción de silos y algunas bodegas en Caldera, además de una labor de mejoramiento y rehabilitación de las vías de acceso sobre todo al puerto de Moín.

El MOPT y la administración de la crisis

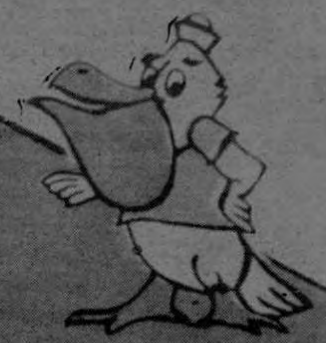
Primer encuentro con periodistas en el hotel Colonial de Puntarenas. El departamento de Prensa y Relaciones Públicas del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, manifestó dentro de sus objetivos avivar en los diferentes niveles de la comunicación colectiva, tanto de las empresas privadas, como de las entidades autónomas incluidas en el plan de sectorialización correspondiente al MOPT y su función, el intercambio de informaciones y la discusión acerca de la estructura, funcionamiento y políticas, dentro del marco de la actual crisis estructural y presupuestaria que enfrenta esa institución.



U N C O P



**PUERTA DE
LA ECONOMIA
NACIONAL**



División general administrativa

La función administrativa del M.O.P.T., antes de 1972, fue realizada por diversas dependencias de este Ministerio, al carecerse entonces de una unidad eminentemente técnica que centralizara acciones en este sentido.

Al inicio de los años setenta, cobró fuerza la necesidad de crear una Dirección General Administrativa - en el nivel superior - que centralizara todos los aspectos de su especialidad y cuyas funciones se orientarían a la toma de decisiones básicas, a participar en la formulación de la política administrativa del Ministerio y de sus procedimientos, así como a la evaluación y control de éstos. En concordancia, ésta se establece mediante Decreto Ejecutivo No. 2346-T de 26 de marzo de 1972, integrada por los Departamentos de:

- Contabilidad General
- Oficialía Presupuestal
- Proveeduría General
- Personal
- Garaje Central
- Servicios Internos

En 1978, como producto de los lineamientos del Plan Nacional de Reforma Administrativa y en atención a la complejidad y dinámica interna del Ministerio, éste enfrenta una reestructuración integral que se oficializó mediante Decreto Ejecutivo No. 9610-T del 26 de febrero de 1979.

La Dirección General Administrativa se transforma en División Administrativa, como el organismo de más alto nivel en las funciones que dicho Decreto le asigna. Para cumplir con éstas, cuenta entonces con las siguientes dependencias:

- Centro de Computación
- Dirección General de Abastecimiento y Servicios

- Dirección General Financiera
- Dirección General de Personal
- Dirección General de Planeamiento Administrativo.

Durante estos años, la División Administrativa ha logrado consolidarse y reafirmar su condición no sólo como ente regulador sino -esencialmente- facilitador de las labores sustantivas que las Divisiones de Transporte y de Obras Públicas realizan, para cumplir los objetivos institucionales.

A la fecha está constituida por las Direcciones Generales de:

- Abastecimiento y Servicios, a cargo del señor Eduardo Hidalgo Calderón.
- Adiestramiento, a cargo del Ing. Alvaro Escamilla Gutiérrez.
- Financiera, a cargo de la Licda. Yolanda Monge Mora.
- Informática, a cargo del señor Francisco Jiménez Reyes.
- Personal, a cargo del Lic. Jorge Jiménez Chinchilla.

-Planeamiento Administrativo, a cargo de la Licda. Hilda Marta Delgado Naranjo.

Con el concurso de las dependencias señaladas, la División General Administrativa abarca -en su totalidad y como corresponde- la gestión administrativa del Ministerio.

Para reflejar la situación con logros concretos, que les permita visualizar de mejor forma nuestro campo de acción, comentaremos ahora -en forma general y posteriormente en detalle- lo que concierne a la administración del presupuesto, la administración del adiestramiento y las funciones que lleva a cabo nuestro centro de cómputo. Además, algunas labores de las restantes Direcciones Generales.

DIRECCION GENERAL FINANCIERA

Esta Dirección es la encargada desde programar hasta controlar la ejecución de las labores financieras, contables y presupuestarias de todas las dependencias que integran el Ministerio.

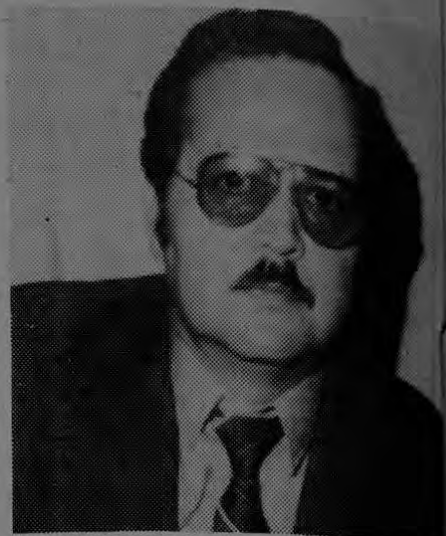
Sin embargo, no creemos conveniente entrar a detallar las labores que realiza, en este caso, deseamos analizar en forma global y gráfica, el comportamiento que ha tenido el presupuesto del Ministerio en los últimos 7 años, expresado en términos monetarios y reales.

Para efectos de determinar el presupuesto en términos reales, se tomó como base el Índice de Precios para los Consumidores de Ingresos Medios y Bajos del Área Metropolitana. El promedio anual aumentó, de 1980 que es el año que se está tomando como base, de 147.80 a 846.74 que es el índice promedio anual estimado para 1987.

Lo anterior significa, en otros términos, que se necesitan más o menos ₡5.75 de 1987 para poder adquirir lo que se compraba con un colón en 1980.

De acuerdo con nuestro análisis, hemos podido sacar algunas conclusiones como las siguientes:

En términos monetarios el presupuesto total del M.O.P.T. de 1981 a 1987 siempre ha sido mayor al de 1980 (con fluctuaciones que van de ₡1.991 millones en 1980 a . . . ₡8.023 en 1980). Pero en términos reales más bien se han visto reducidos con excepción de 1983 y 1984 en que el nivel de inversión más o menos se mantuvo igual al



Lic. Delio Sánchez Araya, Director General de la División Administrativa.

de 1980.

Para poder mantener el mismo nivel de inversión de 1980 (año base), en términos monetarios, en 1987 se necesitan ₡11.43 millones y apenas se dispone de ₡6.026 millones, o sea que en términos reales el gasto anual del Ministerio de 1980 a 1987 se ha reducido en un 48 o/o.

Importante papel ha tenido el financiamiento externo como fuente complementaria de los recursos locales. El cual de 1980 a 1985 fue superior, en 1986 fueron más o menos equivalentes (50 o/o y 50 o/o) y se espera que en 1987 sea muy superior al financiamiento local.

- Problemas institucionales.
- Ausencia de crédito marítimo.
- Altos costos de los combustibles.
- Altos costos de los fletes marítimos.
- Altos costos portuarios.
- etc.

En los últimos años, la crisis nacional ha suscitado una creciente atención a nivel del Gobierno y particularmente el M.O.P.T. por los problemas institucionales del transporte marítimo, como resultado del reconocimiento cada vez mayor de la importancia estratégica de los transportes en general, y específicamente del marítimo.

En la búsqueda de soluciones, se ha llegado a la conclusión de que el transporte marítimo es un factor esencial, pero no visto en forma aislada de los otros medios de transporte, sino como un eslabón de una cadena, donde cada una, como herramienta indispensable e ineludible de la producción. Indudablemente que el transporte marítimo concebido en forma integrada, es un factor importantísimo para el país: en algunos casos, contribuyen en gran parte a la riqueza nacional, en otros es una necesidad cotidiana, costosa, pero esencial, como en el caso de los ferrocarriles.

En esa búsqueda de soluciones para enfrentar la crisis y alcanzar la reactivación económica, el Gobierno de la República tiene como meta el desarrollo de las exportaciones, que son consideradas hoy día como la panacea de la balanza de pagos del país. La exportación de los productos terminados y aquellos considerados no tradicionales es una exigencia fundamental; así como el abastecimiento de materias primas. Aquí, el Transporte Marítimo juega un rol importantísimo dentro del conjunto de operaciones en el intercambio comercial del país, lo que evidencia que las relaciones con los otros eslabones de la cadena deben tenerse en la debida consideración: transporte interno, puertos, comercio exterior.

Pero es necesario también manifestar que éstos, sin la comunicación marítima no tienen posibilidad de desarrollarse.

Transporte marítimo en crisis nacional

Cuando hablamos de los transportes bajo la premisa de la crisis económica Nacional y presupuestaria del M.O.P.T. y extraemos del esquema general del transporte la modalidad del transporte marítimo, necesariamente hay que enfocarlo en su justa dimensión: como una actividad económica que trasciende las fronteras nacionales, ligado al conjunto del mundo de los negocios internacionales. Además, de que el Transporte Marítimo, en sus relaciones con otros sectores que gravitan en función de su finalidad (puertos, transporte interno, co-

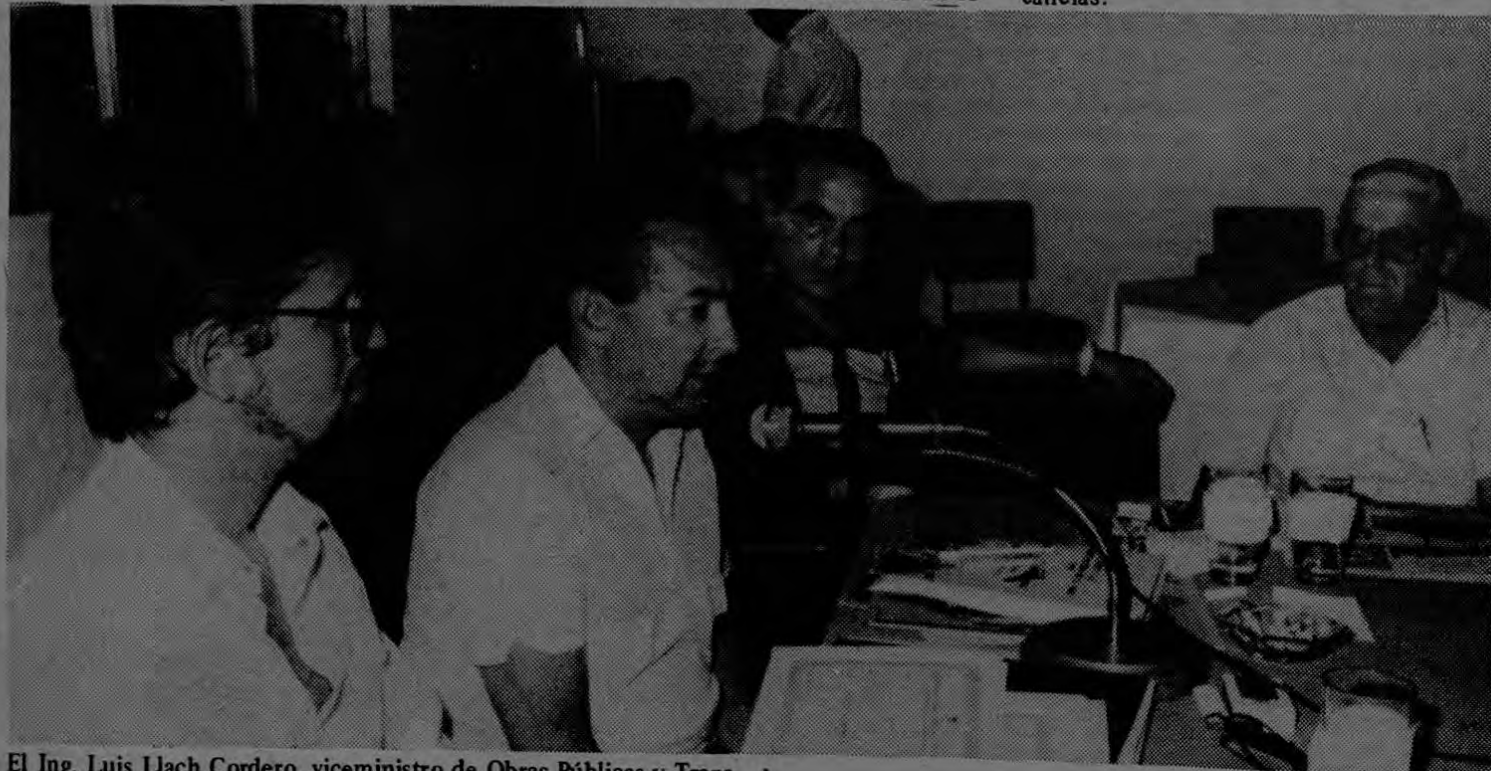
mercio exterior, balanza de pagos) tiene una gran influencia en el desarrollo del país.

En términos generales hay consenso en la opinión pública nacional que el país atraviesa por una seria crisis económica, y que su impacto repercute, con mayor o menor grado, en todos los campos de la vida nacional; y el transporte marítimo no constituye una excepción a la regla.

Pese a que el 90 o/o de las importaciones y exportaciones del país se realizan por la vía marítima, el rol que ha jugado el transporte marítimo en la economía nacio-

nal ha sido poco considerado porque se conoce poco, y hay una concatenación de factores que coadyuvan a su crisis, lo que pone al país totalmente de espaldas al mar. Esquemáticamente esos factores adversos por tomar en cuenta son:

- Ausencia en nuestro medio de compañías navieras nacionales.
- Ausencia de medio económicos y jurídicos para la promoción y fomento de una marina mercante.
- La no participación en el tráfico de mercancías.



El Ing. Luis Llach Cordero, viceministro de Obras Públicas y Transportes, dijo que hay consenso en la opinión pública que la crisis que atraviesa el país repercute en mayor o menor grado en el transporte y resaltó el transporte marítimo no constituye excepción en la regla.

El INCOP retorna al orden y la legalidad

**Intervención del señor
Edgar Guardiola Mendoza,
Presidente Ejecutivo del INCOP
ante los periodistas en el Primer
Encuentro con la Prensa en el
Hotel Colonial. Se refirió al auge
logrado por la institución en los
últimos meses**



El presidente ejecutivo del INCOP, señor Edgar Guardiola Mendoza comentó que el restablecimiento del orden jerárquico con controles adecuados, respecto al presupuesto ordinario, política sólida de austeridad y otros han contribuido a que el INCOP trabaje con orden y legalidad.

El Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico (INCOP), fue creado por Ley de la República No. 1721 de diciembre de 1953 y reformada por Ley No. 4964 de marzo de 1972.

Las anteriores citas legales lo constituyen como Autoridad Portuaria del Litoral Pacífico de Costa Rica.

Es una institución de Derecho Público, con autonomía administrativa, personería y patrimonio propio, cuyo objetivo principal es fortalecer la economía del país, mediante la administración de la actividad portuaria del Litoral Pacífico.

Por las características citadas es una institución que depende de sus propios ingresos, por ello su razón de ser es la prestación de un servicio portuario eficiente, mediante la carga y descarga de mercancías.

En el año 1986 hubo un tráfico de 785.458.80 toneladas de carga en el Pacífico, de las cuales el 49.70/o se movilizó por el Puerto de Caldera, notándose un incremento muy significativo.

Como institución del Estado, está obligada al fiel cumplimiento de todas las leyes que rigen la materia, por ello a partir del 8 de mayo de 1986 la nueva administración ordenó que todas las actividades se ajustaran a las leyes y reglamentos correspondientes, ejemplo de lo anterior: atención de la deuda heredada con la CCSS, Asignaciones Familiares, Banco Popular, etc., ajustar el gasto en horas extras, respeto del reglamento de servicios portuarios, aprobación del presupuesto ordinario, aprobación de la relación de puestos por la Contraloría General de la República, lo que desde el año 84 no había sido posible, aprobación de modificaciones presupuestarias, nombramientos únicamente con autorización de la Secretaría Técnica de la Autoridad Presupuestaria, eliminación de algunas plazas, etc.



Un aspecto de la concurrencia que asistió el primer encuentro entre periodistas y funcionarios del MOPT, celebrado con gran éxito recientemente en el Hotel Colonial de Puerto Escazón.

Otras medidas que han contribuido grandemente al mejoramiento de la institución son: el restablecimiento del orden jerárquico, establecimiento de controles adecuados, el respeto al presupuesto ordinario, el mejoramiento de los canales de comunicación, una política sólida de austeridad en todas las actividades, tales como: minimizar pago horas extras, control de uso de vehículos, control en el uso de cajas chicas, eliminación de viajes al exterior, realización de compras eminentemente urgentes, etc. Lo anterior se ha reflejado en una disminución del gasto y un aumento muy marcado en los ingresos.

Lo antes mencionado, conjuntamente con modificación en el cobro de tarifas, diferencias por jornada, hicieron posible que durante el año 1986 se cumpliera a satisfacción pagos a los trabajadores que se adeudaban desde el año 1985.

Parte fundamental de la nueva gestión administrada han sido las buenas relaciones obrero-patronales que han reinado, lo que ha permitido el recuperación económico de la institución.

Actualmente se está mejorando la infraestructura, mediante el dragado de la dársena de Puerto Caldera, trabajos que se iniciarán muy pronto, construcción de bodega para almacenamiento de productos tóxicos, adoquinamiento de patio para contenedores, construcción de edificio para archivos generales, adquisición de 3 autobuses nuevos para el transporte de personal y la adquisición de equipo portuario (montacargas-grúas), etc. que vienen a mejorar la capacidad de servicios del INCOP para los usuarios.

Paralelo a ésto, se está llevando a cabo un estudio de la estructura administrativa de la Institución con la participación directa de MIDEPLAN con lo que se está procediendo a efectuar un análisis de las responsabilidades que le compete a cada nivel jerárquico, así como definir claramente los campos de acción y responsabilidad de cada una de las dependencias, tanto de línea como de apoyo.

Como complemento a lo anterior, se está llevando a cabo un estudio integral de clasificación y valoración de puestos, dicho estudio está siendo ejecutado con los representantes sindicales y bajo la asesoría de la Dirección General del Servicio Civil, lo anterior con el objeto de hacer una mayor justicia salarial.

Para el ejercicio fiscal 1987 se han dictado por parte de la Presidencia Ejecutiva 16 directrices bajo las cuales deberá ser ejecutado el presupuesto ordinario y sus modificaciones, dentro de las cuales citamos: "que en los documentos presupuestarios queden claramente acatadas todas aquellas disposiciones dadas en esta materia por la Contraloría General de la República, Autoridad Presupuestaria y Junta Directiva, que todo gasto se cargue a la partida correspondiente, los gastos se realizarán únicamente si cuentan con contenido presupuestario, cada jefe evaluará su presupuesto en forma mensual para prever gastos no contemplados, el presupuesto ordinario y sus modificaciones se presentarán a Junta Directiva para su análisis y aprobación con un mes de anticipación, etc."

Como parte de este retorno al orden jurídico, se está solicitando una norma legal que autorice al INCOP a trasladar 351 puestos de la partida de jornales a sueldos para cargos fijos que fueron nombrados en la administración anterior violentando las disposiciones de la Ley para el Equilibrio del Sector Público.

Finalmente, la operación portuaria es una actividad muy dinámica e importante en el contexto económico del país, sus rendimientos y forma de atender la carga constituyen el mejor medio de promoción, esta característica obliga a mantener muy buenas relaciones obrero-patronales y una actitud muy vigilante de sus administradores, característica que hemos encontrado para bien del Instituto en la actual administración.

La incógnita ley de presión al MOPT

Lic. Víctor Viquez B.
Oficial Mayor.

Para nadie es un secreto que este Ministerio ha marcado un sendero en el desarrollo del país.

Es una institución que ha tenido que ver con casi todos los elementos que coadyuvados dan el progreso a una comunidad, entendiendo que lo fundamental es la comunicación.

Todo asentamiento humano, por la misma historia, demuestra que las ciudades se establecieron a la ribera de un río o características de un puerto a la orilla del mar.

Así que nuestros caminos, se van convirtiendo en el principal eje de desarrollo y aquí aparecemos nosotros ya en acción, desde topografía, trocha, camino, carretera, edificios públicos y ordenar y regular el transporte.

En los tiempos de gloria del Ministerio, antes de la inflación, con maquinaria nueva y buenos recursos, a través nuestro apareció galopantemente el paternalismo, que se ha convertido en el generador más fuerte de esta ley de presión.

Gracias a la madurez de la dirigencia comunal, se ha venido por su naturaleza desarrollando una presión sin generar violencia.

Ha utilizado el diálogo y la colaboración de sus integrantes para lograr cumplir con

algunas de sus necesidades más apremiantes.

Se ha entrado a un proceso de estudiar y priorizar necesidades para lograr luego el costo de la misma y así emprender el camino de solución.

Entonces aparece el Ministerio haciendo convenios cooperativos de 50-50 en las obras que pueden ser de nuestra incumbencia, combatiendo así el paternalismo y demostrando a las comunidades el verdadero valor de las obras, para que colaboren en su mantenimiento.

Las necesidades brotan normalmente de los pueblos quienes tarde o temprano cobran conciencia de los mismos, surge entonces la inconformidad, la cual por sí misma no es un factor negativo ya que es el origen del cambio. Los problemas se presentan en el grado de organización de la comunidad en cuestión, dependiendo de ello el intento de solución, se manifiesta cómo protestar al viento o en peticiones paternalista o lo correcto, que se una la organización para buscar alternativas de solución al problema.

Estas obras van desde, trochas, caminos, puentes, carreteras, autopistas, escuelas, colegios, centros de salud, comedores escolares, Cruz Roja, centros comunales, salones multiusos, plazas de fútbol, gimnasios, canchas multiusos, polideportivos, iglesias, tapias de cementerios, diques, acueductos, cunetas, oficial de tránsito, señalamiento vial, semáforos, terminal de buses, empleos y has-

ta planes de vivienda.

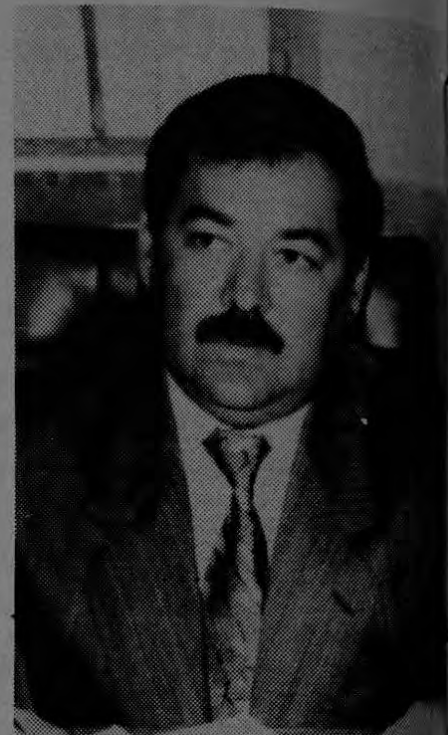
NECESIDADES DEL PUEBLO Y LA LEY DE PRESUPUESTO

Al no tener la comunidad la solución del problema, se inicia la acción en busca de esa solución, presentándose ante la Municipalidad y ésta al declararse normalmente incompetente y por falta de recursos acuerda recurrir al contacto gubernamental o al diputado de fracción mayoritaria para que se le den estos recursos.

A veces se llega directamente al MOPT, en otras ocasiones lo hacen por diputado, ministro vecino, presidente ejecutivo amigo, Casa Presidencial, etc.

Se estudia el problema y la solución no siempre está en manos del Ministro, por el problema de falta de presupuesto, generándose en adelante la verdadera presión (asociaciones de desarrollo, comités, municipalidades, diputados, etc.), que altera el ordenamiento de prioridades, fruto de la planificación del Ministerio, la cual se refleja en el proyecto de Ley de Presupuesto que presenta el MOPT, ante el Ministerio de Hacienda, donde sufre recortes (hasta un 52 o/o como sucedió para el de 1987), luego pasa a la Asamblea Legislativa donde es víctima o fortalecimiento según criterios o valoraciones de los señores diputados.

Generalmente así un problema de decisión para las autoridades del Ministerio don-



Señor Víctor Viquez Bolaños, oficial mayor del MOPT.

de se debe seleccionar entre lo planificado o las presiones, que a veces no coinciden en prioridad o en tiempo para realizar.

Problema del transporte y solución inmediata

En nuestro país es evidente que la actividad del transporte siempre ha sido de interés de nuestros gobiernos y en muchos casos se ha demostrado este interés con plena conciencia de lo que él significa. Por ahora, se hace necesario retomar nuevamente este tema y conjugarlo con un esquema bien definido y proponer soluciones concretas, acordes con nuestras dificultades presupuestarias y financieras.

NECESIDADES A NIVEL NACIONAL:

Las necesidades que presenta la actividad del transporte a nivel nacional deben seguir atendándose como a la fecha. En todos los casos esas necesidades requieren ser canalizadas en forma eficiente a través de un solo organismo, que con suficientes recursos humanos y técnicos puedan afrontarlos y paulatinamente darles una respuesta acorde con las necesidades que tiene el país a nivel nacional tomando en consideración los planes y proyectos de OFIPLAN, y con la ayuda de organismos internacionales que colaboren en condiciones similares como lo están haciendo con otros programas de ayuda financiera.

En general los problemas de transporte revisten la misma característica; una carestía de recursos a la hora de llevar a cabo las actividades propias en cada modalidad.

IDENTIFICACION DE LAS NECESIDADES:

- Se requiere un mejor servicio en todas las modalidades del transporte, pero especialmente la modalidad de transporte ferroviario.
- Se requiere un régimen tarifario para todas las modalidades de transporte.
- Se requieren mejores unidades en general para los servicios de transporte.
- Una legislación adecuada para uniformar todos los servicios del transporte.
- Se requiere independencia en cuanto a tomas de decisiones por el órgano competente (que prevalezca el criterio técnico sobre el político).
- Se requiere una especialización en las áreas técnicas y administrativas de quienes tienen a cargo la labor de cada unidad de servicio.
- Una coordinación más estrecha con el diseño e infraestructura vial.
- Mejores instalaciones en terminales y paradas de autobuses.
- Mejores instalaciones en terminales aéreas y ferroviarias.
- Garantía de mejor seguridad en el trans-

porte de personas y materias peligrosas.

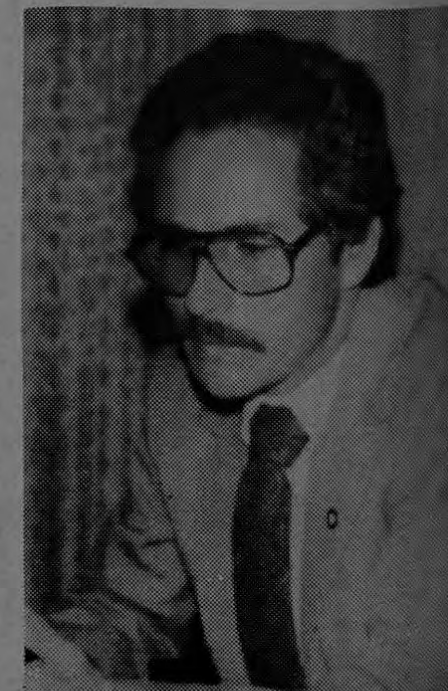
- Promoción y preparación de quienes tienen a cargo el manejo de las distintas unidades en cada modelo de transporte.
- Mayores facilidades para quienes deseen invertir en este tipo de industria.
- Coordinación con otras instituciones para mejorar la imagen del transporte.
- Otorgamientos de permisos de explotación a organizaciones formales y con capacidad económica y administrativa.
- Mejorar los servicios en aeropuertos desde el punto de vista de seguridad antiterrorista.

CAPACIDAD DE CUBRIR ESAS NECESIDADES

Obviamente y de acuerdo con el Derecho positivo en materia de transporte, corresponde al Ministerio de Obras Públicas y Transportes, la atención de los problemas de esta actividad en general, en coordinación con el Ministerio de Hacienda y otras instituciones exógenas.

La capacidad para cubrir las necesidades que representa el transporte están en proporción con la capacidad económica. El Ministerio de Obras Públicas y Transporte tiene suficiente capacidad técnica y administrativa así como de planificación. Lo que es urgente es cómo se está haciendo a la fecha una

determinación de necesidades y una adecuada disposición de mejorar las actuales actividades tomando en cuenta la coyuntura y manifiesta colaboración de la actual administración.



Lic. Luis Ramírez Ramírez, director general de la División de Transportes.