

#589

2022
SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA

Res. que aprueba el contrato suscrito entre
el Estado Dom. y la firma Delacorda M.
Ternocional Sda. por medio del cual esta
última se compromete a realizar un estudio
técnico-económico del sector transporte.

21-4-77



SENADO
REPÚBLICA DOMINICANA
16 MAR. 1977

Joaquín Balaguer

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Núm. 7545 Santo Domingo de Guzmán, D. N.
16 MAR. 1977

Al
Presidente de la
Cámara de Diputados,
C i u d a d . -

Señor Presidente:

Me permito someter al Congreso Nacional, por conducto de esa Cámara de su digna presidencia, de conformidad con las disposiciones del artículo 55, inciso 10, de la Constitución de la República, el contrato adjunto, suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda International Ltd., por medio del cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del Sector Transporte, el cual abarcará - todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante el futuro desarrollo del - sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales. También se examinará el tránsito entre centros urbanos y el movimiento de productos y tránsito urbano donde este tránsito incida sobre las recomendaciones de la in-

...../



Joaquín Balaguer

PRESIDENTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA

-2-

dicada firma consultora.

El estudio objeto del anexo contrato será financiado parcialmente mediante una contribución del - Banco Interamericano de Desarrollo, con cargo al Fondo - Canadiense para la preparación de proyectos de desarrollo y una contrapartida del Gobierno Dominicano.

El anexo contrato tendrá una duración de catorce meses, contados a partir de la fecha en que se - inicien los estudios y contiene cláusulas de exoneración en favor de la firma y de sus empleados extranjeros sobre los derechos e impuestos de importación de materiales, vehículos, equipos u otros renglones que puedan ser estrictamente necesarios para la rendición de sus servicios.

Espero, pues, que los señores legisladores impartirán su voto afirmativo al anexo contrato que remito a su consideración.

DIOS, PATRIA Y LIBERTAD,

Joaquín Balaguer.

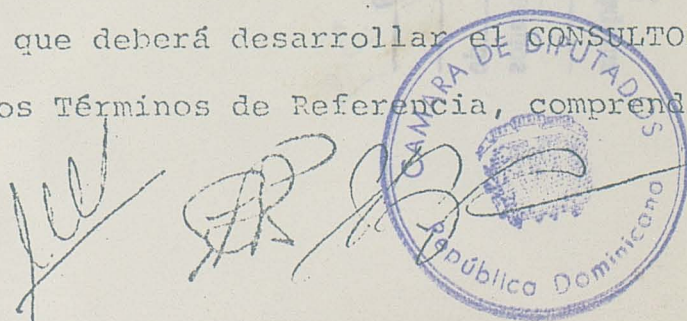
REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

C O N T R A T O

ENTRE: el GOBIERNO DE LA REPUBLICA DOMINICANA, representado por el ING. MANUEL ALSINA PUELLO, Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, dominicano, mayor de edad, casado, domiciliado y residente en esta Ciudad, portador de la Cédula de Identificación Personal N°34526, Serie 1ra. y JUAN BAUTISTA CARRION, dominicano, mayor de edad, casado, domiciliado y residente en esta Ciudad, portador de la Cédula de Identificación Personal N°4742, Serie 23, Director de la Oficina Nacional de Presupuesto, debidamente autorizados por el Excelentísimo Señor Presidente de la República, en virtud del Poder otorgádoles en fecha 29 de octubre del 1976, de ahora en adelante llamado "GOBIERNO" de una parte; y de la otra parte, la DELCANDA INTERNATIONAL LTD., una Corporación organizada en virtud de las leyes de la Provincia de Ontario, Canadá, con Oficina en la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, legalmente representada por su Presidente Sr. Edward R. Bennett, mayor de edad, con Pasaporte N° LX012354, de nacionalidad canadiense, conforme Poder de fecha 30 de Dic. 1975, bajo firma privada legalizada por un Notario Público, que en lo adelante será llamado "CONSULTOR".

Para los fines de este Contrato la palabra "SERVICIOS" significa el conjunto de actividades que deberá desarrollar el CONSULTOR, para el cabal cumplimiento de los Términos de Referencia, comprendidos en el Anexo "A".





LEGISLATURA

1977

REGISTRADA con el Número

534

del libro letra

B

de

asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados
por la Cámara de Diputados, y consta de

hojas escritas a máquina

a razón de dos espacios interlineales.

Santo Domingo de Guzmán, D. R., de

17



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

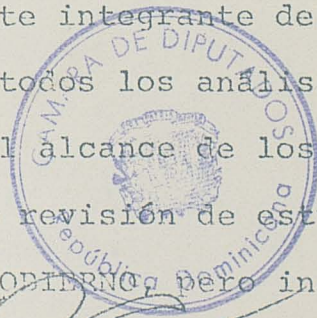
AÑO DE DUARTE

-2-

Art.1.- OBJETO DEL CONTRATO. El objeto del presente Contrato consiste en realizar, el CONSULTOR, un estudio técnico-económico del Sector Transporte el cual abarcará todo el País, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del País, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos incluyendo los de cabotaje e internacionales, aeropuertos y aviación civil. También se examinará el tránsito entre centros urbanos y el movimiento de productos y tránsito urbano donde este tránsito incida sobre las recomendaciones de la Firma Consultora.

El estudio objeto de este Contrato será financiado parcialmente mediante una contribución del Banco Interamericano de Desarrollo, con cargo al Fondo Canadiense para la preparación de proyectos de desarrollo y una contrapartida del Gobierno Dominicano.

Art.2.- ALCANCE DE LOS ESTUDIOS Y TERMINOS DE REFERENCIA DE LOS MISMOS. Los estudios deberán realizarse de acuerdo a los Términos de Referencia contenidos en el Anexo "A", del presente Contrato, el cual para todos los efectos se considerará como parte integrante del mismo. El CONSULTOR asumirá la responsabilidad por todos los análisis a ser ejecutados. Queda claramente entendido que el alcance de los SERVICIOS no incluye la terminación, modificación o revisión de estudios hechos por otras firmas consultoras o por el GOBIERNO, pero in-



[Firmas manuscritas]



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-3-

cluye el estudio de informes disponibles efectuados por otros consultores hasta la fecha.

Los Términos de Referencia podrán ser ajustados de común acuerdo por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo, de conformidad con la Sección 2.02 (c) del Convenio. Estos ajustes seguirán el procedimiento establecido en el Artículo 6 del presente Contrato.

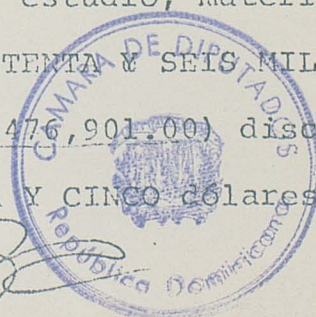
Art.3.- DURACION DEL CONTRATO. El presente Contrato tendrá una duración de catorce (14) meses, contados a partir de la fecha en que se inicien los estudios, para lo cual se suscribirá el Acta correspondiente. La iniciación de los estudios deberá realizarse a más tardar treinta (30) días después del Consultor haber recibido el primer pago.

Si vencido este plazo no se han iniciado los estudios por parte del CONSULTOR, el GOBIERNO podrá anular este Contrato, sin que el CONSULTOR tenga derecho a interponer reclamo o solicitar indemnización alguna.

Si hubiere demoras imputables al GOBIERNO, el CONSULTOR tendrá derecho a solicitar una extensión en el plazo para la ejecución de los servicios, igual al tiempo de la demora.

Art.4.- VALOR DEL CONTRATO. El valor del estudio, materia de este Contrato será por la suma de CUATRO CIENTOS SETENTA Y SEIS MIL NOVECIENTOS UN DOLARES CANADIENSES EQUIVALENTES (CAN\$476,901.00) discriminados en CUATRO CIENTOS CUARENTA Y TRES MIL TREINTA Y CINCO dólares

[Firmas manuscritas]





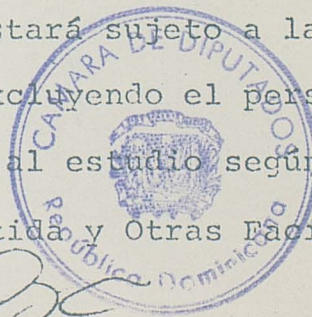
REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-4-

canadienses (CAN\$443,035.00) y TREINTA Y TRES MIL OCHOCIENTOS SESENTA Y SEIS pesos dominicanos (RD\$33,866.00). Los pagos al CONSULTOR se harán de acuerdo al plan de pagos que se detalla en el Art.5. El BANCO hará el desembolso de la suma en dólares canadienses de acuerdo con la Sección 3.06 del Convenio ATN/CD (PP)-1378-DR de Cooperación Técnica y el GOBIERNO de la suma en pesos dominicanos. Para la determinación del valor del estudio se ha utilizado la estimación en detalle presentada por el CONSULTOR según Anexo "C" (Propuesta Económica) del presente Contrato y que forma parte integrante del mismo.

Art.5.- COSTOS IMPUTABLES AL VALOR DEL CONTRATO Y FORMA DE PAGO. Dentro del valor estipulado para el presente Contrato, está incluida la totalidad de los gastos que demanda la preparación y ejecución de los trabajos contratados con el CONSULTOR, tales como: dirección, administración, salarios y jornales, prestaciones sociales, servicios médicos, indemnizaciones, costos indirectos, honorarios, costos directos, transportes, viáticos y demás gastos necesarios para el cumplimiento cabal del estudio materia del presente Contrato, sin incluir el costo de los servicios del personal de contrapartida local. En consecuencia, el GOBIERNO no contrae obligación alguna de carácter laboral con el personal que el CONSULTOR destine al estudio contratado, el cual estará sujeto a la subordinación y dependencia directa del CONSULTOR, excluyendo el personal suministrado por el GOBIERNO a su costo y asignado al estudio según lo establecido en el Anexo "D" (Personal de Contrapartida y Otras Facilida-





REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

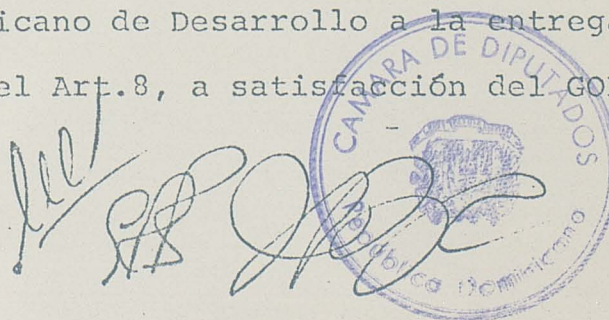
AÑO DE DUARTE

-5-

des) descrito en el Art.25 del presente Contrato.

PARRAFO I. Los pagos de la suma estipulada en el Art.4 serán hechos en la siguiente forma:

- a) Anticipo a la firma del Contrato, ochenta mil dólares canadienses (CAN\$80,000) aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo y seis mil setecientos setenta y tres pesos dominicanos con veinte centavos (RD\$6,773.20) aportados por el GOBIERNO, después de que se haya formalizado el presente documento y el CONSULTOR haya entregado la garantía sobre el anticipo, según lo estipulado en el Art.9.
- b) Ochenta mil dólares canadienses (CAN\$80,000) aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo y seis mil setecientos setenta y tres pesos dominicanos con veinte centavos (RD\$6,773.20) aportados por el GOBIERNO, a la entrega al GOBIERNO de cada uno de los Informes de Progreso N° 1, 2 y 3, a que se refiere el Art.8 , a satisfacción de éste.
- c) Setenta y cinco mil dólares canadienses (CAN\$75,000) aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo y seis mil setecientos setenta y tres pesos dominicanos con veinte centavos (RD\$6,773.20) aportados por el GOBIERNO, a la entrega al GOBIERNO del Borrador del Informe Final, a que se refiere el Art.8, a satisfacción de éste.
- d) Cuarenta y ocho mil treinta y cinco dólares canadienses (CAN\$48,035.00) aportados por el Banco Interamericano de Desarrollo a la entrega del Informe Final, a que se refiere el Art.8, a satisfacción del GOBIERNO.





REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

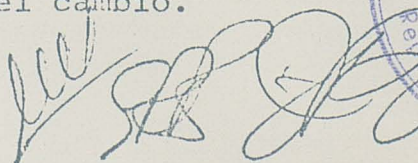
-6-

PARRAFO II. El CONSULTOR entregará el Borrador del Informe Final, definido en el Art.8 del presente Contrato y el GOBIERNO tendrá sesenta (60) días calendarios para formular sus observaciones, si las tuviere. De haber observaciones por parte del GOBIERNO y del Banco Interamericano de Desarrollo, el CONSULTOR deberá introducir las modificaciones necesarias en el Informe Final.

En caso de que el CONSULTOR no reciba por escrito, los comentarios del GOBIERNO al Borrador del Informe Final, al término de los sesenta (60) días calendarios contados a partir de la fecha de su presentación, se asumirá que el Informe ha sido aprobado y el CONSULTOR procederá a la preparación del Informe Final a que se refiere el Art.8 del presente Contrato.

PARRAFO III. Los pagos arriba señalados deberán ser hechos al CONSULTOR por el GOBIERNO, en un plazo no mayor de veinte (20) días laborables, contados a partir de la fecha en que el GOBIERNO reciba los informes respectivos acompañados de las facturas debidamente justificadas.

Art.6.- TRABAJOS ADICIONALES. Si durante el período de vigencia del presente Contrato, se considerase necesario modificar en cualquier forma los Términos de Referencia del estudio objeto del Contrato, la parte interesada en dicho cambio, que puede ser el GOBIERNO o el CONSULTOR deberá preparar un informe en el cual consignará la exposición de motivos para solicitar el cambio.






REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-7-

La parte interesada promoverá una reunión con la otra parte para estudiar dicho documento.

La reunión se celebrará una semana después de que la exposición de motivos haya sido entregada a las partes. Las conclusiones emanadas de la reunión constarán en un Acta, la cual será revisada por los asistentes a la reunión. El Acta aprobada por las partes servirá de base para las modificaciones a que hubiere lugar en los Términos de Referencia, en el Presupuesto y/o en el Contrato.

Cualquier modificación deberá contar con la previa aprobación del Banco Interamericano de Desarrollo.

Art.7.- PERSONAL DEL CONSULTOR. El CONSULTOR, suministrará un equipo de profesionales y técnicos idóneos, así como cualquier otro personal que sea necesario para proporcionar los SERVICIOS materia de este Contrato, según se detalla en la Sección correspondiente de los Anexos "B", "C" y "E" en los que se indican las categorías bajo las cuales está clasificado dicho personal, las tarifas básicas mensuales acordadas, y el tiempo aproximado durante el cual deberá prestar sus servicios. El CONSULTOR se compromete mediante este Contrato, a dedicar dicho personal exclusivamente al presente estudio, durante la ejecución de los SERVICIOS. Si por alguna razón debidamente justificada, el CONSULTOR no pudiere asignar un (os) de los profesionales señalados en los citados



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-8-

Anexos "B", "C" y "E" el CONSULTOR se compromete a reemplazarlo (s) por un (os) profesional (es) de equivalencia (s) académica mientras dure la razón causal o por el resto de la duración de la prestación de los SERVICIOS, si ello fuere necesario, previa aprobación escrita del GOBIERNO y del Banco Interamericano de Desarrollo.

El GOBIERNO deberá formular su aceptación o rechazo justificadamente en relación a cada profesional sustituto propuesto por el CONSULTOR, en el caso fortuito señalado en el párrafo anterior, en un plazo no mayor de siete (7) días laborables a partir de la fecha de recepción de la justificación de ausencia del profesional y de los antecedentes académicos y profesionales del candidato a sustituirlo.

El eventual empleo de personal adicional por parte del CONSULTOR no significará aumento alguno en el costo de los SERVICIOS tal como está definido en el presente Contrato.

Para la celebración de cualesquiera sub-contratos es requisito indispensable la previa aprobación escrita del GOBIERNO.

Art.8.- INFORMES. Durante la ejecución de los servicios, el CONSULTOR presentará al GOBIERNO y al Banco Interamericano de Desarrollo, los informes que a continuación se indican, dentro de los plazos que para cada uno de ellos se señalan:

a) Durante el segundo mes de iniciados los estudios se preparará un Informe de Iniciación, en catorce (14) copias en idioma español.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-9-

b) Al término del tercero, del sexto y del noveno mes desde la iniciación de los estudios, el CONSULTOR presentará los INFORMES DE PROGRESO N^{os}.

1, 2 y 3, respectivamente, en catorce (14) copias en idioma español.

En estos Informes se describirá el avance de los trabajos alcanzados durante el período corriente, señalando los problemas encontrados y las soluciones previstas y el trabajo programado para el siguiente período.

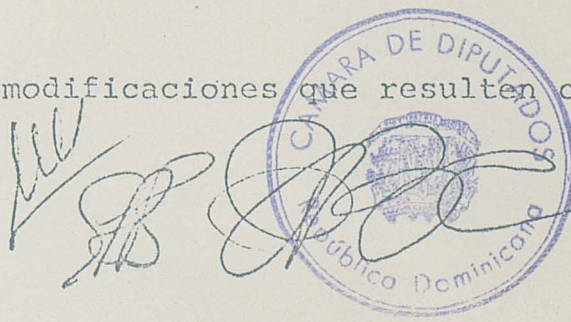
De todos los Informes antes mencionados, se entregarán diez (10) copias al GOBIERNO y cuatro (4) al Banco Interamericano de Desarrollo.

Previamente a la elaboración del Informe de Progreso N^o2, un grupo integrado por representantes del GOBIERNO, Banco Interamericano de Desarrollo y de la Firma Consultora se reunirá para efectuar un análisis crítico de los trabajos realizados hasta la fecha de la reunión, para determinar los cambios que sean necesarios introducir en el programa de trabajo futuro.

c) Al término del décimo mes desde la iniciación de los trabajos, el CONSULTOR presentará un Borrador del Informe Final, en dieciseis (16) copias en idioma español, de las cuales se entregarán 10 copias al GOBIERNO y 6 al Banco Interamericano de Desarrollo.

d) Un INFORME FINAL, dentro de los sesenta (60) días siguientes a la fecha en que el CONSULTOR reciba las observaciones y/o comentarios del GOBIERNO y del Banco Interamericano de Desarrollo sobre el Borrador del Informe Final.

En el Informe Final se incorporarán las modificaciones que resulten como





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-10-

consecuencia de dichas observaciones y/o comentarios.

Del Informe Final se presentarán 75 copias en español y 10 copias en inglés al GOBIERNO y 25 copias en español y 15 copias en inglés al Banco.

EL CONSULTOR suministrará al GOBIERNO y al Banco Interamericano de Desarrollo, cualquier informe adicional que razonablemente se le solicite en relación con el desarrollo de sus trabajos, además de mantener permanentemente informados a sus representantes, sobre este particular.

Art.9.- GARANTIAS. Para garantizar las obligaciones que asume en virtud del presente Contrato, el CONSULTOR otorgará al GOBIERNO a la firma del Contrato:

a) Una garantía de una compañía avaladora aceptable al GOBIERNO sobre el anticipo, por valor de ochenta y seis mil setecientos setenta y tres dólares canadienses con veinte centavos (CAN\$86,773.20), con una vigencia de cuatro (4) meses como mínimo, aceptable por el GOBIERNO, la cual deberá ser entregada a la firma de este Contrato.

En caso de que el CONSULTOR no diera inicio a los Servicios dentro del plazo que establece el Art.3, el CONSULTOR devolverá el anticipo o el GOBIERNO hará efectivo la garantía.

b) Igualmente, el CONSULTOR deberá entregar, al vencimiento del CONTRATO una Certificación de la Secretaría de Estado de Trabajo y del Instituto Dominicano de Seguros Sociales, donde indique que no se adeudan salarios ni prestaciones al personal local que hubieran empleado con la excepción

[Firma manuscrita]





REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-11-

del asignado por el GOBIERNO.

Art.10.- SUPERVISION. Las partes acuerdan que el GOBIERNO ejercerá la supervisión del cumplimiento de este Contrato, a través de un funcionario de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, escogido entre los técnicos de tal Secretaría de Estado para este fin, al cual el CONSULTOR dará todas las facilidades que requiera razonablemente para cumplir su cometido. Sin perjuicio de esta supervisión, el Banco Interamericano de Desarrollo podrá realizar la supervisión de esta operación de Cooperación Técnica en el terreno, a través de su Representante en la República Dominicana y/o de los funcionarios que designe para este efecto.

Art.11.- PUBLICIDAD. Toda promoción o publicidad relacionada con el estudio y realizada por cualesquiera de las partes involucradas en el presente Contrato, deberá indicar en forma adecuada, que el estudio se financia parcialmente con recursos del Banco Interamericano de Desarrollo.

Art.12.- RESCISION. El GOBIERNO se reserva el derecho de rescindir este Contrato en cualquier momento, si así lo juzgare conveniente, o por incumplimiento de cualesquiera de sus cláusulas, mediante notificación previa por escrito al CONSULTOR. El CONSULTOR solo podrá rescindir el Contrato por falta de pago o por FUERZA MAYOR, tal como se entiende en el Art.20 del Contrato, mediante Notificación escrita.

[Firmas manuscritas]

[Sello circular de la Cámara de Diputados, República Dominicana]



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

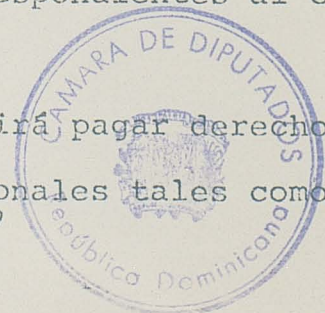
-12-

Este Contrato quedará sin efecto treinta (30) días después de la notificación de una de las partes. En caso de rescisión por falta de pago, el plazo de treinta (30) días comenzará a contar una vez vencido el plazo indicado en el Párrafo 3 del Art.5 de este Contrato. El GOBIERNO reconocerá los pagos adeudados hasta la notificación, conforme lo establecido en el Art.5 del presente Contrato y negociará de buena fe los montos que pagará por concepto de honorarios y gastos directos causados y en que hubiere incurrido el CONSULTOR durante el citado período, previa presentación de documentos aceptables y justificativos de tales gastos.

Art.13. MODIFICACION AL CONTRATO. El presente Contrato no podrá modificarse por acuerdo de las partes, sin la previa aprobación escrita del GOBIERNO y del Banco Interamericano de Desarrollo.

Art.14.- DERECHOS E IMPUESTOS.

- a) Al CONSULTOR no se le requerirá pagar derechos de importación, ni poner fianza por vehículos, materiales, equipos u otros renglones que puedan ser estrictamente necesarios para la rendición de sus SERVICIOS. Si el CONSULTOR a la terminación de sus SERVICIOS, desea disponer localmente de alguno de sus vehículos, materiales, equipo y/u otros renglones, deberá antes obtener aprobación escrita del GOBIERNO y pagará, entonces, los derechos correspondientes al GOBIERNO.
- b) A los empleados del CONSULTOR no se les requerirá pagar derechos de importación, o poner fianza por artículos personales tales como





REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-13-

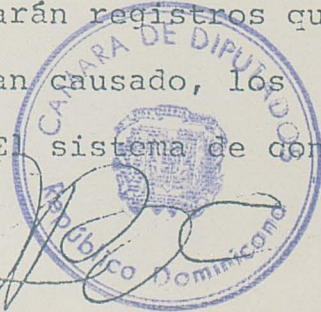
vehículos, enseres y efectos traídos a la República Dominicana a su llegada inicial o primer embarque, con tal que tales artículos o efectos sean exportados a la terminación del Contrato. Los empleados no importarán comida ni bebidas alcohólicas sin el correspondiente pago de los derechos establecidos por las leyes dominicanas.

- c) Los empleados del CONSULTOR no estarán sometidos al pago local del impuesto sobre la renta, sobre pagos hechos a ellos durante el período del Contrato.
- d) El CONSULTOR como una corporación debidamente registrada y domiciliada en Canada y sus sub-contratistas, mientras estén domiciliados y paguen Impuestos Federales o Provinciales, o Locales en Canadá, no serán requeridos de pagar al GOBIERNO de la República Dominicana impuestos sobre sus entradas y su Seguro Social, u obligaciones que sean impuestas por las Leyes de la República Dominicana.
- e) Los empleados y sub-contratistas locales sí estarán en la obligación de pagar los derechos e impuestos, etc., que son normalmente aplicados por las Leyes de la República Dominicana.
- f) El CONSULTOR no importará a la República Dominicana ningún artículo que sea contrario a las Leyes de la República Dominicana.

Art.15.- REGISTROS. Los CONSULTORES llevarán registros que demuestren todos los costos admisibles que se hayan causado, los ingresos devengados, los honorarios acumulados. El sistema de con-

[Firma manuscrita]

[Firma manuscrita]





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

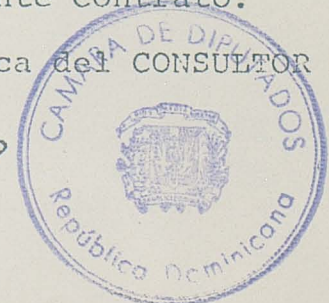
-14-

tabilidad empleado por el CONSULTOR deberá estar de acuerdo con los principios contables generalmente aceptados y el GOBIERNO podrá en cualquier momento durante la vigencia de este Contrato y hasta un plazo de un (1) año después de su vencimiento, examinar los registros y archivos relacionados con este Contrato, el CONSULTOR se compromete además a pactar disposiciones similares a las anteriores en todos los sub-contratos que suscriba.

Art.16.- CESION DEL CONTRATO. El CONSULTOR no podrá ceder total o parcialmente el presente Contrato. Sin embargo, podrá subcontratar algunos aspectos específicos del mismo, conforme a lo estipulado en el Art.7 del presente Contrato.

Art.17.- ACEPTACION DEL INFORME FINAL. El GOBIERNO, una vez recibido el INFORME FINAL a que se refiere el Art.8 de este Contrato, manifestará por escrito su aceptación final del trabajo al CONSULTOR y autorizará a realizar el pago de la suma de la cual se habla en el Párrafo I, Acápito d) del Art.5 del presente Contrato.

Art.18.- AUTONOMIA DEL CONSULTOR. En el ejercicio del presente Contrato el CONSULTOR actuará con libertad y autonomía técnica y directiva y por consiguiente, asumirá la totalidad de los riesgos y compromisos que se originen en razón del presente Contrato. Es entendido que no existirá subordinación técnica del CONSULTOR al GOBIERNO.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-15-

Art.19.- ARBITRAJE. Cualquier disputa resultante, o en relación con el Contrato, será sometida a arbitraje y las partes acuerdan aceptar como obligatorias las decisiones de los árbitros. Cada parte designará un árbitro dentro de los treinta (30) días siguientes a la notificación escrita que una cualesquiera de las partes haya presentado.

Los dos árbitros seleccionará un tercer árbitro aceptable a los dos árbitros designados.

Si los dos (2) árbitros no llegaren a un acuerdo en la selección del tercer árbitro en el plazo de treinta (30) días, dicho tercer árbitro será seleccionado por un Juez del Tribunal de lo Civil y Comercial del Juzgado de Primera Instancia del Distrito Nacional. El arbitraje será conducido de acuerdo con las reglas y prácticas de la Sociedad Internacional de Arbitraje.

Art.20.- FUERZA MAYOR. En el caso de que el CONSULTOR sea impedido, por completo o en parte, por causas de fuerza mayor de cumplir sus obligaciones bajo este Contrato, el CONSULTOR dará aviso al GOBIERNO por carta o por telegrama a más tardar diez (10) días después del suceso de fuerza mayor con detalles completos de tal fuerza mayor. Las obligaciones del CONSULTOR, hasta lo que afecte la fuerza mayor, serán suspendidas durante la continuación de tal impedimento, pero no por un período más largo; y los efectos de tal causa serán remediados en todo lo posible con toda la rapidez razonable. El CONSULTOR no será responsable por el

[Handwritten signatures and stamps]

[Circular stamp: CAMARA DE DIPUTADOS, República Dominicana]



REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-16-

desempeño de sus servicios bajo este Contrato durante la ocurrencia de la fuerza mayor. El término fuerza mayor empleado aquí significa: Actos de Dios, huelgas (excepto de los CONSULTORES y/o Sub-contratistas), falta de energía eléctrica, motines y disturbios civiles fuera del control del CONSULTOR y que a pesar de las debidas diligencias del CONSULTOR no se hayan podido sobrellevar.

Si por cualesquiera de las causas de fuerza mayor, la ejecución de los SERVICIOS fuere suspendida por un período de dos o más semanas el GOBIERNO reconocerá al CONSULTOR los pagos adeudados en el momento del suceso de fuerza mayor y negociará de buena fe un ajuste equitativo del honorario así como los gastos directos causados y en que hubiera incurrido el CONSULTOR durante el citado período, previa presentación de documentos aceptables y justificativos de tales gastos.

Si el CONSULTOR deja de presentar tal reclamación o de dar el aviso requerido dentro del período especificado, se tomará como que ha renunciado a su derecho o cualquier ajuste del honorario en relación con tal ocurrencia de fuerza mayor.

Art.21.- VIGENCIA DEL CONTRATO. El presente Contrato requiere para su vigencia la aprobación del GOBIERNO y terminará cuando sean cumplidas todas las condiciones indicadas en el mismo.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-17-

Art.22.- JURISDICCION. Las partes convienen que el Contrato se regirá por las Leyes de la República Dominicana y en tal virtud, el CONSULTOR será responsable del estricto cumplimiento de las mismas. Todo aviso oficial requerido y permitido bajo este Contrato será válido solamente cuando se efectúe por escrito y pueda entregarse personalmente, por telégrafo, por cable o por correo certificado. Todo aviso será entregado a la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones en Santo Domingo.

Art.23.- GASTOS DEL CONTRATO. Serán por cuenta del CONSULTOR los gastos que demande la legalización del presente Contrato.

Art.24.- PROPIEDAD DE LOS DOCUMENTOS E INFORMACION. Toda la información reunida a base de este Contrato así como los informes y recomendaciones que resultaren de él, serán de carácter confidencial y por lo tanto, el CONSULTOR no podrá divulgarlos a otras personas o entidades sin la aprobación previa y por escrito del GOBIERNO.

Todos estos datos e informaciones serán de la propiedad del GOBIERNO a la terminación del presente Contrato.

Art.25.- ANEXOS. El CONSULTOR hace suyas la Propuesta Técnica y la Propuesta Económica, presentadas al GOBIERNO por DELCANDA INTERNATIONAL LTD.

La lista completa de Anexos a este Contrato y que forma parte integrante del mismo, es la siguiente:

[Handwritten signature]
[Handwritten signature]



REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-18-

Anexo A: Términos de Referencia.

Anexo B: Propuesta Técnica.

Anexo C: Propuesta Económica.

✓ Anexo D: Personal de Contrapartida y Otras Facilidades.

Anexo E: Addendum a la Propuesta Técnica.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

-19-

En fe de todo lo anterior, se firma el presente Contrato en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, en seis (6) originales del mismo tenor, a los veintinueve (2) días del mes de octubre del año mil novecientos setenta y seis (1976), uno para cada una de las partes contratantes.

GOBIERNO:

ING. MANUEL ALSINA PUELLO,
Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunica-
ciones.

JUAN BAUTISTA CARRION,
Director Oficina Nacional de Presupuesto.

CONSULTOR:

ING. EDWARD R. BENNETT, Presidente,
Delcanda International Limited.

Reg. #

35

Fecha

ynp/

10 Oct 1976



-#2-

YO, DR. APOLINAR MARTINEZ MARTE, Abogado Notario Público de los del número del Distrito Nacional, Certifico y doy fe que ante mí comparecieron los Sres. Ing. Ml. Alsina Puello, Juan Bta. Carrión y Edward R. Bennett, cuyas generales constan, quienes me declararon después de firmar voluntariamente en mi presencia el documento transcrito al dorso, que esas son las firmas que acostumbran a usar en todos sus actos.-En Santo Domingo, República Dominicana, a los 29 días del mes de octubre del año 1976.-----

Verificación del Sello de R.I.

Sello de R.I.

0-809000

RD\$3.00

CANCELADO:

AMM.

DR. APOLINAR MARTINEZ MARTE,
ABOGADO NOTARIO PUBLICO.

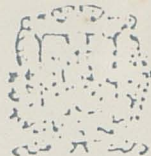
DISTRITO NACIONAL



DISTRITO NACIONAL

ANEXO "A"

TERMINOS DE REFERENCIA



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-2-

(i) Bajo la Oficina del Presidente de la República:

Consejo Nacional de Planificación.
Comisión Nacional para el Desarrollo.
Dirección General de Turismo.
Dirección General de Aeronáutica Civil.
Comisión Nacional de Fronteras..
Consejo Estatal del Azúcar.
Instituto Dominicano del Azúcar.
Autoridad Portuaria Dominicana.
Secretaría de Estado de Agricultura.
Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo.

(ii) Bajo el Secretariado Técnico de la Presidencia:

Oficina Nacional de Planificación.

(iii) Bajo la Secretaría Administrativa de la Presidencia de la República:

Departamento de Desarrollo Comunal.

(iv) Bajo la Secretaría de Estado de Finanzas:

Departamento de Estudios Económicos.

(v) Bajo la SEOPC:

Dirección General de Carreteras.
Dirección General de Tránsito Terrestre.
Dirección General de Planificación y Proyectos.

(vi) Banco Central de la República Dominicana.

No obstante lo anterior, la Firma Consultora será responsable de la calidad del análisis y la interpretación de todos los datos que reciba, y por los resultados, conclusiones y recomendaciones incluidos en sus informes.

B. Tareas Específicas a Ser Realizadas.

1. Políticas de Transporte.



154
LEGISLATURA

2022 19 77

REGISTRADA con el Número

534

del Libro Letra

de

en el folio de Leyes, Resoluciones y Decretos votados

por la Cámara de Diputados, y consta de

hojas escritas a máquina

a razón de dos espacios interlineales.

Santo Domingo de Guzmán, R.D., de

1977

[Handwritten signature]
SECRETARIO GENERAL DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

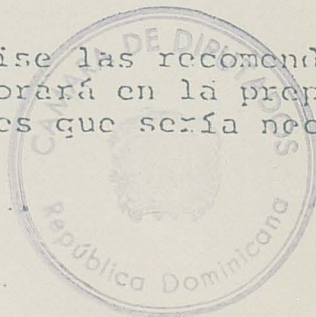
DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

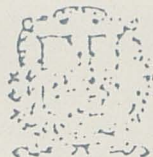
-3-

- (a) La Firma Consultora hará una revisión de las actuales políticas de transporte en la República Dominicana. En particular, la Firma Consultora revisará y evaluará: (i) el papel actual de las agencias responsables del transporte mencionadas anteriormente; (b) la legislación que afecta al transporte; (c) los efectos que las políticas, administración y leyes actuales tienen en el manejo eficiente, planificación y optimización de inversiones en el sector transporte.
- (b) Basándose en esta evaluación, la Firma Consultora deberá presentar recomendaciones que incluirán el proceso de planificación, regulaciones de transporte, conteo del tráfico, administración del tránsito, subsidios, impuestos, fijación de tarifas y otros gravámenes a los usuarios basados en las recomendaciones de la política de transporte.

2. Coordinación de las Operaciones de Transporte.

- (a) La Firma Consultora efectuará una evaluación de las agencias gubernamentales que tienen participación en actividades en transporte. En especial evaluará y analizará:
 - (i) el papel que asume cada agencia del Gobierno en planificar, ejecutar y mantener proyectos en el sector transporte;
 - (ii) los efectos de la falta de coordinación y la manera de ejecutar los distintos modos de transporte.
- (b) En base a la evaluación anterior, la Firma Consultora presentará recomendaciones sobre la organización de las operaciones en el sector transporte, sobre la conveniencia de que la administración del transporte quede centralizada en una sola oficina y sugerirá el procedimiento para lograr esta centralización.
- (c) Luego que el Gobierno revise las recomendaciones, la Firma Consultora colaborará en la preparación de los instrumentos legales que sería necesario





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-4-

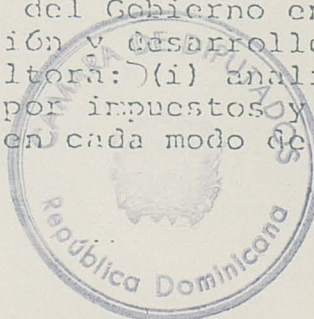
emitir para la implementación de la política de transporte.

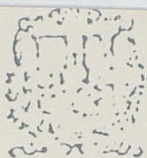
3. Revisión del Sistema Administrativo Sectorial.

- (a) La Firma Consultora hará una evaluación de las políticas de administración que afecten el servicio del sector transporte. En especial analizará: (i) las prácticas de empleo y niveles salariales para trabajos similares en la administración pública; (ii) número de horas trabajadas en el servicio oficial y la práctica de mantener otros empleos fuera de las labores oficiales; y (iii) políticas de reclutamiento de especialistas adecuadamente calificados. Sobre la base de esta evaluación, la Firma Consultora recomendará posibles reformas a implementarse con especial énfasis en las escalas de salarios y las horas de trabajo. La Firma Consultora analizará el efecto que tendría la implementación de dichas recomendaciones sobre las diversas agencias gubernamentales.

4. Estudios de Gravámenes a los Usuarios y Políticas Tarifarias.

- (a) La Firma Consultora reunirá todos los datos disponibles para cada modo de transporte, a fin de calcular los costos del servicio de transporte. Asimismo, coordinará la recolección y evaluación de datos con la SEOPC y las otras agencias mencionadas anteriormente. Además, evaluará las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios, así como los ingresos de las agencias gubernamentales o autónomas en cada modo de transporte; de esta forma se determinarán los ingresos y costos totales para el desarrollo, mantenimiento y operación de todo el sector transporte.
- (b) Para evaluar las políticas del Gobierno en la fijación de tarifas, regulación y desarrollo del transporte, la Firma Consultora: (i) analizará los ingresos del Gobierno por impuestos y otros gravámenes a los usuarios en cada modo de trans-





REPÚBLICA DOMINICANA

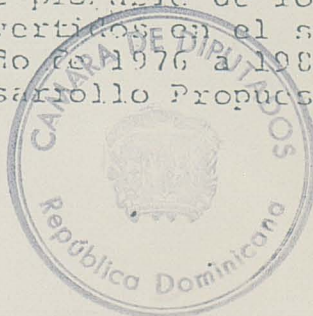
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

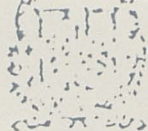
DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-5-

porte y de todas otras fuentes, incluyendo los provenientes por otorgamiento de licencias, e impuestos sobre combustibles, repuestos, vehículos, etc., que podrían ser correctamente considerados como gravámenes a los usuarios; (ii) determinará si las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios establecidos son adecuados para que el Gobierno cubra los costos de construcción, mantenimiento y operación de cada modo de transporte; y (iii) analizará y evaluará el efecto de las actuales leyes, convenios internacionales, impuestos y otras medidas o prácticas normativas de la operación de cada modo de transporte.

- (c) Con especial énfasis en el sector transporte por carretera, la Firma Consultora: (i) revisará hasta dónde los fondos provenientes del sector carreteras contribuyan a cubrir de otros sectores de transporte; (ii) determinará los ingresos que deben ser recaudados para que fondos suficientes puedan destinarse para apoyar un programa de inversión y de mantenimiento adecuados; (iii) determinará las medidas que debería tomarse para que se apliquen los gravámenes apropiados en los otros sectores distintos del sector carreteras; y (iv) determinará el efecto de los impuestos sobre los servicios de transporte, si es posible, otros medios de obtener ingresos sin afectar los costos de operación de vehículos.
- (d) Basado en el costo y las tarifas, la información recolectada y las proyecciones previamente descritas para cada modo de transporte, la Firma Consultora evaluará si los futuros ingresos obtenidos por el Gobierno provenientes de las tarifas y gravámenes a los usuarios existentes, son adecuados para cubrir el costo de inversiones requeridas para mejoramiento, construcción, y gastos de mantenimiento y operación del futuro sistema de transporte.
- (e) La Firma Consultora, en cooperación con la SEOPC, establecerá: (i) el alcance probable de los fondos disponibles para ser invertidos en el sector transporte durante el período de 1976 a 1981; (ii) el Plan Nacional de Desarrollo Propuesto, y





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

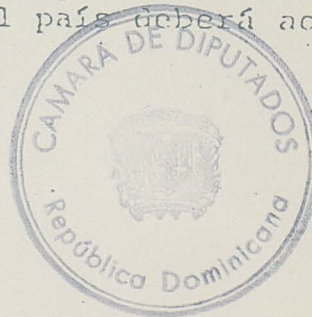
-6-

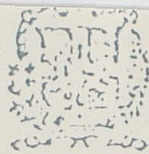
(iii) las proyecciones aproximadas para el mismo para un período de 10 años consecutivos. La Firma Consultora también procederá a considerar las estimaciones del Gobierno sobre los posibles límites de préstamos externos para el financiamiento de proyectos de transporte. Así, en la forma más eficiente que permitan las circunstancias, la Firma Consultora establecerá las limitaciones presupuestarias para inversiones en infraestructura de transporte durante el período de planificación que comprende desde 1976 a 1981, y con algunas indicaciones sobre el subsiguiente período de 10 años.

- (f) La Firma Consultora preparará recomendaciones para una política fiscal en el sector transporte, basada en una detallada evaluación de los gravámenes a los usuarios, mantenimiento y operación de los distintos modos de transporte. Además, deberá hacer un resumen de las recomendaciones para medidas normativas haciendo hincapié en los sistemas tarifarios y códigos reglamentarios para los usuarios en cada modo de transporte.

5. Revisión y Pronóstico de las Necesidades del Transporte.

- (a) El Gobierno informará a la Firma Consultora su política con respecto al desarrollo de los diversos sectores económicos de la República Dominicana y le informará de la localización y alcance de los futuros desarrollos en los proyectos agrícolas, industriales y otros. La Firma Consultora analizará la prospección de crecimiento de cada sector principal de la economía en la República Dominicana, y estimará los volúmenes esperados de producción y consumo que resultarán del mismo. En base a la identificación y evaluación de las fuentes generadoras de tráfico, actuales y futuras, del ingreso nacional previsto en la República Dominicana, y en el crecimiento y distribución esperado de la población, la Firma Consultora preparará pronósticos de la naturaleza y volumen del flujo de tráfico al que el sistema de transportes del país deberá acomodarse en los años 1976-1987.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

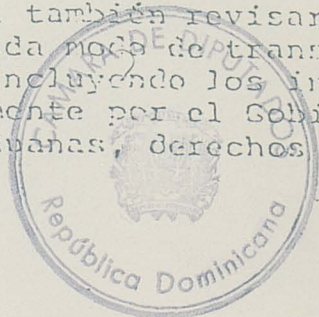
DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

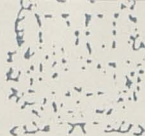
-7-

- (b) La Firma Consultora revisará y resumirá toda la información facilitada por el Gobierno en cuanto al tráfico de pasajeros y fletes en el comercio exterior y doméstico, de todos los modos de transporte de las principales rutas dentro de la República Dominicana.
- (c) Se deberá identificar y evaluar todas las fuentes principales generadoras de tráfico y las proyecciones de crecimiento, se preparará utilizando técnicas de regresión condicionadas a que la información reunida por los índices de crecimiento así lo justifiquen. Las proyecciones de crecimiento deberán ser preparadas para el período de vida económica de los proyectos de mejoramiento y construcción a ser evaluados, y las tasas estimadas de crecimiento serán identificadas para diferentes regiones, modos de transporte y productos que se justifiquen. Al identificar las fuentes generadoras de tráfico, presentes y futuras, se deberá poner especial atención al desarrollo del progreso propuesto para los diversos sectores de la economía y a la probable localización y tamaño de cada programa. A este fin, la SEDPC deberá facilitar a la Firma Consultora toda la información disponible relacionada con los proyectos de desarrollo que se propone ejecutar para su revisión y la Firma Consultora deberá hacer comentarios sobre su aplicación al estudio de transporte.

6. Análisis del Actual Sistema de Transporte.

- (a) La Firma Consultora deberá analizar las condiciones operativas, las prácticas y los elementos de costos que afectan al transporte de pasajeros y cargas para cada modo de transporte. Inspeccionará la mayor parte de las facilidades de transporte que sean necesarios para obtener una imagen total de la actual red de transporte y de su operación.
- (b) La Firma Consultora deberá también revisar: (i) la situación financiera de cada modo de transporte en la República Dominicana, incluyendo los ingresos generales recibidos anualmente por el Gobierno provenientes de impuestos, aduanas, derechos y cual-





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

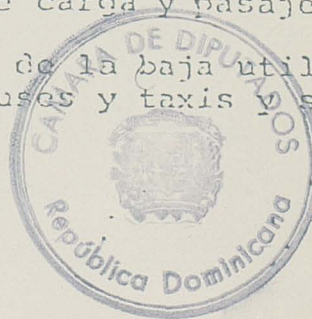
-8-

quier otro cargo e imposición de transporte; (ii) los ingresos anuales directos recibidos por los diversos modos de transporte; y (iii) los gastos anuales incurridos por estos modos y por el Gobierno al suministrar los servicios de transporte. Al analizar esta información, la Firma Consultora deberá determinar cuánto pagan los usuarios de cada uno de estos modos de transporte por cada servicio. Al calcular el costo de los servicios de transporte, la Firma Consultora deberá incluir costos de operación, mantenimiento, administración, interés y depreciación de todos los equipos e infraestructura usados por concepto de cada servicio.

7. Mejoras en el Sector Transporte.

La Firma Consultora deberá hacer una revisión general del transporte urbano e interurbano, de pasajeros y de carga con el propósito de sugerir métodos para mejorar su operación y mantenimiento. En particular deberá tomar en consideración los siguientes aspectos:

- (i) Requerimientos normativos.
- (ii) Patrones y procedimientos de formación, número y tamaño de las compañías que suministran servicios.
- (iii) El plan físico (vehículos, terminales) y su distribución geográfica.
- (iv) Estabilidad dentro de la industria (traspaso en la propiedad de vehículos y empresas).
- (v) Contratos individuales y flotas privadas.
- (vi) Regulaciones sobre la propiedad de vehículos.
- (vii) Estructuras de rutas y tarifas.
- (viii) Mejoras de los servicios de carga y pasajeros.
- (ix) Efectos de la congestión y de la baja utilización de agentes privados, autobuses y taxis y sugerir





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

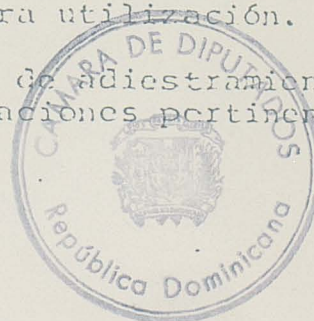
-9-

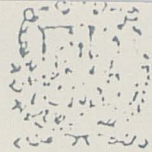
métodos para mejorar esta situación, tomando en cuenta el efecto sobre los empleos.

8. Diseños del Plan Maestro del Transporte, Metodología de Estudio y Tareas.

La Firma Consultora:

- (i) Definirá los datos necesarios para la elaboración de un Plan Maestro de Transporte. Con este objeto, examinará las bases de las informaciones existentes y hará las recomendaciones pertinentes.
- (ii) Examinará los mecanismos existentes para la determinación de los volúmenes, origen y destino de tráfico de carga y pasajeros y hará las recomendaciones pertinentes.
- (iii) Determinará los procedimientos para la preparación de un inventario de carreteras y otras formas de transporte y elaborará los procedimientos, programas y manuales para su futuro desarrollo y utilización.
- (iv) Elaborará los criterios y metodologías para la identificación, preparación y selección de proyectos de inversiones y mejoras en el sector.
- (v) Determinará los criterios para la alocaación intermodal de tráfico de pasajeros y cargas y desarrollará las bases para la proyección de tráfico.
- (vi) Determinará los métodos para el ordenamiento prioritario de los proyectos en base a criterios económicos, utilizando para tal, índices de rentabilidad que permitan reflejar la optimización de las inversiones.
- (vii) Desarrollará modelos de computación que incorporen los métodos de proyección de tráfico y que seleccionen las mejores alternativas de inversión, así como preparar manuales para su futura utilización.
- (viii) Determinará las necesidades de adiestramiento del personal local y hará recomendaciones pertinentes.





REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES
DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-10-

- (ix) Recomendará los otros procedimientos, mecanismos y términos de referencia, para la preparación de un eventual Plan Maestro de Transporte que sean necesarios.

SANTO DOMINGO, D. N.
República Dominicana.

Ynp/
Agosto 6/75.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN DE FIRMAS CONSULTORAS QUE UTILIZARÁ LA SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.

ESTUDIO TÉCNICO-ECONÓMICO DEL SECTOR TRANSPORTE.

La Secretaría de Obras Públicas elaborará:

- a) Los Términos de Referencia correspondientes a las actividades a desarrollarse dentro de las actividades consignadas en el Convenio sobre Cooperación Técnica no Reembolsable entre el Gobierno de la República Dominicana y el Banco Interamericano de Desarrollo para el Estudio Técnico Económico del Sector Transporte.
- b) La lista de firmas consultoras que de acuerdo a sus antecedentes y/o referencias conocidas podrían desarrollar el trabajo a asignar.

La Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones tramitará al BID para su aprobación los documentos señalados en los párrafos anteriores.

Una vez aprobados por el BID los documentos anteriores, la SEOPC invitará a las firmas aprobadas a presentar sus propuestas de servicios, las que deberán ser suministradas en un plazo que fijará en cada caso y que no excederá de 30 días a la fecha de la comunicación.

1. A los efectos anteriores se facilitará y/o se pondrá a disposición de las firmas aprobadas por el BID los siguientes documentos:

- a) Términos de Referencia.
- b) El presente procedimiento de selección.
- c) Antecedentes que existieren sobre el trabajo a realizar, y
- d) Normas para la presentación de las propuestas.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

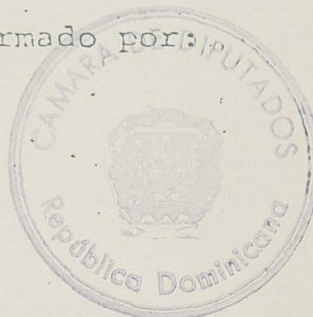
-2-

Las propuestas de servicios que se harán sin señalamiento de precios deberán contener por lo menos lo siguiente:

- a) Los antecedentes de la Firma en trabajos similares para el cual se la requiera.
- b) La metodología que se utilizará en la ejecución de los trabajos.
- c) El organigrama funcional que adoptará la Firma para la ejecución del trabajo.
- d) Los curriculums vitae del personal que destinará a esta labor.
- e) La utilización que se hará del personal local.
- f) El detalle del equipo especializado que sea necesario utilizar para el cumplimiento de dicha labor.
- g) El plazo y cronograma para la ejecución total de los servicios.
- h) El número y frecuencia de los informes que ha de presentar.
- i) El estado financiero de la Firma en los últimos tres años.
- j) El término de validez de la oferta.

Las propuestas serán presentadas en la Dirección General de Programación y Proyectos, de la SEOPC, mediante un acta que se suscribirá a la fecha de cierre del Concurso fijado por la Cláusula 4.

7. Se integrará un Comité de evaluación formado por:





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-3-

- a) El Director Gral. de Programación y Proyectos.
- b) El subdirector Gral. de Programación y Proyectos.
- c) Un ingeniero designado por el Director Gral. de Programación y Proyectos.

8. El Comité de Selección, analizará el contenido de las propuestas presentadas, de acuerdo con los siguientes criterios:

a) Aspectos Legales e Institucionales.

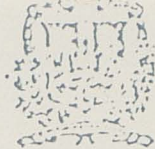
- i) La Firma Consultora deberá estar legalmente constituida con asiento principal en uno de los países miembro del BID.
- ii) Más del 50% de la Firma debe ser propiedad de nacionales o residentes legales de uno de los países miembro del BID.
- iii) La Firma Consultora no podrá formar parte de un Consorcio o entrar en un acuerdo en virtud del cual una parte sustancial del trabajo sería realizada por individuos o firmas no elegibles.
- iv) La absoluta desvinculación de la Firma Consultora de todo posible conflicto de intereses.

b) Aspectos Técnicos.

Se analizará en forma ponderada los siguientes rubros:

- i) Antecedentes de la Firma.
- ii) Metodología a utilizar.
- iii) Personal que participará en el trabajo.





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-4-

c) Aspectos Financieros.

Se analizará el estado financiero de la Firma con el objeto de verificar su capacidad para iniciar y desarrollar los trabajos sin entorpecimiento de carácter financiero.

d) Otros Aspectos.

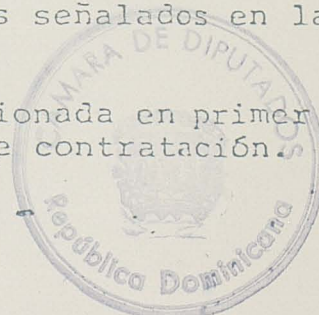
- i) El conocimiento del idioma español por parte de los consultores.
- ii) La instalación de una oficina en Santo Domingo en la cual se dará oportunidad a técnicos nacionales calificados y que sean aprobados por la SEOPC.
- iii) En todos los casos en que se determine que la capacidad de una Firma Consultora Nacional es igual a la de una extranjera, se dará preferencia en la selección a la Firma Nacional.

9. Una vez analizados los aspectos de la Cláusula anterior (8) el Comité de Selección procederá a:

- a) Establecer la escala de firmas en base al análisis efectuado, dándole la prelación que corresponda a la calificación lograda por los merecimientos y antecedentes de experiencia ofrecidos.
- b) Suscribir un acta con el resultado de este procedimiento de selección, en la cual se consignará el orden de prioridad indicado en el párrafo anterior y que corresponda a cada Firma.

10. La SEOPC remitirá al BID los documentos señalados en la Cláusula anterior (9).

11. La SEOPC negociará con la Firma seleccionada en primer término por el Comité de Selección el precio de contratación. En caso





REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

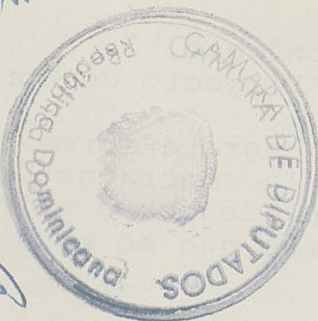
-5-

de que no sea posible llegar a un acuerdo con la Firma escogida se le notificará por escrito la terminación de las negociaciones y se comenzarán las negociaciones con la siguiente, en orden de clasificación y así sucesivamente siguiendo en todos los casos el mismo procedimiento que para la primera Firma.

1. Acordados los términos con la Firma, se redactará de común acuerdo el Contrato correspondiente.
12. El precio de contratación deberá incluir por lo menos lo siguiente:
 - a) La remuneración que la Firma solicita por sus servicios discriminando el total en: honorarios, gastos, beneficios e imprevistos.
 - b) La cantidad de meses-hombre que el personal de las distintas categorías dedicará a la realización del trabajo.
 - c) Las monedas en que se efectuarán los pagos indicados en el inciso a) que deberán ajustarse a los términos pertinentes del Convenio sobre Asistencia Técnica.
14. Antes de firmar el Contrato, la SEOPC someterá a la aprobación del BID el texto del Proyecto de Contrato.
15. En caso de que no se lograra formalizar con ninguna de las firmas participantes la contratación de sus servicios, se declararía desierto el Concurso y la SEOPC procederá a llamar a un nuevo Concurso que se ajustará a este mismo procedimiento.

ynp/

6 Agosto/1975.



174

LEGISLATURA

Ord 1988

REGISTRADA con el Número 534 del Libro Letra B de
asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados
por la Cámara de Diputados, y consta de 1

hojas escritas a máquina
a razón de dos espacios interlineales.

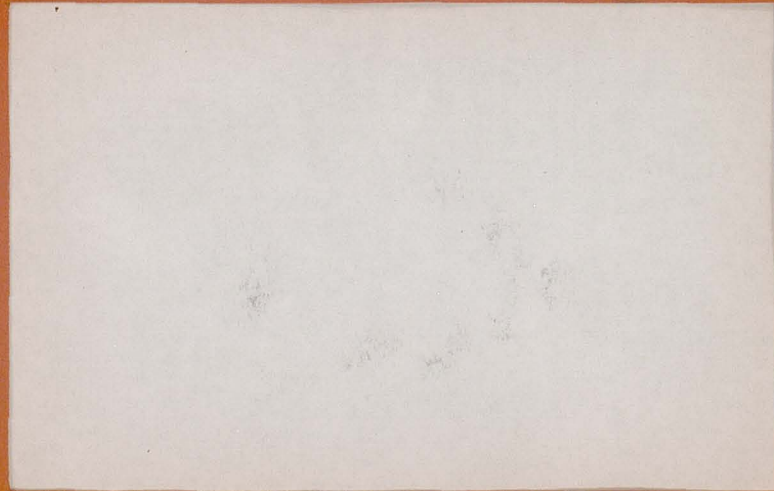
Santo Domingo de Guzmán, D.R., 15 de

Marzo de 1978

SECRETARIO ENCARGADO DE LAS OFICINAS DE LA CAMARA DE DIPUTADOS

[Handwritten signature]

International Limited
DEL CANDO
CONSULTANTS · CONSULTORES



ANEXO B

PROPUESTA TECNICA

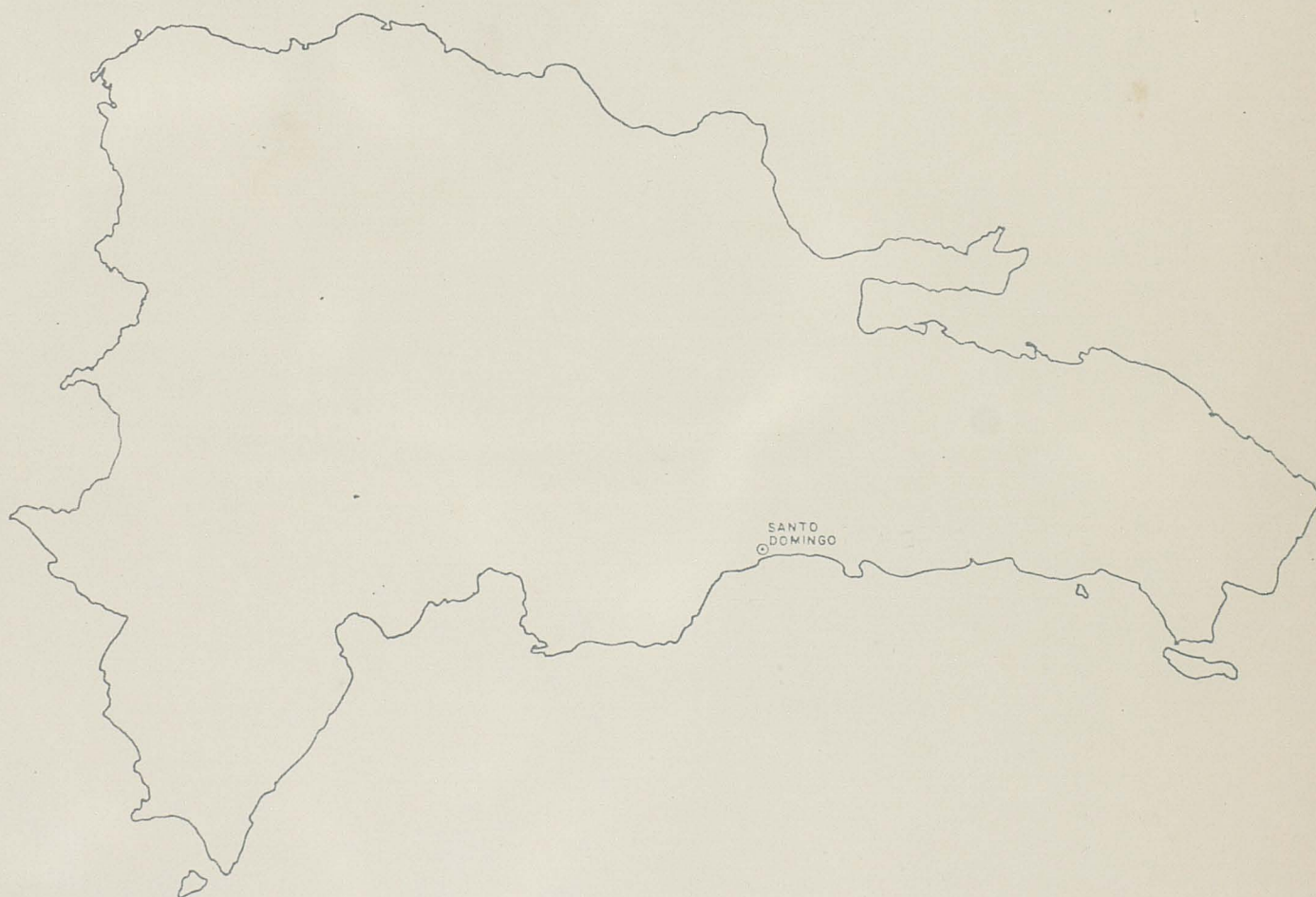
REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS
PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

PARA EL

ESTUDIO TECNICO - ECONOMICO
DEL SECTOR TRANSPORTE DE LA
REPUBLICA DOMINICANA



ENERO, 1976

International Limited
DEL CANDA
CONSULTANTS CONSULTORES

SWAN WOOSTER
ENGINEERING CO. LTD.
P.S.ROSS & PARTNERS
AVIATION PLANNING SERVICES LTD.
SERCITEC

27 de Enero de 1976

Ing. Arsenio Fernández Naranjo
Director Programación y Proyectos
Secretaría de Estado de Obras Públicas
y Comunicaciones
Santo Domingo, R.D.

Re: Estudio Técnico-Económico del Sector
Transporte de la República Dominicana

Estimado Ing. Fernández:

Como respuesta a su carta de invitación con fecha diciembre 12, 1975, nos es grato presentarle 15 copias de nuestra oferta técnica para la ejecución del Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana.

Su carta de invitación fué dirigida a Swan Wooster/DELCANDA, sin embargo, luego de una revisión detenida de los Términos de Referencia hemos concluido que el tipo de trabajo requerido en este estudio está más dentro del área de especialización de DELCANDA. Por esta razón las dos firmas hemos acordado que esta oferta se haga bajo el nombre de DELCANDA con la asesoría de Swan Wooster en lo relacionado con puertos. Como resultado de lo anterior, DELCANDA se encargará de dirigir, gerenciar y coordinar el estudio y al mismo tiempo se responsabilizará ante la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones del cumplimiento de éste dentro de los Términos de Referencia.

Con el objeto de poder investigar y estudiar a fondo cada uno de los modos de transporte del país, es de primordial importancia que dentro del personal asignado al estudio se incluyan miembros experimentados y reputados en cada una de las disciplinas que cubrirá el estudio. Creemos firmemente que nuestra oferta cumple con este requisito. DELCANDA suministrará personal experimentado en economía, aspectos fiscales y de coordinación del sector transporte, carreteras y ferrocarriles. Las otras disciplinas las estudiarán las siguientes firmas asesoras:

Billings Bridge Plaza
P.O. Box 8004
Ottawa K1G 3H6 Canada
Telephone (613) 733-4160
Telex: 053-4152
Cable: DELCAN

A DE LEUW CATHER
CANADA COMPANY

1^{ra} LEGISLATURA 2^{da} 77

REGISTRO con el Número 2022

del 534 del Libro Letra D de

Resoluciones y Decretos votados

por los Diputados, y consta de 1

hojas escritas a máquina

a razón de dos espacios interlineales.

San Juan de Guzmán, R.D. 19 de

Marzo de 1977

Atestado por el Secretario de la Cámara de Diputados



Ing. Arsenio Fernández Naranjo

pág. 2

Swan Wooster Engineering Co. Ltd.

Firma canadiense que opera en el Canadá y el exterior suministrará personal experimentado en todas las facetas de planificación, diseño, desarrollo y gerencia de puertos. Swan Wooster ejecutará todos los estudios relacionados con puertos.

P.S. Ross and Partners - Consultores de Gerencia.

Firma canadiense muy reputada en todos los aspectos gerenciales. Esta firma ha ejecutado con éxito varios trabajos en la América Latina en el campo de la gerencia. Para la ejecución de este estudio la firma utilizará los servicios de por lo menos un miembro de su firma asociada en Santo Domingo. P.S. Ross and Partners ejecutará todos los estudios relacionados con los aspectos administrativos, legales y financieros del estudio.

Aviation Planning Services Ltd.

APS se especializa en las varias facetas de los estudios relacionados con la aviación canadiense e internacional. Se incluye entre su especialidad el inventario y la revisión de los sistemas nacionales de aviación y el pronóstico de los requerimientos futuros en esta área. APS ejecutará todos los aspectos del estudio relacionados con el sector aviación.

SERCITEC

Firma dominicana de ingenieros consultores que suministrará a lo largo del estudio el conocimiento y la experiencia local. Varios miembros de esta firma estarán vinculados al estudio durante todo el período de duración de éste. Su participación activa en el estudio traerá como beneficio directo la transferencia de tecnología la cual fortalecerá y estimulará la industria de consultoría del país en el campo de planificación de transporte. El equipo del estudio tendrá como base Santo Domingo y operará en asociación con SERCITEC.

Más detalles sobre cada una de las firmas arriba mencionadas se encuentran incluidos en el Capítulo 1 y Apéndice 2 de esta oferta. Detalles sobre el personal asignado al estudio aparecen en el Capítulo 5 de esta oferta.

Para terminar queremos agradecerle su invitación a presentar esta oferta y esperamos que se nos brinde la oportunidad de trabajar con usted en este interesante estudio. Le rogamos nos comuniqué

Ing. Arsenio Fernández Naranjo

pág. 3

cualquier aclaración o información adicional que usted pueda requerir.

Sin más por el momento nos es grato suscribirnos a usted

Atentamente.



E.R. Bennett
Presidente

I N D I C E

	PAG.
CAPITULO 1 - LOS CONSULTORES	
1.1 ANTECEDENTES Y EXPERIENCIA	1-1
CAPITULO 2 - EL ESTUDIO	
2.1 INTRODUCCION	2-1
2.2 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO	2-2
2.3 PROPOSITOS Y LOGICA DEL ESTUDIO	2-5
2.4 DISEÑO GENERAL DEL ESTUDIO	2-7
2.5 COMPONENTES DEL ESTUDIO	2-8
CAPITULO 3 - PROGRAMA DE ACTIVIDADES	
3.1 ACTIVIDADES DEL ESTUDIO	3-1
CAPITULO 4 - METODOLOGIA DEL ESTUDIO	
4.1 INTRODUCCION	4-1
4.2 VISION GENERAL	4-1
4.3 DISCUSION DE LA FASE 1	4-2
4.4 DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE	4-4
4.5 INFORMES DE LA FASE 1	4-4
4.6 METODOLOGIA EN PERSPECTIVA	4-5
CAPITULO 5 - ORGANIZACION, EQUIPO Y TIEMPO	
5.1 ORGANIZACION Y EQUIPO	5-1
5.2 ASIGNACION DE TIEMPO	5-6

A P E N D I C E S

- APENDICE 1 - TERMINOS DE REFERENCIA
- APENDICE 2 - EXPERIENCIA DE LOS CONSULTORES
- APENDICE 3 - CURRICULA VITAE
- APENDICE 4 - ESTADO FINANCIERO

CAPITULO 1

LOS CONSULTORES

1.1 ANTECEDENTES Y EXPERIENCIA DE LOS CONSULTORES

DEL CANDA Internacional Limited es la filial para operaciones en el extranjero de la compañía De Leuw Cather, Canada, Ltd., empresa de ingenieros consultores y planificadores. La compañía es propiedad de sus empleados canadienses y consiste de un personal promedio de 350 que incluye unos 100 profesionales entre ingenieros, planificadores, diseñadores, economistas e ingenieros arquitectónicos. Los principales campos de actividad de la compañía son: transportes, viviendas e ingeniería sanitaria. Entre los servicios que se proporcionan en estos campos se incluye: estudios de factibilidad, planificación, diseño preliminar y final, inspección técnica de la construcción y gerencia de proyectos.

DEL CANDA ha prestado servicios de consultoría a clientes en unos 18 países de Europa, Africa, América del Sur y Asia. Su clientela incluye organismos gubernamentales y privados en dichos países y los organismos crediticios internacionales más importantes, tales como el Banco Mundial, Banco Interamericano de Desarrollo y la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional.

DEL CANDA no tiene conexión alguna con fabricantes de productos o compañías constructoras.

Los expertos de DEL CANDA poseen una amplia gama de conocimiento en todos los campos del transporte. Esto ha permitido que la compañía pueda integrar equipos de expertos para la ejecución de estudios de transporte que comprenden uno o todos los modos de transporte.

DEL CANDA ejecuta estudios de planificación de transporte a nivel municipal, regional o nacional. Hasta la fecha la compañía ha ejecutado una gran cantidad de estudios de transporte que varían en alcance desde estudios de sistemas de calles y carreteras solamente hasta de la evaluación de carreteras, aspectos de operación de autobuses, tránsito rápido, consolidación de ferrocarriles, estacionamiento, movimiento de pasajeros y carga, tráfico (tránsito) y terminales de transporte.

Recientemente la compañía ejecutó, para el Gobierno del Canadá, un estudio sobre el desarrollo económico y el movimiento de carga entre la Isla del Príncipe Eduardo y el resto del Canadá. Como parte integral de este estudio se llevó a cabo una revisión de los sectores de la agricultura, turismo e industria e incluyó proyecciones de carga conjuntamente con la determinación

de inversiones a largo plazo en servicios de navegación incluyendo botes de paso (ferryboats). La compañía ha además ejecutado varios proyectos comprensivos de transporte en el Canadá entre los cuales cabe mencionarlos llevados a cabo en la región de Ottawa-Hull, St. Johns, North Bay y Quebec. La compañía también ejecutó una revisión general del sector transporte para la República de Guayana y un estudio de transporte y tráfico para Asunción, Paraguay.

Para la evaluación y comparación de alternativas de transporte DELCANDA ha desarrollado técnicas de computación. Mediante el uso de estas técnicas se pueden analizar varios esquemas para determinar las ventajas y desventajas mientras que las proyecciones futuras se someten a prueba para determinar su efecto sobre los varios factores o indicadores de prioridad utilizados y sobre la sensibilidad de éstos a cambios en las proyecciones.

Para este estudio DELCANDA empleará los servicios de varias compañías cada una de ellas especializadas en sus campos de actividad, las cuales actuarán como subconsultores. Estas compañías poseen personal experimentado que ha desempeñado cargos importantes en numerosos estudios en el Canadá y otros países del mundo. A continuación se presenta una corta descripción de cada una de estas compañías. El Apéndice 2 contiene información adicional sobre estas compañías incluyendo una descripción de algunos de los proyectos ejecutados por cada una de ellas. El Apéndice 4 contiene los estados financieros de DELCANDA.

Swan Wooster Engineering Company Ltd.

Swan Wooster se especializa en la planificación y diseño de puertos y terminales marítimas y en el desarrollo de nuevos métodos y equipo para el transporte intermodal (agua-tierra) de carga. La compañía ofrece servicios de ingeniería y economía que cubren desde los análisis de sistemas, estudios de factibilidad, diseño, supervisión de la construcción, compras y despacho, hasta el manejo o la gerencia total del estudio. La compañía ha participado en muchos proyectos de puertos y terminales marítimas en el Canadá, los Estados Unidos y varios países del extranjero.

P. S. Ross and Partners.

P.S. Ross suministra servicios de asesoría gerencial al sector privado y público. La gama de trabajos ejecutados por la compañía hasta la fecha consiste principalmente de proyectos

sobre economía de transportes, distribución de alimentos, sistemas de computación y contabilidad, planificación sobre organización, compensación, manejo del uso del suelo y entrenamiento y desarrollo de capacidad supervisora. Además de los proyectos ejecutados en el Canadá, la compañía ha trabajado en 16 países del extranjero.

Aviation Planning Services Ltd.

Aviation Planning Services suministra servicios de consultoría a todos los sectores de la industria de aviación en el Canadá y el extranjero. La compañía se especializa principalmente en los aspectos de aerolíneas, planificación de aeropuertos, aviación general, análisis de productos para los fabricantes, y planificación de sistemas y programas de desarrollo de aviación.

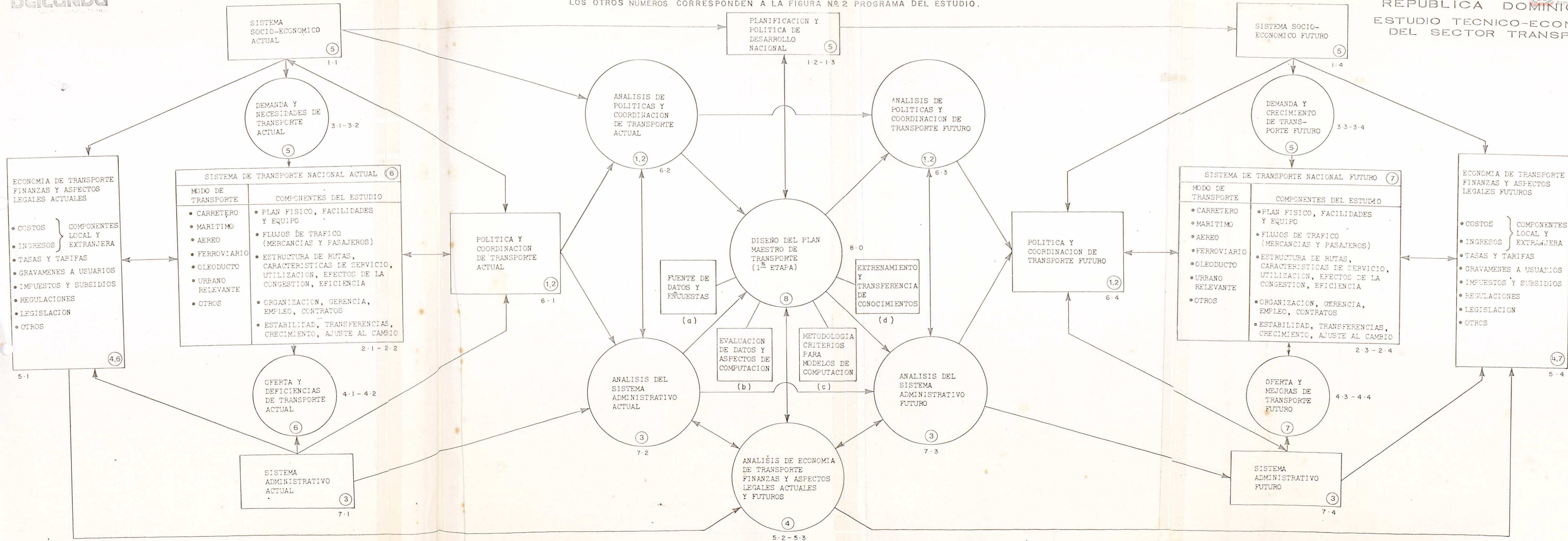
SERCITEC.

SERCITEC es una muy bien calificada firma Dominicana de ingeniería que suministra una gran gama de servicios de ingeniería. Entre los servicios suministrados por la compañía y su personal técnico se incluye varios estudios y diseño de un número de carreteras y canales del sistema interno de aguas de la República Dominicana. El Sr. Víctor Thomen, socio principal de la compañía, goza de una gran reputación en la República Dominicana y en el extranjero.

DISEÑO GENERAL DEL ESTUDIO (1ª FASE)

(NOTA: ① NUMEROS EN CIRCULOS CORRESPONDEN A LA SECCION B DE LOS TERMINOS DE REFERENCIA.)
LOS OTROS NUMEROS CORRESPONDEN A LA FIGURA Nº 2 PROGRAMA DEL ESTUDIO.

FIGURA Nº 11 REPUBLICA DOMINICANA ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO DEL SECTOR TRANSPORTE



1.1 INTRODUCCION

El Secretario de Estado de Obras Públicas y Transportes (SEOPPT), por medio de la Dirección General de Obras Públicas (DGOP), ha encargado a la Delcanda International Limited la realización de un estudio de factibilidad para la construcción de una carretera que conecte la zona de la Estación de Ferrocarril con la zona de la Estación de Buses.

Este estudio deberá tener en cuenta la necesidad de mejorar la infraestructura vial de la zona, así como la necesidad de mejorar la seguridad vial y la calidad del servicio al usuario.

CAPITULO 2

2.1. El estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

2.2. El estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

EL ESTUDIO

La programación del estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

La programación del estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

La programación del estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

2.3. El estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

2.4. El estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

2.5. El estudio se realizó en la zona de la Estación de Ferrocarril y la zona de la Estación de Buses.

2.1 INTRODUCCION

La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones (SEOPC), por medio de su carta de diciembre 12, 1975 acompañada de los Términos de Referencia, invitó a firmas consultoras a presentar ofertas para la ejecución del Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana.

Este capítulo describe la metodología que utilizaríamos en la ejecución del estudio en el caso de que éste se nos fuera adjudicado.

Entre los objetivos de este capítulo se incluyen:

- (a) El demostrar que hemos entendido claramente los Términos de Referencia del Estudio.
- (b) El elaborar con base a los Términos de Referencia los siguientes puntos:
 - . diseño y metodología general del estudio;
 - . la programación detallada y clara de cada una de las tareas o actividades del estudio y la relación que existe entre cada una de ellas;
 - . la asignación clara de cada uno de los miembros del equipo de trabajo y de los expertos que participarían en el estudio, a cada una de las actividades de éste;
 - . la programación del tiempo requerido para la ejecución del estudio.
- (c) El demostrar que el enfoque del estudio es comprensivo y forma una entidad y progresión lógica entre la Fase 1 y la Fase 2.
- (d) El demostrar que el diseño del Estudio y la metodología a utilizarse suministrará resultados prácticos y útiles a la SEOPC.
- (e) El demostrar que nuestro equipo de trabajo posee la experiencia y la competencia técnica para la ejecución del estudio a la satisfacción de la SEOPC.

2.2 ANTECEDENTES DEL ESTUDIO

Comparaciones internacionales¹ clasifican a la República Dominicana como un "país en vía de desarrollo con ingresos elevados". El producto nacional bruto per cápita (a precios de mercado) del país fué de US\$480 en 1972, que fué más alto que un gran número de otros países Centroamericanos.

El producto nacional bruto tuvo un crecimiento promedio anual del 5.0 por ciento durante el período 1965-1972, que se puede considerar como bueno si se tiene en cuenta que la población aumentó en un 2.6 por ciento por año durante este mismo período de tiempo.

Al comienzo de la década de los años 70, que fué una época de estabilidad y confianza, se logró un gran progreso. Las inversiones públicas en energía eléctrica, transportes, viviendas de bajo costo, escuelas y hospitales fueron muy elevadas. Inversiones privadas en manufacturas, minería y refinación del petróleo, que fueron estimuladas por concesiones especiales y legislación para la promoción de exportaciones y substitución de importaciones, fueron también altas.

A pesar de este tangible progreso, la República Dominicana - como todos los países del mundo en vía de desarrollo - posee aún muchos problemas y por esto debe trabajar duro e inteligentemente con el objeto de asegurar un futuro mejor. La agricultura es la principal fuente de riqueza del país. El azúcar, el café y la cocoa constituyen las principales exportaciones del sector agrícola. No obstante, sólo el 40 por ciento del área cultivable del país se encuentra actualmente en producción y de ésta, más del 50 por ciento se utiliza para cultivos de subsistencia conformado por parcelas de 30 tareas (5 acres) o más pequeñas. Es importante que los esfuerzos en el sector agrícola a través de modernización, créditos, programas de salud para animales, reformas institucionales y levantamientos catastrales continúen de tal manera que se fortalezca este importante sector.

De igual manera, serán necesarias mejoras en los sectores de manufacturas, recursos naturales, energía y servicios. Existe también la necesidad de igualar las disparidades que existen en los niveles de vida y oportunidades económicas entre las

¹ World Bank, TW World Bank Atlas: Population, Per Capita Product and Growth Rates, Washington, D.C., 1974.

áreas urbanas y rurales y entre las diferentes partes del país.

Algunas de las estadísticas indicarán la magnitud de las tareas de desarrollo a las que la República Dominicana debe enfrentarse. Aunque la información sobre el sujeto son escasas e inconsistentes, se ha estimado, por ejemplo, que el desempleo es de entre el 13 y el 20 por ciento, dependiendo del grupo de edades y de la localidad². Los siguientes indicadores sociales derivados de fuentes provenientes del Banco Mundial^{3,4}, nos permiten algunas comparaciones sobre el desempeño de la República Dominicana en algunos campos.

	República Dominicana	Otros países		
		mejor		peor
Alfabetización (porcentaje de adultos)	55	86	53	38
		Jamaica	Nicaragua	Guatemala
Mortalidad Infantil (muertes de menores de un año por cada 1000 nacimientos vivos)	64	39	69	91
		Jamaica	México	Ecuador
Mortalidad Edades de 1 a 4 años (muertes por cada 1000 personas de 1 a 4 años de edad)	7.1	3.2	7.3	10.6
		Chile	Panamá	México
Suministro de Calorías per Cápita (medido en % utilizando normas desarrolladas por la FAO)	85	108	88	
		México	India	
Suministro Neto de Proteínas per Cápita. (Número de gramos por día).	50	66	62	49
		México	Costa Rica	India

² Inter-American Development Bank, Economic and Social Progress in Latin America, Washington, D.C., 1973, pp.185-6.

³ World Bank, Trends in Developing Countries, Washington, D.C., 1973, Tables 3.1 to 3.4.

⁴ World Bank, World Bank Operations: Sectoral Programs and Policies, The Johns Hopkins University Press, Baltimore, 1972.

El uso de la metodología de indicadores sociales para medir el desarrollo de un país está en vía de desarrollo; esto, conjuntamente con las limitaciones existentes de información hacen que las cifras presentadas en el cuadro anterior no permitan sacar una conclusión muy sólida. Esa información, sin embargo, muestra que la República Dominicana se ha desempeñado muy bien en lo relacionado a educación (alfabetismo) y salud (mortalidad) en comparación con otros países, pero tiene problemas en cuanto a nutrición los cuales podrían deberse a la agricultura en cuyo caso esto tendría un gran significado en la planificación de transportes.

El desarrollo de la metodología sobre el uso de indicadores sociales está avanzado tanto conceptualmente como empíricamente. Como se explicará más adelante, los estudios de transporte a nivel nacional ejecutados hasta la fecha, han sufrido debido a la escasez de información y a la incompatibilidad entre el trabajo práctico de campo y los sistemas complejos de modelos de computadora electrónica.

En el caso de que se nos adjudicase el estudio nos empeñaríamos en

- (a) Utilizar al máximo el conocimiento que existe sobre los indicadores sociales.
- (b) Hacer que la información base existente y la metodología a utilizarse durante la Fase I sean compatibles.

Este enfoque, que se logra con la división de la planificación maestra de transportes en dos fases, traerá consigo muchas ventajas para la República Dominicana.

2.3 PROPOSITOS Y LOGICA DEL ESTUDIO

El transporte en sí no satisface ninguna función independiente propia; simplemente hace posible la movilización física de objetos (mercancías y gente) de una localidad a otra como resultado de razones socio-económicas válidas. La demanda del transporte se deriva de la interacción entre las actividades económicas y sociales en los diferentes sitios geográficos. Mercancías en superávit en una localidad (zonas de producción) deben transportarse a localidades en donde existe deficiencia (zonas de consumo o mercado), siempre y cuando las diferencias en el precio de la mercancía en las zonas de origen y destino cubra por lo menos el costo del transporte.

Por lo tanto la planificación y el desarrollo del sistema de transporte debe dirigirse a la planificación y el desarrollo del sistema socio-económico total. Al mismo tiempo el desarrollo socio-económico adecuado puede verse quebrantado por una planificación pobre de los servicios de transporte. En resumen, se puede decir que un buen sistema de transporte es necesario pero no es la única condición para asegurar el desarrollo socio-económico de un país.

Durante los últimos años, nuestra comprensión del papel subordinado pero al mismo tiempo decisivo que desempeña el sector transporte en el proceso de desarrollo, ha aumentado considerablemente. Los Términos de Referencia de este estudio obviamente reflejan la filosofía contemporánea en este campo. Ha sido por lo tanto relativamente fácil relacionar nuestra oferta con la lógica y propósitos del estudio los cuales creemos que son los siguientes:

- (a) El sector transporte debe servir a las necesidades de desarrollo del país.
- (b) Como resultado de lo anterior la planificación y las políticas nacionales de desarrollo están estrechamente interrelacionadas con la planificación y políticas del sector transporte.
- (c) Las demandas de transporte se deben derivar de la posible y más deseable evolución del sistema socio-económico.
- (d) Los flujos de transporte en el sistema nacional deben ser acomodados a un costo total mínimo para la sociedad.

- (e) Un sistema de transporte demasiado elaborado es anti-económico y además consume recursos que podrían ser mejor utilizados para otros propósitos. Un sistema de transporte deficiente frena el desarrollo y ocasiona costos en otros sectores. Lo ideal es encontrar el balance o el punto medio entre estos dos extremos a través de un análisis y planificación inteligente del sistema de transporte.
- (f) El sistema de transporte consiste de:
 - . diferentes modos de transporte (carreteras, navegación, aéreo, oleoductos, ferrocarriles) que se complementan y/o compiten entre sí;
 - . elementos físicos (instalaciones, equipo, etc.), legales, financieros, económicos y administrativos que están estrechamente interrelacionados.
- (g) El sistema de transporte, con todos sus componentes y toda su complejidad, debe considerarse como una entidad orgánica en su planificación y en el establecimiento de políticas.

En resumen, se podría decir que el sistema total de transporte debe primero ser entendido, o comprendido a través de este estudio y luego debe ser coordinado para asegurar la obtención de los objetivos nacionales de desarrollo.

2.4 DISEÑO GENERAL DEL ESTUDIO

¿Cómo podrían los objetivos y la lógica básica globales del estudio traducirse a un programa específico de trabajo?

Esta importante transición puede lograrse mediante el diseño general del estudio que proponemos y que se presenta en la Figura 1. Es necesario explicar algunos de los elementos de este programa:

- (a) Este diseño del estudio interconecta de una manera sistemática y consistente todas las tareas que son requeridas para la ejecución del estudio tal como aparecen en los Términos de Referencia. Los números en los círculos, por ejemplo (1), corresponden a las secciones correspondientes de la parte B de los Términos de Referencia del estudio.
- (b) Al mismo tiempo, los números al exterior de los rectángulos y círculos que aparecen en la Figura 1 (por ejemplo, 3.1 "Demanda Actual de Transporte") se refieren a las tareas especificadas en nuestro programa de actividades (ver Figura 2).
- (c) De esta manera, la Figura 1 es un sistema de referencia numérico entre los requerimientos del estudio, tal como lo estipula el Gobierno de la República Dominicana, y nuestro diseño del estudio propuesto.
- (d) En la Figura 1 el trabajo progresa sistemáticamente de izquierda a derecha a través de las siguientes fases:
 - . recolección de información, descripción e inventarios relacionados con la situación existente;
 - . análisis, revisiones críticas, identificación de solidez y debilidades de la situación existente;
 - . trabajo analítico (pronósticos, proyecciones, simulaciones) relacionado con la posible situación futura;
 - . determinación, con la ayuda de criterios racionales, de la situación futura más deseable y factible.

A continuación de la última fase se entra ya a las recomendaciones y a los procesos de implementación, tal como se prescribe en los Términos de Referencia.

2.5 COMPONENTES DEL ESTUDIO

Entramos ahora a la discusión de los componentes funcionales del diseño del estudio. Se repite que estos componentes se presentan de una manera ordenada de acuerdo a los Términos de Referencia. Con el objeto de evitar repeticiones innecesarias, se asume que cada componente cubre todos los modos de transporte (carreteras, ferrocarril, etc.) y el sistema total de transporte. Los números entre paréntesis indicados en el resto de este capítulo se refieren a la sección B de los Términos de Referencia.

2.5.1 Planificación y Política de Desarrollo Nacional (5).

Como se explicó anteriormente, la planificación y desarrollo del sector transporte no desempeñan una función autónoma y debe obviamente servir al avance económico y social del país. Por esta razón este componente se presenta en la parte superior central de la Figura 1.

Podrían hacerse algunas preguntas: ¿la planificación nacional viene primero? Si la respuesta es sí, ¿es entonces el plan maestro de transporte derivado pasivamente del plan nacional? ¿no se debería más bien formularse primero el plan de transporte conjuntamente con los planes para los otros sectores (agricultura, industria, turismo, etc.)? en este caso, ¿será entonces el plan nacional una combinación de los planes elaborados para cada sector?

En los últimos tiempos ha existido un gran debate sobre los méritos de estos enfoques "de arriba a abajo" y "de abajo a arriba" en la planificación a nivel nacional. Creemos que ambos enfoques son válidos y deben usarse en secuencia. La experiencia práctica de los miembros del equipo del estudio, tal como la obtenida en un estudio de planificación en la República de Kenia, nos lleva a proponer un enfoque "iterativo de planificación de transportes" para su aplicación en la República Dominicana. Este enfoque comprendería los siguientes pasos:

Primero, al iniciar el Estudio, los Consultores revisarán desde el punto de vista transportes, todos los planes a nivel nacional, regional y sectorial, informes, documentos y demás información existente relacionada con el futuro. Esta revisión se hará conjuntamente con el Consejo Nacional de Planificación, la Comisión Nacional para el Desarrollo y demás entidades relacionadas. Este paso corresponde a la tarea 5a) en los Términos de Referencia.

Segundo, basándose en esta revisión inicial, los Consultores prepararán una evaluación preliminar del futuro, representada por la actividad "Sistema Socio-Económico Futuro" (5) que aparece en la parte superior derecha de la Figura 1.

Tercero, esta primera serie de planos, objetivos y proyecciones, puede servir de guía para los trabajos iniciales de campo. Por ejemplo, si la planificación macro-económica da importancia al desarrollo de ciertos sectores en alguna región específica del país (e.g. agricultura o turismo); entonces la recolección de información sobre el sector transporte en esa región debe hacer hincapié en el posible desarrollo de esos sectores.

Cuarto, los Consultores expondrán luego la primera serie de objetivos y proyecciones de transporte a la información sobre transportes obtenida a través del trabajo de campo y demás estudios tales como entrevistas, etc. Específicamente los Consultores determinarán la sensitividad de las actividades socio-económicas importantes, tales como la cantidad de mercancías claves producidas, comercializadas y consumidas, a los costos y características futuras de los servicios de transporte.

Quinto, los Consultores prepararán basándose en la información obtenida, una segunda evaluación futura que tendrá sentido desde el punto de vista de la planificación de transportes.

Sexto. Esta segunda serie de objetivos y proyecciones se revisarán de nuevo conjuntamente con las autoridades de planificación tal como se describió en el primer paso y se ajustará de acuerdo a las realidades macro-económicas.

Este proceso iterativo debe continuar hasta que se obtenga una consistencia y balance entre la planificación y el transporte a nivel nacional.

Se debe observar que muchas de las autoridades nacionales de planificación han manifestado los beneficios que trae consigo el colaborar con los planificadores de transporte en la verificación de información, etc. Una de las razones es que el análisis macro-económico muchas veces opera a un alto nivel de abstracción y este se fortifica con la participación del sector transporte que está mucho más cerca a las realidades de las fábricas, los pueblos y de otras unidades económicas.

2.5.2 Sistema de Transporte Nacional (6 y 7).

Tal como se acaba de explicar, las demandas de transporte actuales y futuras (5) se derivan de la situación actual y de la futura evolución del sistema socio-económico (5). Las fuerzas de la demanda se armonizan con esas del suministro de transporte (6 y 7), mediante medios económicos, financieros y legales (4, 6 y 7), mediante instrumentos administrativos (3) y, en su totalidad, mediante una deliverada coordinación del transporte (1 y 2).

Todas estas fuerzas y factores convergen en las casillas centrales del diseño general del estudio (Figura 1) tituladas Sistema de Transporte Nacional. Las flechas en esta figura demuestran muy bien la complejidad de los factores que forman y determinan el sistema de transporte. Algunos ejemplos prácticos aclaran la interacción que ocurre.

2.5.3 Algunos Ejemplos Prácticos.

Supongamos que el gobierno nacional, por alguna razón válida, limita el presupuesto del sector transporte. Inmediatamente, señales fiscales serían transmitidas desde el sistema socio-económico (5) a través de finanzas y economía de transporte (4, 6 y 7) hasta el sistema de transporte (6 y 7). Existirían algunas reacciones del sector transporte como resultado de la limitación de presupuestos como por ejemplo:

- (a) Reducciones en el plan físico, facilidades y equipo. Estas restricciones en el suministro pueden ser indeseables por muchas razones.
- (b) Aumento en los ingresos mediante alzas en los gravámenes a usuarios del sector transporte (e.g. licencias para vehículos e impuestos a combustible).
- (c) Restricciones legales y administrativas en, por ejemplo, la importación de automóviles o las empresas de taxis.
- (d) Mejor utilización del sistema de transporte que resulta de la coordinación del transporte.

Es muy probable, que varias de estas acciones se ejecuten simultáneamente para así obtener los resultados deseados. Se deberá aplicar el criterio racional de tipo "cost-effectiveness" que desarrollarán los Consultores.

Otro ejemplo. Supongamos que existan buenas perspectivas en el sector agrícola de una región. En casos como éste, las mejoras a las carreteras más la promoción de eficientes servicios de transporte por carretera a la región que resulta de la inversión en carreteras y el mantenimiento de éstas y mediante medios administrativos y regulatorios, serían efectivos.

Se podría dar muchos otros ejemplos pero creemos que hemos dejado claro que estamos muy de acuerdo con el enfoque que se estipula en los Términos de Referencia del estudio que, tal como se muestra en la Figura 1, interrelaciona el sistema de transporte con los medios de coordinación e implementación (económico, financiero, legal, regulativo, administrativo, etc.).

2.5.4 Diseño del Plan Maestro de Transporte (1a. Fase)(8).

La parte central de la coordinación y la motivación de los diversos elementos del sistema de transporte es el Plan Maestro de Transporte, que será diseñado por los Consultores durante la primera fase del estudio. Tal como se muestra por las casillas debajo del círculo central de la Figura 1, la Planificación Maestra de Transporte requiere:

- (a) Un sistema sólido de información, basado en buenas encuestas y demás estudios de campo.
- (b) Una evaluación de información y procesos de computación efectivos ya que en la planificación de transportes se maneja una cantidad considerable de información.
- (c) Uso de metodologías y modelos que están de acuerdo con las mejores prácticas internacionales y criterios que permitan a la SEOPC la escogencia nacional entre varias alternativas.
- (d) Sobre todo, el entrenamiento y la transferencia de conocimiento que permitirá al personal de la República Dominicana la Planificación Maestra de Transportes de una manera efectiva e independiente una vez que los Consultores hayan terminado la Fase 2 del estudio.

Queremos hacer hincapié en la necesidad de establecer un balance entre (a) y (c). Es obvio que no tiene sentido la recolección de una gran cantidad de información de campo mediante encuestas y demás estudios si no se tiene un sistema

conceptual (un "modelo") en el cual toda esta información tenga cabida; como tampoco tiene sentido tener un modelo muy sofisticado si no va a estar alimentado con información real.

La obtención de este balance entre la información base y la metodología, entre la información real y la teoría, es bastante difícil. Circunstancias y requerimientos varían de país a país.

Desde la iniciación del estudio tendremos en cuenta esta difícil tarea. Como se discute en el capítulo 4 de esta oferta, haremos una revisión detallada de la información base teniendo en cuenta los requerimientos de información en la metodología a utilizarse en las Fases 1 y 2 para la preparación del Plan Maestro de Transportes (ver Figura 3). El Informe Interino No. 1 que se presentará al finalizar el cuarto mes del estudio contendrá detalles sobre el Sistema de Información. Una vez concluido el trabajo sobre la recolección de información y la verificación práctica de la metodología, se presentará el Informe Interino No. 2 durante el sexto mes del Estudio.

Finalmente, volviendo al punto (d) indicado anteriormente, el mejor sistema de datos y la mejor y más sofisticada metodología no beneficiarán a la República Dominicana a no ser que el personal local lleve a cabo la planificación y coordinación del transporte en una forma continua. Si obtenemos este estudio, nosotros maximizaremos las oportunidades de entrenamiento del personal local y la transferencia de conocimientos a la SEOPC y otras agencias del gobierno.

REPUBLICA DOMINICANA

ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO

DEL SECTOR TRANSPORTE



PROGRAMA DE ACTIVIDADES PROPUESTO

		MES											
ACTIVIDADES	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12
1.0 SISTEMA SOCIO-ECONOMICO		1.1 REUNIR INFORMACION DEL SISTEMA ACTUAL					1.3 PROYECCIONES PARA RUTA NEUTRA FUTURA						
		1.2 REVISAR Y ANALIZAR SISTEMA ACTUAL					1.3 PROYECCIONES PARA ECONOMIA ACTIVADA FUTURA						
							1.4 EVALUAR SISTEMA FUTURO						
2.0 SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE		2.1 REUNIR INFORMACION DEL SISTEMA ACTUAL					2.3 PREPARAR REDES DE RUTA NEUTRA FUTURA						
		2.2 REVISAR Y ANALIZAR SISTEMA ACTUAL					2.3 PREPARAR REDES DE ECONOMIA ACTIVADA FUTURA						
3.0 DEMANDA DE TRANSPORTE							2.4 REVISAR Y EVALUAR SISTEMA FUTURO						
		3.1 IDENTIFICAR Y MODELAR SISTEMA ACTUAL					3.3 IDENTIFICAR DEMANDA RUTA NEUTRA Y ECONOMIA ACTIVADA						
		3.2 EVALUAR NECESIDADES SISTEMA ACTUAL					3.4 EVALUAR NECESIDADES SISTEMA FUTURO						
4.0 OFERTA DE TRANSPORTE							4.3 IDENTIFICAR OFERTA RUTA NEUTRA Y ECONOMIA ACTIVADA						
		4.1 IDENTIFICAR Y MODELAR SISTEMA ACTUAL					4.4 EVALUAR DEFICIENCIAS SISTEMA FUTURO						
5.0 ECONOMIA DE TRANSPORTE, FINANZAS Y ASPECTOS LEGALES		4.2 EVALUAR DEFICIENCIAS SISTEMA ACTUAL											
		5.1-5.3 REUNIR INFORMACION SISTEMA ACTUAL Y FUTURO					5.2-5.4 REVISAR Y EVALUAR SISTEMA ACTUAL Y FUTURO						
6.0 POLITICA Y COORDINACION DE TRANSPORTE		6.1-6.3 REUNIR INFORMACION SISTEMA ACTUAL Y FUTURO											
		6.2-6.4 REVISAR Y EVALUAR SISTEMA ACTUAL Y FUTURO											
7.0 SISTEMA ADMINISTRATIVO													
		7.1-7.3 REUNIR INFORMACION SISTEMA ACTUAL Y FUTURO											
8.0 DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE		7.2-7.4 REVISAR Y EVALUAR SISTEMA PRESENTE Y FUTURO											
							8.0 DISEÑAR PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE						
9.0 DIRECCION DEL ESTUDIO, REUNIONES E INFORMES		GERENCIA											
	REUNIONES	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*	*
	INFORMES		●			●		●		●		●	●

CAPITULO 3

PROGRAMA DE ACTIVIDADES

3.1 ACTIVIDADES DEL ESTUDIO

La Figura 2 traduce el diseño general del estudio de la Figura 1 al propuesto programa de actividades sobre un período de 12 meses.

Las principales actividades, numeradas en el primer dígito de 1 a 9, son listadas verticalmente.

El trabajo fluye horizontalmente de izquierda a derecha. Como explicáramos anteriormente, progresa sistemáticamente a través de cuatro etapas las cuales son designadas por números en segundo dígito como sigue:

- .1 describir/inventariar situación actual
- .2 analizar/revisar críticamente situación actual
- .3 analizar/proyectar posibles situaciones futuras
- .4 diseñar/determinar/recomendar situaciones futuras deseables y factibles.

Un ejemplo es actividad #2.2 la cual se designa "análizar y revisar críticamente el sistema de transporte actual". Los mismos dos dígitos aparecen fuera del cuadrado de la Figura 1 proveyendo un sistema conveniente de referencia cruzada entre el diseño general del estudio y el programa de actividades.

Una discusión de las nueve actividades principales es presentado a continuación.

ACTIVIDAD #1 Sistema Socio-Económico

Objetivos

- . Establecer el marco general de políticas para el sector transporte.
- . Determinar las consecuencias de transporte debido al desarrollo socio-económico para los períodos 1976-81 y 1981-91.
- . Determinar contribuciones potenciales del sector transporte al desarrollo socio-económico.

#1.1. Describir/inventariar situación socio-económica actual.

- . Recopilar datos básicos y cualquier otra información provista por SECPC (y otras agencias de gobierno listadas

en los Términos de Referencia),

- . Recopilar estadísticas demográficas, económicas y de producción y consumo de acuerdo a sectores, actividades, localidades y fuentes generadoras de tráfico.
 - . Reunir indicadores sociales relevantes.
 - . Reunir documentos, informes y escritos sobre planificación socio-económica.
- #1.2 Analizar/Revisar críticamente situación socio-económica actual.
- . Organizar, comparar y chequear información obtenida en 1.1.
 - . Definir lagunas de conocimiento, validez y debilidad de los datos.
 - . Tratar de remediar estas deficiencias de acuerdo a limitaciones de tiempo y presupuesto del estudio.
 - . Relacionar la información socio-económica consolidada a la información del sistema de transporte (ver actividad 2.2).
 - . Preparar y entregar a la SEOPC Informe Interino No.1 sobre Sistema de Datos.
- #1.3 Analizar/proyectar posibles situaciones socio-económicas futuras.
- . Preparar primer "escenario socio-económico futuro" para guía en el trabajo de campo en transporte.
 - . Revisar de acuerdo a resultados de campo, entrevistas y análisis estadísticos (ver actividades 2.3 y 3.3).
 - . Preparar segundo "escenario futuro" y revisar con Gobierno.
 - . Revisar y continuar este proceso iterativo hasta que los futuros planes socio-económicos de desarrollo sean armonizados con los planes de desarrollo de transporte y proyecciones.

#1.4 Determinar situaciones socio-económicas futuras deseables y factibles.

- . Colaborar muy de cerca, a través de la SEOPC, con el Consejo Nacional de Planificación, Comisión Nacional para el Desarrollo y otras agencias apropiadas.
- . Ayudar a integrar el Diseño para el Plan Maestro de Transporte en el proceso e instituciones de Planificación Nacional.
- . Ayudar a incorporar resultados y recomendaciones del Plan de Transporte disponibles en esta etapa en el Plan Nacional.

Resultados

- . Integración de la socio-economía y la planificación de transportes.
- . Establecimiento de una base consistente de datos, proyecciones y metas.
- . Integración de los resultados disponibles del Plan de Transporte en el Plan Nacional.

ACTIVIDAD #2 Sistema Nacional de Transporte

Objetivos

- . Formarse un entendimiento comprensivo del sistema total de transporte y de sus diversos elementos (modos y componentes funcionales como se muestra en Figura 1).
- . Relacionar y armonizar la demanda de transporte (actividad 3) con la oferta de transporte (actividad 4), por medio de la economía de transporte, finanzas y aspectos legales (actividad 5), política y coordinación de transporte (actividad 6) y sistema administrativo (actividad 7).
- . Ayudar a crear diseños y mecanismos para planificación maestra de transportes (actividad 8).

#2.1 Describir/inventariar situación del sistema de transporte actual.

- . Inspeccionar las facilidades de transporte más importante para formarse una imagen total de la red de transporte actual y de su operación.
 - . Reunir los datos sobre el plan físico, facilidades y equipo para todos los modos de transporte.
 - . Relacionar esta información a las finanzas de transporte (actividad 5.1).
 - . Recopilar información existente sobre flujos de tráfico (mercancías y pasajeros), comercio y viaje doméstico y exterior.
 - . Relacionar flujos de las fuentes principales generadoras de tráfico y localizaciones e información socio-económica (actividad 1.1).
 - . Ajustar y calibrar estos dos grupos de datos para establecer una base analítica común y la "ruta neutra".
 - . Recopilar y comparar información sobre estructuras de rutas, características de servicios, utilización, efectos de la congestión, eficiencia de todos los modos de transporte, empresas y agencias.
 - . Asimismo, reunir información sobre organización, gerencia, contratos, crecimiento y todos los otros asuntos mostrados en la caja Sistema de Transporte Actual en la Figura 1.
- #2.2 Analizar y revisar críticamente la situación del sistema nacional de transporte actual.
- . Siguiendo las actividades descritas anteriormente en 2.1, definir validez y debilidad del sistema de transporte actual.
 - . Relacionar los resultados a las evaluaciones de la economía de transporte, finanzas y aspectos legales actuales (actividades 5.1 - 5.2), sistema administrativo (actividades 7.1 - 7.2) y política y coordinación de transporte (actividades 6.1 - 6.2).
 - . Revisar resultados a través del estudio con SEOPC.
 - . Presentar los resultados al Gobierno en el Informe Interino No. 2 durante el sexto mes.

#2.3 Proyectar y analizar posibles situaciones futuras de sistema de transporte.

- . Revisar concienzudamente probables situaciones futuras, tomando especialmente en cuenta los aspectos presentados en los Términos de Referencia (puntos B.7(i) a B.7(ix)), bajo la suposición de que no se efectuarán mayores cambios de políticas económicas, de finanzas, legales, administrativas, etc. (condición de ruta neutra o "neutral path").
- . Presentar Informe Interino No. 3 sobre Ruta de Condición Neutral Futura en el noveno mes.
- . Preparar descripciones de situaciones futuras factibles, dado cambios especificados de política u otros cambios. Aplicar rigurosamente la lógica de "causa y efecto". Vale decir, mostrar cuales medidas económicas, financieras, legales, administrativas etc. traen qué resultados.
- . Recopilar sistemáticamente los resultados en la forma de "exhibición de opciones" mostrando situaciones futuras factibles.
- . Incorporar estos resultados de las exhibiciones de opciones en el Informe Borrador Final.

#2.4 Determinar futuras situaciones deseables y factibles de sistema de transporte.

- . Desarrollar criterios racionales para elegir entre posibles situaciones futuras desarrolladas en actividad 2.3
- . Presentar un borrador de los criterios de elección al Gobierno para su revisión y adopción.
- . Aplicar los criterios aprobados a las opciones y seleccionar el grupo más deseable.
- . Determinar en forma preliminar los beneficios (definidos ampliamente) para la República Dominicana al adoptar las opciones más deseables, cuando sea comparada con la condición de "ruta neutra".
- . Incorporar los resultados, incluyendo todas las medidas necesarias y recomendaciones conducentes a una situación futura deseable, en el Informe Borrador Final en el onceavo mes.

- . Entre relacionar los resultados y recomendaciones muy cer-
canamente con el Diseño del Plan Maestro de Transporte
(actividad 8).

Resultados

- . Recomendaciones y planes de acción para mejoras en el
sector transporte.
- . Resultados y recomendaciones relacionadas con cada uno
de los aspectos especificados en los Términos de Referen-
cia (B.7(i) a B.7(ix)).
- . Bases para el diseño del Plan Maestro de Transporte (acti-
vidad 8).

ACTIVIDAD #3 Demanda de Transporte

Objetivos

- . Establecer datos y lazos analíticos entre el sistema
socio-económico (actividad 1) y el sistema de transporte
y sus diversos elementos (actividades 2, 4, 5, 6, 7).
- . Lograr chequeo cruzado y calibración de grupos de datos.
- . Determinar la condición base y la "ruta neutra".
- . Determinar necesidades futuras de transporte.

#3.1 - #3.2 Describir y analizar demanda y deficiencias del transporte actual.

- . Definir y evaluar los principales generadores de tráfico
por sector, localidad, mercancía, categorías de pasajeros
y características demográficas.
- . Establecer producción, consumo y volúmenes de cambio de
mercado de mercancías importantes, por origen, destino y
variación estacional, basado en el análisis socio-econó-
mico (actividades 1.1-1.2).
- . Establecer flujos de pasajeros, por origen, destino y
variación estacional, siguiendo procedimientos similares
a 1.1 y 1.2.
- . Recopilar y comparar los datos disponibles de flujo de

transporte para todos los modos, para ambos doméstico e internacional, de fuentes tales como conteos de tráfico, encuestas de origen y destino, registros mantenidos por firmas y agencias de transporte, documentos de embarque, estadísticas de comercio extranjero, etc.

- . Identificar lagunas y debilidades en los datos. Tratar de remediar estas deficiencias de acuerdo a limitaciones de tiempo y presupuesto del estudio.
- . Establecer claramente demanda de transporte que está reprimida debido a la falta de buenos servicios de transporte.
- . Integrar flujos de transporte con información de producción, consumo y pasajeros basado en el análisis socio-económico, como se describió arriba. Rechequear y calibrar.
- . Identificar la sensibilidad de las actividades generadoras de pasajeros, producción y consumo a la calidad del servicio de transporte.
- . Incorporar los resultados en el Informe Interino No. 2.

#3.3 - #3.4 Analizar, proyectar y determinar demanda y crecimiento del transporte futuro.

- . Derivar demanda futura de transporte basado en la evolución del sistema socio-económico.
- . Preparar los componentes de demanda de transporte para la exhibición de opciones.

Resultados

- . Partes de la demanda de transporte actual y futura en Informe Interino No. 2.
- . Establecimiento de las necesidades de transporte (por orígenes y destinos, modos de transporte, tipo de tráfico, etc.) requeridas para el desarrollo socio-económico, 1976-81 y 1981-91.
- . Resultados necesarios para entrada en el análisis de economía de transporte, finanzas y aspectos legales.

ACTIVIDAD #4 Oferta de Transporte

Objetivos

- . Establecer información objetiva sobre el estado físico y técnico y comportamiento del sistema de transporte, actual y futuro, tomando en cuenta los elementos cercanamente relacionados de economía, finanzas y legales, y administrativo y coordinación (actividades 5, 6 y 7).
- . Lograr el re-chequeo y calibración de los grupos de datos.
- . Determinar la condición base y la "ruta neutra".
- . Diseñar sistema de transporte y configuraciones de redes factibles futuras.

#4.1 - #4.2 Describir y analizar oferta y deficiencias de transporte actual.

- . Obtener inventario de las facilidades fijas y equipo existente por modo (caminos y transporte carretero, marítimo, aéreo, ferrocarril, urbano relevante y otros modos).
- . Diagnosticar su validez y debilidad.
- . Identificar las deficiencias técnicas y de servicio que reprimen la demanda de transporte y por lo tanto las actividades socio-económicas.
- . Incorporar los resultados en el Informe Interino No. 2.

#4.3 - #4.4 Analizar y determinar oferta y mejoras de transporte futuro.

- . Analizar mejoras de transporte futuro considerando los aspectos descritos en los Términos de Referencia B.7(i) a B.7(ix).
- . Preparar los componentes de oferta de transporte para la exhibición de opciones.

Resultados

- . Partes de la oferta de transporte actual y futura en Informe Interino No. 2.
- . Establecimiento de las necesidades de oferta de trans-

porte (físico y presupuesto) para el desarrollo socio-económico, 1976-81 y 1981-91.

- . Resultados necesarios para entradas en economía de transporte, finanzas y aspectos legales.

ACTIVIDAD #5 Economía de Transporte, Finanzas y Aspectos
 Legales

Objetivos

- . Analizar y revisar sistemáticamente estos importantes aspectos y relaciones, los cuales prevalecen a través del sistema de transporte.
- . Facilitar el balance de las fuerzas de demanda de transporte (actividad 3) con aquellas de oferta de transporte (actividad 4), a través de medios económicos, financieros, fiscales, legales, regulatorios y otros medios relacionados.
- . Desarrollar sólidas relaciones de ingreso-costos para todos los modos incluyendo componentes público y privado del sistema de transporte.
- . Integrar los resultados, ingreso-costos y proyecciones de inversión, desarrolladas en detalle para 1976-81 y aproximadamente para 1981-91, en el presupuesto y la planificación nacional.
- . Específicamente, proveer estimaciones sobre las futuras necesidades de moneda local y extranjera y establecer limitaciones de presupuesto y de préstamos externos.
- . Preparar recomendaciones sobre asuntos económicos, financieros, legales, fiscales y regulatorios en el sector transporte. Dar evidencia de los efectos probables de las implementaciones de estas recomendaciones.

#5.1 - #5.2 Describir y revisar economía de transporte, finanzas y aspectos legales actuales.

- . Llevar a cabo tareas estipuladas en los Términos de Referencia B.4(a) a B.4(c) y B.6(b).
- . Ejecutar análisis de costos de transporte para todos los modos, y determinar aquellos correspondientes a los usuarios, operadores y gobierno.

- . Similarmente, llevar a cabo análisis de ingreso de transporte para todos los modos incluyendo componentes público y privado.
 - . Revisar en forma crítica actuales costos a los usuarios, tarifas, impuestos y sistemas de subsidios en el sector transporte.
 - . Determinar excedentes fiscales, deficiencias, flujos de subsidios, etc. entre los distintos modos de transporte y entre los componentes público y privado.
 - . Documentar validez y debilidades del sistema actual.
- #5.3 - #5.4 Diseñar y Determinar economía de transporte, finanzas y aspectos legales futuros.
- . Determinar y recomendar en el sector carretero tarifas, tasas, cargos a los usuarios, métodos financieros y medidas impuesto/subsidio para el futuro.
 - . Determinar los efectos de las medidas recomendadas sobre los servicios de transporte, ingresos y costos.
 - . Llevar a cabo análisis similares para los otros sectores de transporte y efectuar recomendaciones para el futuro.

Resultados

- . Preparar tabulaciones completamente documentadas de presupuestos, ingresos y costos para 1976-81 y aproximaciones para 1981-91, incluyendo estimaciones de necesidades de financiamiento local, extranjero y créditos externos.
- . Incorporar los resultados y las recomendaciones en Informe Interino No. 3 en el noveno mes.

ACTIVIDAD #6 Políticas y Coordinación de Transporte

Objetivos

- . Definir los roles presentes y futuros de las agencias del gobierno en la coordinación de transporte.
- . Evaluar los problemas causados por la actual falta de coordinación de transporte.

- . Diseñar un sistema futuro práctico y efectivo de coordinación central de transporte para la República Dominicana, someter recomendaciones de acción y colaborar en la preparación de los instrumentos legales necesarios.
- . Establecer la maquinaria de coordinación de transporte para poner en efecto resultados de futura planificación maestra de transporte.

#6.1 - #6.2 Describir y revisar críticamente las actuales políticas y coordinación de transporte.

- . Ejecutar las tareas especificadas en los Términos de Referencia B.1(a) y B.2(a).
- . En particular, determinar las características y defectos si los hubiera, creados por la presente falta de coordinación en el sector transporte.

#6.3 - #6.4 Diseñar y recomendar futuras políticas y coordinación de transportes.

- . Desarrollar en algún detalle una futura maquinaria y organización central de transporte que sea deseable y factible.
- . Recomendar procedimientos para lograr esta centralización.
- . Proponer cambios en la legislación que estén de acuerdo con la implementación de los planes y políticas de transporte y revisar los instrumentos legales necesarios para lograr dichos cambios.

Resultados

- . Maquinaria de coordinación que unirá el sistema de transporte y sus componentes (actividades 2, 3, 4, 5 y 7) con la política y planificación de transporte como se muestra en la Figura 1.
- . Incorporar recomendaciones para la maquinaria de coordinación de transporte, organización y legislación en el Informe Interino No. 3 en el noveno mes.

ACTIVIDAD #7 Sistema Administrativo

Objetivos

- . Evaluar las agencias gubernamentales que tienen participación en actividades en transporte.
- . Recomendar la más idónea organización de forma centralizada para las operaciones en el sector transporte.
- . Colaborar en la preparación de los instrumentos legales para la implementación de la política de transporte.
- . Evaluar las políticas de administración que afectan el servicio del sector transporte.

#7.1 - #7.2 Describir y analizar el sistema administrativo actual.

- . Hacer la lista de todas las formas viables en que se pueden agrupar las operaciones de proyectos de transporte en el Gobierno.
- . Evaluar el papel que asumen unos 16 organismos en seis agencias del Gobierno en planificar, ejecutar y mantener proyectos en el sector transporte.
- . Analizar los efectos de la falta de coordinación entre los sobredichos organismos y la manera de ejecutar los distintos modos de transporte.
- . Analizar las prácticas de empleo y niveles salariales existentes en el sector transporte y para trabajos similares en la administración pública.
- . Analizar el número de horas trabajadas en el servicio oficial y la práctica de mantener otros empleos fuera de las labores oficiales.
- . Analizar políticas de reclutamiento de especialistas adecuadamente calificados.

#7.3 - #7.4 Determinar y recomendar el sistema administrativo futuro factible y deseable.

- . Preparar un manual breve sobre la organización recomendada, conteniendo:

- organigramas,
 - canales de comunicación, flujograma del proceso de decisión con relación al manejo de proyectos de transporte,
 - funciones principales de la oficina centralizada, autoridad y responsabilidades,
 - relaciones exteriores (con los sectores empresariales y laborales).
-
- . Preponer cambios en la legislación que estén de acuerdo con la nueva forma orgnizativa recomendada y revisar los instrumentos legales necesarios para lograr dichos cambios.
 - . Recomendar la forma organizativa más idónea en base a criterios de optimización (a determinarse).
 - . Recomendar posibles reformas a implementarse en el sistema administrativo sectorial.
 - . Evaluar los efectos del sistema administrativo recomendado en la organización de gobierno, coordinación de transporte, presupuesto e inversiones.
 - . Revisar estos resultados y recomendaciones con el Gobierno.

Resultados

- . Una definición de la jurisdicción y abarque de la nueva agencia para los proyectos en el sector transporte.
- . Un manual de la organización global, como parte del Informe Interino No. 3.
- . Los procedimientos de implementación de las políticas de administración.

ACTIVIDAD #8 Diseño del Plan Maestro de Transport, Fase 1

Este es el foco central de todo el estudio y representa considerables desafíos prácticos e intelectuales.

Debido a que esta actividad es crítica para el éxito del entero programa de estudio nosotros discutiremos en más detalle en el siguiente capítulo la metodología con la cual se propone construir el plan maestro.

ACTIVIDAD #9 Dirección del Estudio, Reuniones e Informes

Para el éxito completo del Estudio se considera esencial el flujo productivo de ideas entre el personal de la República Dominicana y el equipo del estudio. Esto se puede lograr a través de un buen sistema de informes y de un Comité Ejecutivo que se reúne a intervalos de tiempo convenientes. Como se muestra en la Figura 2 y explica en el texto, se emitirán periódicamente informes técnicos preliminares a través de la duración del estudio. Estos informes incorporarán los resultados interinos y avanzarán sugerencias y conclusiones preliminares. Estos pueden ser formalmente o informalmente discutidos y revisados por el Gobierno. Una vez que estos informes han sido puestos por el equipo en una forma que es satisfactoria para el Gobierno, ellos pasarán a ser las bases firmes para el trabajo posterior. Ellos pueden también ser utilizados como exhibiciones técnicas para el Informe Final. El documento final del estudio entonces simplemente se referirá a este material adicional sin necesidad de volverlo a repetir. De esta manera, el Informe Final se concentrará en asuntos claves e importantes recomendaciones de políticas. Este documento será entonces conciso y útil para los ejecutivos profesionales principales y altos representantes del Gobierno de la República Dominicana.

En cuanto al Consejo Ejecutivo propuesto a que nos referimos anteriormente, nosotros creemos debiera ser formado por la SEOPC pudiendo estar compuesto de los más altos representantes de las agencias envueltas en planificación de transporte, coordinación y asuntos de políticas. Este Consejo revisaría los resultados del estudio, a través de los Informes Preliminares y a través de sesiones sobre asuntos técnicos importantes. Al mismo tiempo proveería al equipo de estudio con ideas frescas y actuaría como un canal de comunicación a las diversas agencias interesadas en asuntos de transporte.

CAPITULO 4

METODOLOGIA DEL ESTUDIO

4.1 INTRODUCCION

En cumplimiento con las normas establecidas por la SEOPC para la presentación de esta oferta, se incluye en este Capítulo la Metodología General del Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana.

La Figura 3 que se presenta a continuación describe gráficamente la Metodología General. Hemos incluido además una copia adicional de esta Figura al final de esta oferta con el propósito de facilitar su visualización y lectura.

Debido a la gran cantidad de elementos que están envueltos en el proceso de planificación y a la interacción compleja entre ellos, en el resto de este capítulo solamente nos referiremos en forma breve a los distintos componentes principales que se propone utilizar. Nosotros estaríamos muy complacidos de poder exponer ante la SEOPC la metodología propuesta en detalle a través de una presentación personal.

4.2 VISION GENERAL

Como se puede apreciar en la Figura 3, la Metodología General muestra claramente dos fases que son:

Fase 1: Estudio Técnico-Económico que es el objeto de esta oferta de servicios, y

Fase 2: Plan Maestro de Transporte que será definido más detalladamente durante la 1ª Fase una vez que se conozca más a fondo la base de la información disponible.

Un exámen detallado de los Términos de Referencia nos llevó al conocimiento de que, debido a la íntima conexión conceptual entre las dos Fases, era una necesidad imperativa plantearse inmediatamente un enfoque integral de ellas para así diseñar en la Fase 1 una Metodología compatible con el eventual Plan Maestro de Transporte a ser ejecutado en una futura Fase 2.

Creemos que este enfoque propuesto nos permitirá avanzar mucho trabajo relacionado con la segunda fase ya que evitaremos desde un principio la pérdida de recursos valiosos de tiempo y dinero en obtener y analizar información que no encaja en el planteamiento integral.

Uno de los aspectos más interesantes de esta Fase 1 es el hecho de que permitirá establecer la calidad de la información para así poder determinar el mejor modelo a ser usado posteriormente. Este brindará la excelente oportunidad de evitar el uso de modelos sofisticados de computador que muchas veces requieren información y datos no disponibles;

Quisiéramos cerrar esta visión general dando la bienvenida a este enfoque de la SEOPC que permitirá la transición rápida, sistemática y ordenada entre las dos Fases.

4.3 DISCUSION DE LA FASE 1

Esta Fase 1 sigue en forma sistemática los siguientes pasos:

- Sistema de Transporte Actual
 - * reunir información y datos
 - * revisar y evaluar información y datos
 - * identificar sistema de transporte
 - * modelar red multi-modal de transporte
- Sistema de Transporte Futuro
 - . Escenario de ruta neutra
 - * reunir proyectar y preparar información y datos
 - * revisar y evaluar información y datos
 - * identificar sistema de transporte
 - * modelar red multi-modal de transporte
 - . Escenario de economía activada
 - * reunir, proyectar y preparar información y datos
 - * revisar y evaluar información y datos
 - * identificar sistema de transporte
 - * modelar red multi-modal de transporte.

4.3.1 Sistema de Transporte Actual.

Se desarrollará una red multi-modal de transporte que permita simular en la Fase 2 los flujos de transporte. Esta red será desarrollada basándose en la identificación de centros principales de actividad económica tales como:

- . centros de producción y consumo (ej. ciudades, minas)
- . centros de transferencia (ej. puertos)
- . otros centros (ej. aeropuertos).

Los datos necesarios para identificar el sistema de transporte son numerosos. Por ejemplo algunos de los datos necesarios

para modelar el transporte carretero entre dos centros de actividad son:

- medidas de realización - valores unitarios
 - * costos de viaje
 - * costos de tiempo de espera
 - * probabilidad de pérdidas
 - * etc.
- datos de costos - características de los vehículos
 - * peso
 - * capacidad de carga
 - * costo de los vehículos
 - * costos unitarios de gasolina
 - * mantenimiento
 - * seguros
 - * tipo de motor (gasolina, diesel)
 - * año y marca
 - * etc.
- datos de mercancías
 - * tipo de carga
 - * cantidad (peso)
 - * clase de vehículo en que se transporta
 - * demanda y oferta incluyendo variaciones estacionales
 - * origen y destino
- datos sobre rutas de enlace
 - * distancia entre los dos centros
 - * velocidad de diseño
 - * estado de la carretera
 - * número de vías
 - * tipo de superficie
 - * etc.

Con el objeto de probar la calidad de los datos y la metodología se seleccionará un número limitado de rutas de enlace de la red multi modal y simulará en ellos el flujo de tráfico. Esto permitirá evaluar probables diferencias entre simulación y flujos reales y, por lo tanto, ayudará a establecer las necesidades de datos para la Fase 2. Los resultados serán indicados en Informe Interino No. 2.

4.3.2 Sistema de Transporte Futuro.

En base a los datos e información reunida y evaluada, y tomando

en cuenta los planes probables de desarrollo, se prepararán los escenarios de ruta neutra y economía activada. Además se prepararán las redes multi-modales respectivas. Esto permitirá determinar en detalle en la futura Fase 2, los beneficios debido a nuevos niveles de actividad socio-económica. Vale decir, se establecerán las bases para que en la Fase 2 se puedan establecer, por ejemplo, necesidades de puertos, aeropuertos, caminos y vehículos de transporte debido a un nuevo plan de desarrollo turístico o minero, o bien, debido a una nueva política fiscal.

Los resultados de la evaluación del escenario de ruta neutra serán presentados en el Informe Interino No. 3 y los de evaluación de los escenarios de economía activada en el Informe Borrador Final.

4.4 DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE

Como se explicó previamente, el programa de trabajo de la Fase 1 es completamente compatible con el futuro Plan Maestro de Transporte a efectuarse en la Fase 2. Por lo tanto, como resultado de las evaluaciones que se hagan durante el Estudio Técnico-Económico sobre:

- * información existente
- * volúmenes, orígenes y destinos
- * inspección de las mayores facilidades de transporte
- * planes y políticas de inversión y desarrollo
- * modos de transporte
- * redes multi-modales y escenarios de actividad económica
- * transferencia tecnológica y adiestramiento

se recomendarán los procedimientos y mecanismos para la preparación de inventarios detallados de los distintos modos de transporte y para la preparación del Plan Maestro de Transporte a ser ejecutado en la Fase 2.

Estas recomendaciones serán presentadas en el Informe Final y Diseño del Plan Maestro de Transporte que será entregado en el mes 12.

4.5 INFORMES DE LA FASE 1

Se puede apreciar en las Figuras 2 y 3 de que se presentarán los siguientes seis (6) informes:

* Informe de Inciación	Mes 1.5
* Informe Interino No. 1	Mes 4.0
* Informe Interino No. 2	Mes 6.5
* Informe Interino No. 3	Mes 9.0
* Informe Borrador Final	Mes 11.0
* Informe Final y Diseño del Plan Maestro de Transporte	Mes 12.0

El contenido de estos informes ha sido explicado cuando se describió el Programa de Actividades (Capítulo 3).

4.6 METODOLOGIA EN PERSPECTIVA

Al mirar la metodología en perspectiva nos encontramos con que al final del Estudio Técnico-Económico se habrán identificado los siguientes elementos básicos:

- . base de los datos
- . posibles configuraciones de redes multi-modales
- . mecanismos de coordinación, administración, finanzas y políticas de transporte
- . posibles escenarios socio-económicos
- . diseño del Plan Maestro de Transporte

Si ahora miramos al futuro Plan Maestro de Transporte (Figura 3) nos encontramos con que estos son los principales elementos o "ingredientes" necesarios para efectuar dicho plan de modo que la transición entre las dos fases sea un paso ordenado, lógico y natural.

2.1. ORGANIZACIÓN Y EQUIPO

Para llevar a cabo este estudio los Organizadores han seleccionado un equipo de expertos y asesores especializados en el transporte aéreo internacional para cada una de las actividades del trabajo. El equipo de expertos en el transporte aéreo internacional de las tareas principales del estudio son: amplia experiencia en el transporte aéreo internacional.

Este personal es integrado en la Organización del Estudio que se presenta en la Figura 1.

La dirección y gerencia del estudio estarán a cargo del Sr.

Sr. **Enrique J. Rodríguez**, Vicepresidente de DELCANDA y

la Gerencia del estudio estará a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**.

CAPITULO 5

La dirección y gerencia del estudio estarán a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**, Vicepresidente de DELCANDA y la Gerencia del estudio estará a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**. El equipo de expertos en el transporte aéreo internacional de las tareas principales del estudio son: amplia experiencia en el transporte aéreo internacional.

ORGANIZACION, EQUIPO Y TIEMPO

La dirección y gerencia del estudio estarán a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**, Vicepresidente de DELCANDA y la Gerencia del estudio estará a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**. El equipo de expertos en el transporte aéreo internacional de las tareas principales del estudio son: amplia experiencia en el transporte aéreo internacional.

La dirección y gerencia del estudio estarán a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**, Vicepresidente de DELCANDA y la Gerencia del estudio estará a cargo del Sr. **Enrique J. Rodríguez**. El equipo de expertos en el transporte aéreo internacional de las tareas principales del estudio son: amplia experiencia en el transporte aéreo internacional.

5.1 ORGANIZACION Y EQUIPO

Para ejecutar este estudio los Consultores han seleccionado un equipo de expertos y asesores especiales con experiencia internacional para cada una de las actividades del trabajo, teniendo todos los expertos que estarían encargados de las tareas principales del estudio una amplia experiencia en estudios de transporte.

Este personal es integrado en el Organigrama del Estudio que se presenta en la Figura 4.

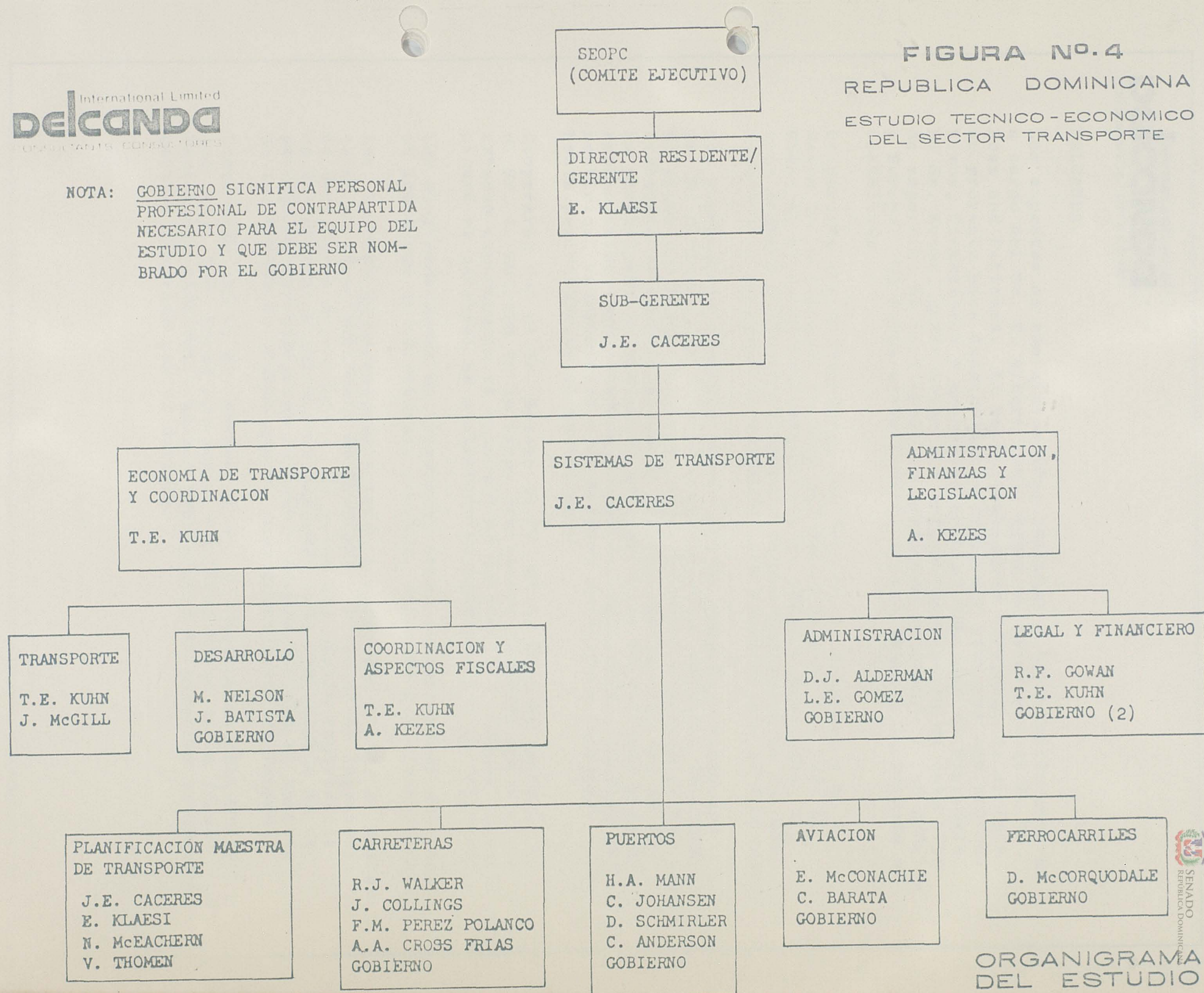
La dirección y gerencia del estudio estaría a cargo del Sr. Emanuel F. Klaesi quien es Vice-Presidente de DELCANDA y ha estado con De Leuw Cather desde 1963. En tal capacidad, él tendría la responsabilidad global del estudio y la coordinación de sus actividades manteniendo un contacto directo y permanente con la SEOPC. Además él participaría en otras actividades tales como demanda y oferta de transporte. El ha sido responsable por proyectos de transporte mayores en Quebec, y en el extranjero en Taiwan y Niger. El Sr. Klaesi, quien recientemente visitó Santo Domingo para asimilar información relacionada con esta oferta, residirá en Santo Domingo durante el período del estudio. El habla castellano.

La sub-gerencia del estudio estaría a cargo del Sr. Jaime E. Cáceres de DELCANDA quien es un experimentado ingeniero de transportes. Su responsabilidad sería la de colaborar con el gerente del estudio en el control directo del proyecto. Además él dirigiría directamente el trabajo relacionado con sistemas de transporte. El fué responsable por los aspectos de sistemas de transporte en un estudio multi-modal de transporte nacional para la República de Panamá. Además él ha participado en estudios de transporte en Trinidad y Chile. El Sr. Cáceres, quien recientemente visitó Santo Domingo para ensambalar información sobre este estudio, residirá en Santo Domingo durante el período del estudio. El habla castellano perfectamente.

Los aspectos de economía de transporte y coordinación estarían a cargo del Dr. Tillo E. Kuhn quien es economista jefe de DELCANDA. El ha sido responsable por estudios multi-modales de transporte en Dahomey y Kenia y además ha participado en numerosos estudios de transporte en Centro y Sud América así como también en Europa. Dichos trabajos han sido ejecutados para agencias tales como el Banco Mundial, Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo, CIDA y Banco Inter-Americano de Desarrollo. El habla y lee castellano. Cooperará con el Dr. Kuhn el Sr. J. McGill quien es economista de transporte de

NOTA: GOBIERNO SIGNIFICA PERSONAL PROFESIONAL DE CONTRAPARTIDA NECESARIO PARA EL EQUIPO DEL ESTUDIO Y QUE DEBE SER NOMBRADO POR EL GOBIERNO

FIGURA Nº.4
REPUBLICA DOMINICANA
ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO
DEL SECTOR TRANSPORTE



DELcANDA.

Los aspectos de administración, finanzas y legislación estarán a cargo del Sr. C. Albert Kezes quien es Principal de P. S. Ross and Partners. El ha recientemente terminado de dirigir un proyecto para desarrollar e implantar sistemas administrativos, financieros y contables para el Gobierno de Guatemala. El Sr. Kezes, quién posee una amplia experiencia en este tipo de aspectos, ha participado en proyectos en Centro y Sud América y Europa. El habla perfectamente cuatro idiomas incluyendo el castellano.

Cooperarán con el Sr. Kezes los Srs. D. J. Alderman y R. F. Gowan de la firma P. S. Ross and Partners y el Sr. Luis E. Gómez de la firma Dominicana Luis E. Gómez y Asociados, así como también el Dr. Tillo Kuhn. Además participarán en estos aspectos el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los aspectos de economía de desarrollo estarán a cargo del Dr. M. Nelson quien actuará como Consultor Especial de DELcANDA. El posee una amplia experiencia en desarrollo económico habiendo trabajado en varios países de América Latina. El Dr. Nelson ha participado en proyectos de planificación racional y desarrollo tales como recursos naturales, agrícolas, mineros, alimenticios, industriales y de tráfico marítimo y carretero. El habla perfectamente el castellano.

Cooperarán con el Dr. Nelson el Dr. Tillo Kuhn de DELcANDA y el Sr. J. Batista de la firma Dominicana SERCITEC quien tiene extensa experiencia en economía de desarrollo. Además, participará el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los distintos modos de transporte serán cubiertos por expertos en las áreas de carreteras, puertos, aviación y ferrocarriles.

Los aspectos de carreteras estarán a cargo del Sr. R. J. Walker quien es Vice-Presidente de DELcANDA y Director de Ingeniería de Carreteras de la firma. El posee una amplia experiencia en ingeniería de carreteras habiendo sido responsable de un estudio de carreteras en Bolivia. Además dirigió el estudio de las Normas de Diseño que se usan actualmente en Canadá.

Cooperarán con el Sr. Walker el Sr. J. Collins de DELcANDA y los Sres. F.M. Perez Polanco y A.A. Cross Frias de la firma Dominicana SERCITEC. Además participará el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los aspectos de Puertos estarán a cargo del Sr. H. Mann quien es Vice-Presidente del Departamento Internacional de Swan Wooster Engineering Co. Ltd. El cuenta con una extensa experiencia en estudios de puerto tanto en Canadá como en el extranjero. El Sr. Mann participó como asesor en aspectos de administración portuaria, legislación y planificación durante el Estudio Nacional de Transporte de la República de Panamá.

Cooperarán con el Sr. Mann los Sres. C. Johansen, P. Schmirler y C. Anderson de Swan Wooster Engineering Co. Ltd. Además participará en estos aspectos el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los aspectos de aviación estarán a cargo del Sr. C.E.B. McConachie quien es Presidente y Director de la compañía Aviation Planning Services Ltd. El Sr. McConachie como responsable de las operaciones internacionales de la firma ha dirigido entre otros estudios comprensivos del sector aviación en Indonesia, Malasia y Turkía.

Cooperará con el Sr. McConachie el Sr. C. Barata de la compañía Aviation Planning Services Ltd. Además participará en estos aspectos el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los aspectos de ferrocarril estarán a cargo del Sr. D. McCorquodale quien es Senior Vice-Presidente de De Leuw Cather, Canada Ltd. El también es responsable por todas las actividades técnicas de la organización. El Sr. McCorquodale tiene especial experiencia en planeamiento de transporte y ferrocarril habiendo llevado a cabo proyectos de planeamiento en varias ciudades de Canadá, Australia, Sud Africa e Inglaterra, así como también proyectos de racionalización de transportes en Canadá y Guayana.

Cooperará con el Sr. McCorquodale el personal de contrapartida nombrado por el Gobierno.

Los aspectos de planificación maestra de transporte estarán a cargo de los Señores J. E. Cáceres y E. Klaesi, ambos de DELCANDA, participando además los otros expertos principales. Cooperarán en estos aspectos el Sr. N.V. McEachern como Consultor Especial de DELCANDA en aspectos de análisis y modelación de sistemas y el Sr. Víctor A. Thomen quien es encargado de la firma consultora Dominicana SERCITEC en aspectos de factibilidad económica de transportes.

A continuación se presenta un breve resumen del personal asignado al estudio.

AREAS PRINCIPALES	NOMBRE	EXPERIENCIA INTERNACIONAL PREVIA	IDIOMAS
Director Resi- dente-Gerente/ Planificación Maestra	E.Klaesi	Canadá, Perú, Inglaterra, Niger, Turquía, E.E.U.U., Suiza, Taiwan	Inglés, Caste llano(hablado) Alemán, Fran- cés.
Sub Gerente/ Sistema de Transporte/Pla nificación Maestra	J.E.Cáceres	Canadá, Trinidad, Panamá, Chile	Inglés, Castellano.
Economía de Transporte y Coordinación/ Aspectos Fisca- les/Legal y Financiero	T.E.Kuhn	Canadá, Nicaragua Kenia, Paraguay, Dahomey, Honduras, Grecia, Nigeria, Jamaica y otros.	Inglés, Castellano.
Administración Finanzas y Legislación	C.A.Kezes	Canadá, Alemania Venezuela, Perú, Guatemala	Inglés, Cas- tellano, Ale- mán, Húngaro.
Economía de Desarrollo	M.Nelson	E.E.U.U., Chile, México, Bolivia, Argentina, Perú, Guayana, Venezuela, Paraguay, Panamá, Honduras.	Inglés, Cas- tellano.
Economía de Desarrollo	J.Batista	República Domini- cana	Inglés, Castellano.
Economía de Transporte	J.McGill	Canadá	Inglés
Planificación Maestra de Transporte	N.McEachern	Canadá, E.E.U.U.	Inglés
Planificación Maestra de Transporte	V.Thomen	República Domi- nicana.	Inglés, Castellano.

AREAS PRINCIPALES	NOMBRE	EXPERIENCIA INTERNACIONAL PREVIA	IDIOMAS
Carreteras	R.J.Walker	Canadá, Bolivia	Inglés
Carreteras	J.Collings	Canadá, Bolivia, Sud Africa	Inglés, Castellano.
Carreteras	F.M.Perez Polanco	República Domini- cana, Nigeria	Inglés, Castellano.
Carreteras	A.A.Cross Frias	República Domini- cana	Castellano.
Puertos	H.A.Mann	Canadá, Indonesia, Panamá, Asia	Inglés
Puertos	C.Johansen	Canadá, E.E.U.U., Chile	Inglés, Castellano.
Puertos	P.Schmirler	Canadá	Inglés
Puertos	C.Anderson	Indonesia, Paquistán Yemen, Canadá, E.E.U.U.	Inglés
Aviación	E.McConachie	Canadá, Indonesia, Malasia, Turquía, E.E.U.U.	Inglés
Aviación	C.Barata	Canadá, Portugal	Inglés, Cas- tellano, Francés, Ale- mán, Portugués
Ferrocarriles	D.McCorquodale	Canadá, Inglaterra Guayana, Sud Africa Australia	Inglés
Administración	D.J.Alderman	Canadá, Venezuela E.E.U.U.	Inglés, Cas- tellano
Administración	L.E.Gomez	República Domi- nicana	Inglés, Cas- tellano
Legal y Finan- ciero	R.F.Gowan	Canadá, Panamá, Chile Mexico, Brasil, etc.	Inglés, Cas- tellano

En el Apéndice 3 se presenta en detalle el Curriculum Vitae de cada una de las personas asignadas al estudio.

5.2 ASIGNACION DE TIEMPOS

5.2.1 Los Consultores

La asignación de tiempo y personal por actividad es presentada en la Figura 5. Nosotros quisiéramos mencionar de que todo el estudio será ejecutado en la República Dominicana.

5.2.2. Personal de Contrapartida

En los Términos de Referencia, sección A (b) se indica que "El Gobierno nombrará personal de contrapartida que trabajará estrechamente con la Firma Consultora con el objeto de entrenarlos para sus futuras funciones". Nosotros encontramos de que este planteamiento es excelente ya que ofrece la oportunidad de establecer la transferencia tecnológica y entrenamiento a que nos referimos en capítulos anteriores. Es por ello que en la Figura 5 se muestra el personal de contrapartida que se sugiere debiera ser nombrado por el Gobierno. Aun más, los profesionales han sido asignados de tal manera que participen en forma efectiva en las distintas actividades del estudio. El proceso de entrenamiento y transferencia tecnológica es maximizado a través del equipo experto-contraparte que se propone utilizar.

ASIGNACION DE TIEMPO Y PERSONAL

ACTIVIDAD	PERSONAL	TIEMPO - MESES												CONSULTORES		PERSONAL DE CONTRAPARTIDA		
		0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	10	11	12	EXTRANJEROS EN REPUBLICA DOMINICANA	PROFESIONALES LOCALES	PROFESIONALES	TECNICO Y DE APOYO
1.0 SISTEMA SOCIO-ECONOMICO Economista-Jefe Economista-Principal-Desarrollo Economista-Transporte Economista-Desarrollo Economista-Desarrollo	T. Kuhn M. Nelson J. McGill J.C. Batista Gobierno*													3 1 5		6	10	
2.0 SISTEMA NACIONAL DE TRANSPORTE - Carretera Ingeniero Experto Principal Ingeniero Jefe Ingeniero de Carretera Ingeniero Tráfico y Transporte Ingeniero de Carretera - Ferrocarril Ingeniero Experto Principal Ingeniero de Ferrocarril - Puertos Ingeniero Experto Principal Ingeniero Desarrollo Puertos Ingeniero de Puertos Ingeniero de Puertos Ingeniero de Puertos - Aviación Ingeniero Experto Principal Ingeniero de Aviación Ingeniero de Aviación - General Ingeniero Experto Principal Ingeniero Experto Principal	R.J. Walker F.M. Perez Polanco J. Collings A.A.Cross Frias Gobierno* D. McCorquodale Gobierno* H.A. Mann C. Anderson C.W. Johansen D.J. Schmirler Gobierno* C. McConachie C. Barata Gobierno* E. Klaesi J. Caceres													1 5 5 1 2 1 3	2 7	10	2 3	
3.0/4.0 DEMANDA Y OFERTA DE TRANSPORTE - Ingeniero Experto Principal - Ingeniero Experto Principal - Ingeniero Analista Principal - Ingeniero Consultor Principal	J.E. Caceres E. Klaesi N. McEachern V. Thomen													4 1 1		1		
5.0 ECONOMIA DE TRANSPORTE, FINANZAS Y ASPECTOS LEGALES Experto en Finanzas y Economia Economista General Abogado en Legislacion	R.F. Gowan Gobierno* Gobierno*													2			6 3	
6.0 POLITICA Y COORDINACION DE TRANSPORTE Experto en Coordinacion Experto en Política Fiscal	C.A. Kezes Gobierno*													4			5	
7.0 SISTEMA ADMINISTRATIVO Experto en Administracion Consultor Administrativo	D.J. Alderman L.E. Gomez													1		4		
8.0 DISEÑO DEL PLAN MAESTRO DE TRANSPORTE Expertos Principales	-																	
9.0 DIRECCION DEL ESTUDIO, REUNIONES, INFORMES Director Residente - Gerente Sub-Gerente Estadísticos (3) Dibujantes (2) Secretarias Bilingües (2) Tipeadora Bilingüe (1) Choferes (3)	M. Klaesi J.E. Caceres Gobierno* Gobierno* Gobierno* Gobierno* Gobierno*													4 5				21 21 23 11 33
*Personal de contrapartida del Gobierno de la Republica Dominicana														49	20	69	42	109

APENDICE 1

TERMINOS DE REFERENCIA



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

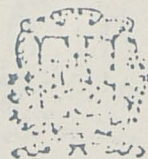
TERMINOS DE REFERENCIA PARA EL ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO DEL SECTOR TRANSPORTE DE LA REPUBLICA DOMINICANA.

La Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones se propone realizar un Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte, para lo cual se propone contratar una Firma Consultora especializada que realice dicho Estudio de acuerdo con los presentes Términos de Referencia:

ALCANCE DE LOS SERVICIOS DE LA FIRMA CONSULTORA.

General

- (a) El alcance de los servicios de la Firma Consultora requeridos para la ejecución del Programa cubrirá todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales, aeropuertos y aviación civil. También se examinará el tránsito entre centros urbanos, y el movimiento de productos y tránsito urbano donde este tránsito incida sobre las recomendaciones de la Firma Consultora.
- (b) La Firma Consultora llevará a cabo todos los estudios administrativos y técnicos, análisis económicos, investigaciones financieras y de campo y otros trabajos relacionados descritos en este Anexo, en cumplimiento de normas aceptadas internacionalmente aplicadas a proyectos financiados por el Banco y requeridas para el logro de los objetivos del Programa indicados en la Sección 1.02. Durante la ejecución del Programa, la Firma Consultora cooperará ampliamente con la SEOPC y otras agencias del Gobierno según sea necesario o estipulado. El Gobierno nombrará personal de contrapartida que trabajará estrechamente con la Firma Consultora con el objeto de entrenarlos para sus futuras funciones.
- (c) Los datos básicos y cualquier otra información serán suministrados por la SEOPC y/u otras agencias del Gobierno vinculadas al sector transporte, según lo descrito en la Sección 2.09 del Convenio. Entre dichas agencias se encuentran las siguientes:



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-2-

(i) Bajo la Oficina del Presidente de la República:

Consejo Nacional de Planificación.
Comisión Nacional para el Desarrollo.
Dirección General de Turismo.
Dirección General de Aeronáutica Civil.
Comisión Nacional de Fronteras..
Consejo Estatal del Azúcar.
Instituto Dominicano del Azúcar.
Autoridad Portuaria Dominicana.
Secretaría de Estado de Agricultura.
Instituto de Desarrollo y Crédito Cooperativo.

(ii) Bajo el Secretariado Técnico de la Presidencia:

Oficina Nacional de Planificación.

(iii) Bajo la Secretaría Administrativa de la Presidencia de la República:

Departamento de Desarrollo Comunal.

(iv) Bajo la Secretaría de Estado de Finanzas:

Departamento de Estudios Económicos.

(v) Bajo la SEOPC:

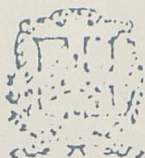
Dirección General de Carreteras.
Dirección General de Tránsito Terrestre.
Dirección General de Planificación y Proyectos.

(vi) Banco Central de la República Dominicana.

No obstante lo anterior, la Firma Consultora será responsable de la calidad del análisis y la interpretación de todos los datos que reciba, y por los resultados, conclusiones y recomendaciones incluidos en sus informes.

B. Tareas Específicas a Ser Realizadas.

1. Políticas de Transporte.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-3-

- (a) La Firma Consultora hará una revisión de las actuales políticas de transporte en la República Dominicana. En particular, la Firma Consultora revisará y evaluará: (i) el papel actual de las agencias responsables del transporte mencionadas anteriormente; (b) la legislación que afecta al transporte; (c) los efectos que las políticas, administración y leyes actuales tienen en el manejo eficiente, planificación y optimización de inversiones en el sector transporte.
- (b) Basándose en esta evaluación, la Firma Consultora deberá presentar recomendaciones que incluirán el proceso de planificación, regulaciones de transporte, conteo del tráfico, administración del tránsito, subsidios, impuestos, fijación de tarifas y otros gravámenes a los usuarios basados en las recomendaciones de la política de transporte.

2. Coordinación de las Operaciones de Transporte.

- (a) La Firma Consultora efectuará una evaluación de las agencias gubernamentales que tienen participación en actividades en transporte. En especial evaluará y analizará:
 - (i) el papel que asume cada agencia del Gobierno en planificar, ejecutar y mantener proyectos en el sector transporte;
 - (ii) los efectos de la falta de coordinación y la manera de ejecutar los distintos modos de transporte.
- (b) En base a la evaluación anterior, la Firma Consultora presentará recomendaciones sobre la organización de las operaciones en el sector transporte, sobre la conveniencia de que la administración del transporte quede centralizada en una sola oficina y sugerirá el procedimiento para lograr esta centralización.
- (c) Luego que el Gobierno revise las recomendaciones, la Firma Consultora colaborará en la preparación de los instrumentos legales que sería necesario



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-4-

emitir para la implementación de la política de transporte.

3. Revisión del Sistema Administrativo Sectorial.

- (a) La Firma Consultora hará una evaluación de las políticas de administración que afecten el servicio del sector transporte. En especial analizará: (i) las prácticas de empleo y niveles salariales para trabajos similares en la administración pública; (ii) número de horas trabajadas en el servicio oficial y la práctica de mantener otros empleos fuera de las labores oficiales; y (iii) políticas de reclutamiento de especialistas adecuadamente calificados. Sobre la base de esta evaluación, la Firma Consultora recomendará posibles reformas a implementarse con especial énfasis en las escalas de salarios y las horas de trabajo. La Firma Consultora analizará el efecto que tendría la implementación de dichas recomendaciones sobre las diversas agencias gubernamentales.

4. Estudios de Gravámenes a los Usuarios y Políticas Tarifarias.

- (a) La Firma Consultora reunirá todos los datos disponibles para cada modo de transporte, a fin de calcular los costos del servicio de transporte. Asimismo, coordinará la recolección y evaluación de datos con la SEOPC y las otras agencias mencionadas anteriormente. Además, evaluará las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios, así como los ingresos de las agencias gubernamentales o autónomas en cada modo de transporte; de esta forma se determinarán los ingresos y costos totales para el desarrollo, mantenimiento y operación de todo el sector transporte.
- (b) Para evaluar las políticas del Gobierno en la fijación de tarifas, regulación y desarrollo del transporte, la Firma Consultora: (i) analizará los ingresos del Gobierno por impuestos y otros gravámenes a los usuarios en cada modo de trans-



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-5-

porte y de todas otras fuentes, incluyendo los provenientes por otorgamiento de licencias, e impuestos sobre combustibles, repuestos, vehículos, etc., que podrían ser correctamente considerados como gravámenes a los usuarios; (ii) determinará si las actuales tarifas y gravámenes a los usuarios establecidos son adecuados para que el Gobierno cubra los costos de construcción, mantenimiento y operación de cada modo de transporte; y (iii) analizará y evaluará el efecto de las actuales leyes, convenios internacionales, impuestos y otras medidas o prácticas normativas de la operación de cada modo de transporte.

- (c) Con especial énfasis en el sector transporte por carretera, la Firma Consultora: (i) revisará hasta dónde los fondos provenientes del sector carreteras contribuyan a cubrir de otros sectores de transporte; (ii) determinará los ingresos que deben ser recaudados para que fondos suficientes puedan destinarse para apoyar un programa de inversión y de mantenimiento adecuados; (iii) determinará las medidas que debería tomarse para que se apliquen los gravámenes apropiados en los otros sectores distintos del sector carreteras; y (iv) determinará el efecto de los impuestos sobre los servicios de transporte, si es posible, otros medios de obtener ingresos sin afectar los costos de operación de vehículos.
- (d) Basado en el costo y las tarifas, la información recolectada y las proyecciones previamente descritas para cada modo de transporte, la Firma Consultora evaluará si los futuros ingresos obtenidos por el Gobierno provenientes de las tarifas y gravámenes a los usuarios existentes, son adecuados para cubrir el costo de inversiones requeridas para mejoramiento, construcción, y gastos de mantenimiento y operación del futuro sistema de transporte.
- (e) La Firma Consultora, en cooperación con la SEOPC, establecerá: (i) el alcance probable de los fondos disponibles para ser invertidos en el sector transporte durante el período de 1976 a 1981; (ii) el Plan Nacional de Desarrollo Propuesto, y



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-6-

(iii) las proyecciones aproximadas para el mismo para un período de 10 años consecutivos. La Firma Consultora también procederá a considerar las estimaciones del Gobierno sobre los posibles límites de préstamos externos para el financiamiento de proyectos de transporte. Así, en la forma más eficiente que permitan las circunstancias, la Firma Consultora establecerá las limitaciones presupuestarias para inversiones en infraestructura de transporte durante el período de planificación que comprende desde 1976 a 1981, y con algunas indicaciones sobre el subsiguiente período de 10 años.

- (f) La Firma Consultora preparará recomendaciones para una política fiscal en el sector transporte, basada en una detallada evaluación de los gravámenes a los usuarios, mantenimiento y operación de los distintos modos de transporte. Además, deberá hacer un resumen de las recomendaciones para medidas normativas haciendo hincapié en los sistemas tarifarios y códigos reglamentarios para los usuarios en cada modo de transporte.

5. Revisión y Pronóstico de las Necesidades del Transporte.

- (a) El Gobierno informará a la Firma Consultora su política con respecto al desarrollo de los diversos sectores económicos de la República Dominicana y le informará de la localización y alcance de los futuros desarrollos en los proyectos agrícolas, industriales y otros. La Firma Consultora analizará la prospección de crecimiento de cada sector principal de la economía en la República Dominicana, y estimará los volúmenes esperados de producción y consumo que resultarán del mismo. En base a la identificación y evaluación de las fuentes generadoras de tráfico, actuales y futuras, del ingreso nacional previsto en la República Dominicana, y en el crecimiento y distribución esperado de la población, la Firma Consultora preparará pronósticos de la naturaleza y volumen del flujo de tráfico al que el sistema de transportes del país deberá acomodarse en los años 1976-1987.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-7-

- (b) La Firma Consultora revisará y resumirá toda la información facilitada por el Gobierno en cuanto al tráfico de pasajeros y fletes en el comercio exterior y doméstico, de todos los modos de transporte de las principales rutas dentro de la República Dominicana.
- (c) Se deberá identificar y evaluar todas las fuentes principales generadoras de tráfico y las proyecciones de crecimiento, se preparará utilizando técnicas de regresión condicionadas a que la información reunida por los índices de crecimiento así lo justifiquen. Las proyecciones de crecimiento deberán ser preparadas para el período de vida económica de los proyectos de mejoramiento y construcción a ser evaluados, y las tasas estimadas de crecimiento serán identificadas para diferentes regiones, modos de transporte y productos que se justifiquen. Al identificar las fuentes generadoras de tráfico, presentes y futuras, se deberá poner especial atención al desarrollo del progreso propuesto para los diversos sectores de la economía y a la probable localización y tamaño de cada programa. A este fin, la SEOPC deberá facilitar a la Firma Consultora toda la información disponible relacionada con los proyectos de desarrollo que se propone ejecutar para su revisión y la Firma Consultora deberá hacer comentarios sobre su aplicación al estudio de transporte.

6. Análisis del Actual Sistema de Transporte.

- (a) La Firma Consultora deberá analizar las condiciones operativas, las prácticas y los elementos de costos que afectan al transporte de pasajeros y cargas para cada modo de transporte. Inspeccionará la mayor parte de las facilidades de transporte que sean necesarios para obtener una imagen total de la actual red de transporte y de su operación
- (b) La Firma Consultora deberá también revisar: (i) la situación financiera de cada modo de transporte en la República Dominicana, incluyendo los ingresos generales recibidos anualmente por el Gobierno provenientes de impuestos, aduanas, derechos y cual-



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

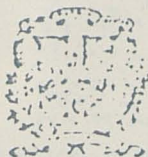
-8-

quier otro cargo e imposición de transporte; (ii) los ingresos anuales directos recibidos por los diversos modos de transporte; y (iii) los gastos anuales incurridos por estos modos y por el Gobierno al suministrar los servicios de transporte. Al analizar esta información, la Firma Consultora deberá determinar cuánto pagan los usuarios de cada uno de estos modos de transporte por cada servicio. Al calcular el costo de los servicios de transporte, la Firma Consultora deberá incluir costos de operación, mantenimiento, administración, interés y depreciación de todos los equipos e infraestructura usados por concepto de cada servicio.

7. Mejoras en el Sector Transporte.

La Firma Consultora deberá hacer una revisión general del transporte urbano e interurbano, de pasajeros y de carga con el propósito de sugerir métodos para mejorar su operación y mantenimiento. En particular deberá tomar en consideración los siguientes aspectos:

- (i) Requerimientos normativos.
- (ii) Patrones y procedimientos de formación, número y tamaño de las compañías que suministran servicios.
- (iii) El plan físico (vehículos, terminales) y su distribución geográfica.
- (iv) Estabilidad dentro de la industria (traspaso en la propiedad de vehículos y empresas).
- (v) Contratos individuales y flotas privadas.
- (vi) Regulaciones sobre la propiedad de vehículos.
- (vii) Estructuras de rutas y tarifas.
- (viii) Mejoras de los servicios de carga y pasajeros.
- (ix) Efectos de la congestión y de la baja utilización de agentes privados, autobuses y taxis y sugerir



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-9-

métodos para mejorar esta situación, tomando en cuenta el efecto sobre los empleos.

8. Diseños del Plan Maestro del Transporte, Metodología de Estudio y Tareas.

La Firma Consultora:

- (i) Definirá los datos necesarios para la elaboración de un Plan Maestro de Transporte. Con este objeto, examinará las bases de las informaciones existentes y hará las recomendaciones pertinentes.
- (ii) Examinará los mecanismos existentes para la determinación de los volúmenes, origen y destino de tráfico de carga y pasajeros y hará las recomendaciones pertinentes.
- (iii) Determinará los procedimientos para la preparación de un inventario de carreteras y otras formas de transporte y elaborará los procedimientos, programas y manuales para su futuro desarrollo y utilización.
- (iv) Elaborará los criterios y metodologías para la identificación, preparación y selección de proyectos de inversiones y mejoras en el sector.
- (v) Determinará los criterios para la alocaación intermodal de tráfico de pasajeros y cargas y desarrollará las bases para la proyección de tráfico.
- (vi) Determinará los métodos para el ordenamiento prioritario de los proyectos en base a criterios económicos, utilizando para tal, índices de rentabilidad que permitan reflejar la optimización de las inversiones.
- (vii) Desarrollará modelos de computación que incorporen los métodos de proyección de tráfico y que seleccionen las mejores alternativas de inversión, así como preparar manuales para su futura utilización.
- (viii) Determinará las necesidades de adiestramiento del personal local y hará recomendaciones pertinentes.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-10-

- (ix) Recomendará los otros procedimientos, mecanismos y términos de referencia, para la preparación de un eventual Plan Maestro de Transporte que sean necesarios.

SANTO DOMINGO, D. N.
República Dominicana.

Ynp/
Agosto 6/75.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

PROCEDIMIENTO PARA LA SELECCIÓN Y CONTRATACIÓN
DE FIRMAS CONSULTORAS QUE UTILIZARÁ LA SECRETARÍA
DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES.

ESTUDIO TÉCNICO-ECONÓMICO DEL SECTOR TRANSPORTE.

La Secretaría de Obras Públicas elaborará:

- a) Los Términos de Referencia correspondientes a las actividades a desarrollarse dentro de las actividades consignadas en el Convenio sobre Cooperación Técnica no Reembolsable entre el Gobierno de la República Dominicana y el Banco Interamericano de Desarrollo para el Estudio Técnico Económico del Sector Transporte.
- b) La lista de firmas consultoras que de acuerdo a sus antecedentes y/o referencias conocidas podrían desarrollar el trabajo a asignar.

La Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones tramitará al BID para su aprobación los documentos señalados en los párrafos anteriores.

Una vez aprobados por el BID los documentos anteriores, la SEOPC invitará a las firmas aprobadas a presentar sus propuestas de servicios, las que deberán ser suministradas en un plazo que fijará en cada caso y que no excederá de 30 días a la fecha de la comunicación.

A los efectos anteriores se facilitará y/o se pondrá a disposición de las firmas aprobadas por el BID los siguientes documentos:

- a) Términos de Referencia.
- b) El presente procedimiento de selección.
- c) Antecedentes que existieren sobre el trabajo a realizar, y
- d) Normas para la presentación de las propuestas.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCIÓN GENERAL DE PROGRAMACIÓN Y PROYECTOS

-2-

Las propuestas de servicios que se harán sin señalamiento de precios deberán contener por lo menos lo siguiente:

- a) Los antecedentes de la Firma en trabajos similares para el cual se la requiera.
- b) La metodología que se utilizará en la ejecución de los trabajos.
- c) El organigrama funcional que adoptará la Firma para la ejecución del trabajo.
- d) Los curriculum vitae del personal que destinará a esta labor.
- e) La utilización que se hará del personal local.
- f) El detalle del equipo especializado que sea necesario utilizar para el cumplimiento de dicha labor.
- g) El plazo y cronograma para la ejecución total de los servicios.
- h) El número y frecuencia de los informes que ha de presentar.
- i) El estado financiero de la Firma en los últimos tres años.
- j) El término de validez de la oferta.

Las propuestas serán presentadas en la Dirección General de Programación y Proyectos, de la SEOPC, mediante un acta que se suscribirá a la fecha de cierre del Concurso fijado por la Cláusula 4.

Se integrará un Comité de evaluación formado por:



REPUBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-3-

- a) El Director Gral. de Programación y Proyectos.
- b) El subdirector Gral. de Programación y Proyectos.
- c) Un ingeniero designado por el Director Gral. de Programación y Proyectos.

8. El Comité de Selección, analizará el contenido de las propuestas presentadas, de acuerdo con los siguientes criterios:

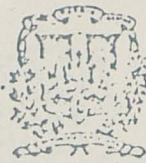
a) Aspectos Legales e Institucionales.

- i) La Firma Consultora deberá estar legalmente constituida con asiento principal en uno de los países miembro del BID.
- ii) Más del 50% de la Firma debe ser propiedad de nacionales o residentes legales de uno de los países miembro del BID.
- iii) La Firma Consultora no podrá formar parte de un Consorcio o entrar en un acuerdo en virtud del cual una parte sustancial del trabajo sería realizada por individuos o firmas no elegibles.
- iv) La absoluta desvinculación de la Firma Consultora de todo posible conflicto de intereses.

b) Aspectos Técnicos.

Se analizará en forma ponderada los siguientes rubros:

- i) Antecedentes de la Firma.
- ii) Metodología a utilizar.
- iii) Personal que participará en el trabajo.



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-4-

c) Aspectos Financieros.

Se analizará el estado financiero de la Firma con el objeto de verificar su capacidad para iniciar y desarrollar los trabajos sin entorpecimiento de carácter financiero.

d) Otros Aspectos.

i) El conocimiento del idioma español por parte de los consultores.

ii) La instalación de una oficina en Santo Domingo en la cual se dará oportunidad a técnicos nacionales calificados y que sean aprobados por la SEOPC.

iii) En todos los casos en que se determine que la capacidad de una Firma Consultora Nacional es igual a la de una extranjera, se dará preferencia en la selección a la Firma Nacional.

9. Una vez analizados los aspectos de la Cláusula anterior (8) el Comité de Selección procederá a:

a) Establecer la escala de firmas en base al análisis efectuado, dándole la prelación que corresponda a la calificación lograda por los merecimientos y antecedentes de experiencia ofrecidos.

b) Suscribir un acta con el resultado de este procedimiento de selección, en la cual se consignará el orden de prioridad indicado en el párrafo anterior y que corresponda a cada Firma.

10. La SEOPC remitirá al BID los documentos señalados en la Cláusula anterior (9).

11. La SEOPC negociará con la Firma seleccionada en primer término por el Comité de Selección el precio de contratación. En caso



REPÚBLICA DOMINICANA

SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

DIRECCION GENERAL DE PROGRAMACION Y PROYECTOS

-5-

de que no sea posible llegar a un acuerdo con la Firma escogida se le notificará por escrito la terminación de las negociaciones y se comenzarán las negociaciones con la siguiente, en orden de clasificación y así sucesivamente siguiendo en todos los casos el mismo procedimiento que para la primera Firma.

1. Acordados los términos con la Firma, se redactará de común acuerdo el Contrato correspondiente.

12. El precio de contratación deberá incluir por lo menos lo siguiente:

- a) La remuneración que la Firma solicita por sus servicios discriminando el total en: honorarios, gastos, beneficios e imprevistos.
- b) La cantidad de meses-hombre que el personal de las distintas categorías dedicará a la realización del trabajo.
- c) Las monedas en que se efectuarán los pagos indicados en el inciso a) que deberán ajustarse a los términos pertinentes del Convenio sobre Asistencia Técnica.

14. Antes de firmar el Contrato, la SEOPC someterá a la aprobación del BID el texto del Proyecto de Contrato.

15. En caso de que no se lograra formalizar con ninguna de las firmas participantes la contratación de sus servicios, se declararía desierto el Concurso y la SEOPC procederá a llamar a un nuevo Concurso que se ajustará a este mismo procedimiento.

ynp/

6 Agosto/1975.

EXPERIENCIA PROFESIONAL DE LAS FIRMAS

Delcanda International Limited

La experiencia de Delcanda International Limited en el campo de Transportes, se refleja en la participación de la firma en una gran variedad de proyectos de transporte en el Estado Libre Asociado de Puerto Rico y en otros países de América Latina y el Caribe. Entre los proyectos más importantes se encuentran:

Estudios completos de transporte y tráfico:

North Bay Area Transport Study (Canada)	198,000
Quebec City Transport Study (Canada)	100,000
Port Elizabeth Transport Study (Africa del Sur)	200,000
Highway Traffic Study (Africa del Sur)	150,000
Quebec Area Transportation Study (Canada)	150,000
London Urban Transportation Study (Canada)	200,000

EXPERIENCIA DE LOS CONSULTORES

Quebec Transportation Study (Canada)	110,000
St. John's Transportation Study (Canada)	75,000
North Bay Area Transportation Study (Canada)	45,000
Quebec Traffic Study (Canada)	35,000
Edmonton Traffic Study (Canada)	20,000
Labrador City C.B.D. Traffic Study (Canada)	8,000
Amqui Traffic Study (Canada)	6,800
Carleton Place Transportation Study (Canada)	6,000

Estudios especiales de transporte y tráfico:

General Transport Review	(Canada)
Study of Suburbanization, Lima	(Perú)
Ground Transportation Study - Toronto Airport	(Canada)
Quebec Traffic Signal Synchronization	(Canada)
Traffic Signal Manual for Canadian Airports	(Canada)
Don Mills Creekbrook Traffic & Parking Study	(Canada)

EXPERIENCIA PROFESIONAL DE LAS FIRMAS

DELcANDa International Limited

A continuación se presenta una lista parcial de los proyectos ejecutados por la Compañía en el campo de Transportes. Todos los proyectos mencionados en esta lista son similares en algunos aspectos al Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana.

* Estudios completos de transporte y tráfico:

	Población
Durban Area Transportation Study (Africa del Sur)	900,000
Ottawa-Hull Area Transportation Study (Canadá)	500,000
Port Elizabeth Transportation Study (Africa del Sur)	400,000
Pietermaritzbur Transportation Study (Africa del Sur)	110,000
Quebec Area Transportation Study (Canadá)	430,000
London Urban Transportation Study (Canadá)	200,000
Windsor Urban Transportation Study (Canadá)	198,000
Saskatoon Traffic Study (Canadá)	120,000
Lakehead Transportation Study (Canadá)	110,000
St. John's Transportation Study (Canadá)	75,000
North Bay Area Transportation Study (Canadá)	45,000
Chatham Traffic Study (Canadá)	35,000
Belleville Traffic Study (Canadá)	30,000
Labrador City C.B.D. Traffic Study (Canadá)	8,500
Arnprior Traffic Study (Canadá)	6,000
Carleton Place Transportation Study (Canadá)	6,000

* Estudios especiales de transporte y tráfico:

General Transport Revies	(Guayana)
Estudio de Semaforización, Lima	(Perú)
Ground Transportation Study, Toronto Airport	(Canadá)
Quebec Traffic Signal Synchronization	(Canadá)
Traffic Signing Manual for Canadian Airports	(Canadá)
Downtown Cranbrook Traffic & Parking Study	(Canadá)

Traffic Analysis for New City of Bramalea	(Canadá)
Kitchener New Town Transportation Planning	(Canadá)
Campus Traffic Studies (10)	(Canadá)
Perth Traffic and Bridge Location Study	(Canadá)

* Estudios del transporte urbano de pasajeros
en buses:

	Población
Estudios de Ubicación de la terminal de Buses (Arequipa, Perú)	500,000
Ottawa Bus Transit Study (Canadá)	300,000
Hamilton Bus Transit Study (Canadá)	200,000
Windsor Bus Transit Study (Canadá)	198,000
Toronto Township Bus Study (Canadá)	132,000
St. John's Transit Study (Canadá)	75,000
Kingston Bus Transit Study (Canadá)	60,000
Hull Bus Transit Study (Canadá)	60,000
Sarnia Bus Transit Study (Canadá)	57,000
Welland Bus Transit Study (Canadá)	44,000
Georgetown Bus Transit Study (Canadá)	15,000

* Estudios de planificación y factibilidad de
servicio rápido de pasajeros:

	Población
Birmingham Rapid Transit Study (Inglaterra)	2,300,000
Manchester Rapid Transit Study (Inglaterra)	
Helsinki Rapid Transit Study (Finlandia)	500,000
Vancouver Rapid Transit Study (Canadá)	900,000
Hamilton Rapid Transit Study (Canadá)	
Montreal Rapid Transit Study (Canadá)	
Edmonton Rapid Transit Study (Canadá)	
Toronto Bloor-Danforth Subway (Canadá)	
GO Transit Studies (Canadá)	
Dublin Commuter Rail Study (Irlanda)	
Southeast Lancashire-Northeast Cheshire Transportation Study (Inglaterra)	

* Evaluación de nuevos sistemas y tecnologías para el transporte rápido de pasajeros:

Manchester (Systems & Concepts) Rapid Transit Study (Inglaterra)
 Assessment of Urban Transit System (Francia e Inglaterra)
 Assessment of Busways in Central Areas (Inglaterra)
 Assessment of Aerotrain Guideway (Canadá)

* Estudios de tren de pasajeros suburbano:

GO Transit Service (Toronto, Canadá)
 Manchester Commuter Rail Studies (Inglaterra)
 Dublin Commuter Rail Study (Irlanda)
 Birmingham Commuter Rail Studies (Inglaterra)
 Evaluation of Feasibility of Converting Mount Royal Commuter service to Rapid Transit (Montreal, Canada)

* Estudios para establecer las necesidades viales:

Ottawa-Carleton Regional Roads Needs Study (Canadá)
 County of Kent Roads Needs Study (Canadá)
 First County of Lambton Roads Needs Study (Canadá)
 Second County of Lambton Roads Needs Study (Canadá)
 Counties of Prescott & Russell Roads Needs Study (Canadá)
 Update of Ottawa-Carleton Regional Roads Needs Study (Canadá)
 Update of County of Kent Roads Needs Study (Canadá)
 Update of County of Lambton Roads Needs Study (Canadá)

* Estudios de factibilidad, planificación y diseño de carreteras en el extranjero:

Concepción-Pedro Juan Caballero (Paraguay)	Distancia 220 Kms.
Ruta Trans Chaco (Paraguay)	440 Kms.
Carretera de acceso desde Asunción a la Ruta Trans Chaco (Paraguay)	29 Kms.
Carretera de Circunvalación de Asunción y Autopista San Lorenzo (Paraguay)	48 Kms.
Awash - Tendaho (Etiopía)	300 Kms.
Awash - Mieso (Etiopía)	80 Kms.
Gowani - Sardo (Etiopía)	230 Kms.

Distancia

Acceso para Fábrica de Cemento (Etiopía)	60 Kms.
Gran Carretera del Norte (Tanzanía)	563 Kms.
Carretera Costeras (Guayana)	122 Kms.
Ruta de L'Unité (Niger)	460 Kms.
Lusaka - Kapiri Mposhi (Zambia)	205 Kms.
Carretera 1126 Transvaal (Africa del Sur)	10 Kms.
Ruta Nacional 4 Natal (Africa del Sur)	25 Kms.
Ruta Nacional 3 Natal (Africa del Sur)	25 Kms.
Carretera 1276 Transvaal (Africa del Sur)	25 Kms.
Carretera P 87/1 Transvaal (Africa del Sur)	80 Kms.
Autopista de Asunción a San Lorenzo (Paraguay)	7 Kms.
Carretera a Clorinda (Paraguay)	20 Kms.
Makuyani - Ngorongoro (Tanzanía)	80 Kms.
Acceso para una Mina de Níquel (República Dominicana)	5 Kms.

* Estudios de Factibilidad, planificación y diseño
de vías urbanas en el Canadá:

	Kms.
Elgin & Madawaska Streets Improvement (Arnprior)	1
Upgrading of 16th Avenue North (Calgary)	5
Bank Street Improvement (Ottawa)	2
Regina Bypass (Regina)	5
Horton Street Extension (London)	3
Street Widening and New Bridge (Frankford)	1
Riverside Drive Improvement (Ottawa)	2
Freeway 401 (Toronto)	3
Gardiner Expressway (Toronto)	15
Ottawa Queensway (Urban Freeway) (Ottawa)	25
Belfield Expressway (Toronto)	4
Western Parkway (Ottawa)	5

La información detallada de cada uno de estos proyectos se encuentra disponible en cualquier momento que sea requerida.

TRANSPORTE PÚBLICO

DELcANDA International Limited es la filial para operaciones en el extranjero de la compañía De Leuw Cather, Canada Ltd., empresa de ingenieros consultores y planificadores constituida en 1953 bajo la Ley de Compañías de Canadá. La compañía es propiedad de sus empleados canadienses y consiste de un personal promedio de 350 que incluye unos cien profesionales--ingenieros, planificadores, diseñadores arquitectónicos, economistas y programadores.

Desde 1963 ha prestado servicios de consultoría a clientes en unos 18 países de Europa, Africa, América del Sur y Asia. Su clientela incluye organismos gubernamentales y privados en dichos países y los organismos crediticios internacionales más importantes, tales como el Banco mundial, Banco Interamericano de Desarrollo y la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional.

DELcANDA no tiene conexión alguna con fabricantes de productos o compañías constructoras.

La firma matriz de DELcANDA, De Leuw Cather, Canada Ltd., se ha concentrado principalmente en el campo del transporte en los últimos veinte años, y durante ese tiempo ha tomado parte activa en el transporte público tanto en Canadá como en el extranjero. Esto ha permitido que nuestro personal adquiriera una amplia experiencia en el campo, incluyendo ingeniería, estudios de factibilidad operativa y económica, programación, diseño detallado y supervisión durante la construcción.

Dentro del transporte público las cuatro áreas específicas en las cuales la firma ha participado activamente son tecnología de sistemas, transporte en autobuses, transporte rápido y servicio ferroviario suburbano de pasajeros.

TECNOLOGIA DE SISTEMAS

El gran interés del público así como el respaldo gubernamental ha estimulado la investigación y desarrollo con el propósito de mejorar todas las formas de transporte público. Una evaluación competente y realista de estas innovaciones es esencial para determinar cual sistema puede satisfacer mejor los requerimientos de los clientes.

La experiencia de DELcANDA incluye la evaluación detallada de nuevas formas de transporte con capacidad alta, intermedia y baja, que comprende desde vías para servicio rápido de autobuses y vehículos sobre colchón de aire con motores eléctricos lineales hasta sistemas de transportes para visitantes en los parques nacionales. Algunos de los proyectos típicos son:

- En Canadá:
- Determinación de los requerimientos para la construcción de guías para los vehículos sobre colchón de aire del aerotren.
 - Investigación sobre la disponibilidad y tiempo de implementación de nuevas formas de transporte rápido con capacidad intermedia en las comunidades urbanas de Ontario.
 - Desarrollo de un programa de demostración de transporte urbano en Ontario.
 - Una revisión tecnológica de vehículos de servicio público para transporte de visitantes en tres parques nacionales.
- En Inglaterra:
- Una evaluación detallada de sistemas de transporte rápido y otros conceptos para una ruta de 26 Km que atraviesa el centro de la ciudad de Manchester.
 - Preparación de los criterios preliminares de diseño para un servicio ferroviario eléctrico suburbano de pasajeros de varias unidades.
 - Una evaluación de los requerimientos de estaciones terminales y de distribución para servicios rápidos de autobús de alta frecuencia.
 - Comparación de la tecnología de servicio rápido en autobuses con alternativas de servicio de trenes subterráneos y servicio ferroviario suburbano de pasajeros.
 - Evaluación del sistema subterráneo francés de capacidad intermedia "URBA" para su aplicación en ciudades y pueblos británicos.

TRANSPORTE EN AUTOBUSES

El autobús continua ocupando una importante posición en los sistemas de transporte urbano y suburbano, y frecuentemente existen oportunidades inmediatas para mejorar la efectividad de tales servicios, especialmente si se dispone de un respaldo financiero para suplementar los ingresos provenientes de la venta de pasajes.

DELcANDA ha desarrollado programas de mejoramiento a corto plazo de los servicios urbanos y suburbanos de autobuses en cooperación con autoridades de transporte en 18 áreas urbanas con poblaciones desde 15,000 hasta 2,000,000 habitantes. Los diversos aspectos que se investigaron incluyen propiedad, administración, operaciones, mantenimiento, mercadeo y planificación de rutas. Nuestra experiencia incluye servicios locales, expresos, subterráneos y telebuses como también servicios de transporte para estudiantes e inválidos. Algunos de los proyectos típicos son:

- En Canadá:
- Una evaluación de la efectividad operacional y organización del departamento de transporte de la Comisión de Transportes de la Comunidad Urbana de Montreal.
 - Desarrollo de programas de acción inmediata para mejorar la efectividad y ampliación del servicio de transporte en autobuses en las ciudades de Hamilton, London, Ottawa y Windsor, y también en los pueblos de Georgetown, Hull, Kingston, Sarnia, St. John's, St. Thomas, Welland y Timmins.
 - Análisis de los servicios de autobuses interurbanos y suburbanos en el sur de Ontario para establecer fórmulas de subsidio municipal.
 - Planificación de instalaciones de garajes para autobuses en London, Welland y Niagara Falls.
- En Perú:
- Estudios de localización y diseño preliminar de una estación terminal de autobuses.
- En Nigeria:
- Estudios de rutas y utilización en Lagos conjuntamente con un estudio completo de tráfico.
- En Paraguay:
- Estudio de utilización de autobuses y de rutas como parte de un estudio de planificación del transporte para Asunción.
- En Guyana:
- Estudio de la importancia futura del transporte en autobuses en las carreteras costeras como parte de un estudio de mejoramiento de carreteras.

TRANSPORTE RAPIDO

En las regiones urbanas más grandes, el servicio de transporte rápido constituye una parte vital de un sistema balanceado de transporte. Este sistema puede ejercer una influencia muy importante en el desarrollo urbano al concentrar el desarrollo comercial intenso y el desarrollo residencial en estaciones donde esto complementará los objetivos de planificación regional.

Nuestro personal tiene experiencia en el desarrollo de sistemas de transporte rápido en 16 áreas urbanas, incluyendo el diseño detallado y supervisión de la construcción de nuevas instalaciones de transporte rápido en cuatro ciudades.

Algunos de los proyectos son:

- En Canadá:
- El programa de planificación de la primera ruta de transporte rápido de capacidad intermedia en Toronto.
 - Diseño detallado y supervisión de la construcción de un subterráneo en Toronto de 5 Kms incluyendo siete estaciones.
 - Planificación y servicios de asesoramiento sobre aspectos de transporte rápido ferroviario y de autobuses en Ottawa.
 - Estudios de transporte rápido para las ciudades de Vancouver, Edmonton, Calgary y Hamilton.
- En EE. UU.:
- Servicios de asesoramiento por especialistas de la compañía sobre planificación, diseño y supervisión de la construcción de los sistemas de transporte en Washington, Chicago, Philadelphia y Seattle.
- En Inglaterra:
- Estudios de planificación de transporte ferroviario y de transporte rápido en Lancashire y Noreste de Cheshire.
 - Planificación funcional, demanda y estudios de costo/beneficio para una línea de 16 Kms a través de Manchester.
 - Estudio para determinar el potencial de redes de transporte en el área de Birmingham.

- En Finlandia: - Servicios de asesoramiento por especialistas de la compañía sobre planificación, programación de la construcción, planificación de redes, diseño de estaciones, material rodante, patios de maniobras, cobro de pasajes, y sistemas eléctricos y mecánicos.
- En Hong Kong: - Servicios de asesoramiento en relación con la presentación de una propuesta sobre un sistema de transporte rápido.

SERVICIOS DE FERROCARRIL SUBURBANO PARA PASAJEROS

Las líneas de ferrocarril o derechos de vía que no están siendo utilizadas a capacidad completa pueden constituir un elemento importante en la solución de los problemas de transporte en comunidades grandes. Los problemas de costo, adquisición de propiedades, perturbaciones del medio ambiente relacionadas con la construcción de nuevas instalaciones de transporte se pueden reducirse considerablemente mediante el uso de líneas ferroviarias adecuadas, o de derechos de vía sobrantes para instalaciones de transporte y carreteras.

esto está demostrado por nuestra experiencia en la planificación del servicio de Toronto GO Transit Lakeshore, así como en los servicios ferroviarios suburbanos de pasajeros para otras cinco regiones urbanas en Canadá y en el extranjero.

Algunos de los proyectos son:

- En Canadá:
- Análisis de 450 Kms de líneas ferreas en Toronto para su utilización en servicios suburbanos de pasajeros.
 - Servicios de consultoría sobre la utilización de derechos de vía de ferrocarriles para transporte rápido en Ottawa, Edmonton y Vancouver.
 - Una evaluación de la factibilidad de convertir el servicio ferroviario suburbano de pasajeros de Mount Royal en Montreal a un servicio de transporte rápido.
- En Irlanda: - Estudio para determinar la capacidad de pasajeros y estimaciones preliminares sobre el tráfico de pasajeros de la red ferroviaria de Dublín.
- En Inglaterra: - Preparación de un plan y programación para el desarrollo de un sistema ferroviario suburbano mejorado de pasajeros para servir a Birmingham y a la región de West Midlands.

- Desarrollo de una red ferroviaria suburbana en el sistema ferroviario que sirve al área de Manchester y diseño de un túnel de 3.2 Kms bajo el área central.
- Planificación de instalaciones de intercambio entre trenes-autobuses-automóviles en Bury Bolton y estaciones en la línea Altrincham.

En Guyana:

- Estudio para determinar los métodos para la máxima utilización de las conexiones ferroviarias oriental y occidental a Georgetown como servicios suburbano de pasajeros, como parte de una revisión general del sistema de transporte.

CALIFICACIONES Y EXPERIENCIA

Historia General de la Compañía de Ingenieros Swan Wooster

La Compañía de Ingenieros Swan Wooster se estableció en 1925 como despacho consultivo del finado Coronel William G. Swan. Desde ese entonces, la compañía se ha extendido nacionalmente en Canadá, ha establecido un cierto número de subsidiarias en los Estados Unidos y ha formado un número de afiliaciones internacionales.

Hoy en día, cuenta con un personal como de 300 personas que ofrecen servicios integrados de ingeniería y aspectos económicos que van de un análisis de sistemas, estudios de factibilidad, diseño, supervisión de construcción, adquisición y entrega, a una dirección total de proyectos en un número de disciplinas de ingeniería, todas ellas relacionadas con el desarrollo industrial y el transporte de mercancías por tierra y agua.

Desde su fundación, la compañía se ha especializado en el planeamiento y diseño de puertos y estaciones de carga marinas y en el desarrollo de nuevos métodos y equipo para el transporte de mercancías a través de la entrecara tierra-agua. Durante los últimos diez años, la compañía se ha visto implicada más y más en proyectos de estaciones de carga marinas y puertos a través del Canadá, los Estados Unidos y ultramar. Además de la casa matriz en Vancouver, la compañía opera oficinas en el este de Canadá y sirve a sus clientes norteamericanos por medio de su oficina principal en Portland, Oregon. En todas las oficinas se pone énfasis en la definición de problemas y el uso de soluciones innovativas basadas en un cuidadoso estudio.

La creciente necesidad de ver el desarrollo de puertos tan solo como un eslabón en la cadena de transporte entre el origen de producción y el mercado, llevó a Swan Wooster a añadir economistas de transporte y proyectistas económicos a su personal, y en los últimos diez años el análisis de sistemas de transporte que abarcan transporte marino, por ferrocarril y carretera, ha sido una parte integral de muchas de las tareas de la compañía.

La compañía ha estado involucrada en el diseño de estaciones de carga para instalaciones especiales de carga general y homogéneas con creciente énfasis en el movimiento de contenedores. Estando la casa matriz situada en el mayor puerto canadiense de cargo a granel, es natural que Swan Wooster haya participado activamente en el campo del diseño de estaciones de carga para mercancía en volumen. Tales proyectos, que han sido diseñados para diversas partes del mundo, han implicado el transporte de una gran variedad de productos bajo muy diferentes condiciones climáticas y bajo muchas diferentes estructuras de organización.

Historia General de la Compañía de Ingenieros Swan
Wooster (continuación)

Muchas de las tareas asignadas a la compañía han implicado transporte por carretera, ferrocarril y marítimo y el planeamiento entrecara de la estación de carga, recomendaciones sobre problemas de administración y la evolución de criterios regulatorios y de plan de acción en los sectores de transporte.

Ejemplos de Experiencia Reciente de Swan Wooster

La siguiente lista de proyectos es representativa del trabajo llevado a cabo por Swan Wooster en todo el mundo durante los últimos años. Se dispone de listas más completas a solicitud del cliente.

P.T. Pupuk Sriwidjaja (PUSRI), Indonesia
Transporte de Fertilizante Suelto y Sistema de
Distribución

Este trabajo abarcó el análisis económico de un sistema de distribución de fertilizante a través de las islas de Sumatra y Java. El sistema implicó la distribución de más de 1,000,000 de toneladas al año de pelletillas de urea de la planta de producción en Palembang del PUSRI a través de una red de puertos isleños como a 65 estaciones de carga de distribución y almacenaje en el interior. El análisis también consideró la importación al sistema de la isla de unas 400,000 toneladas de fertilizante importado.

El trabajo a la presente cubre la implementación del sistema por medio de la supervisión del diseño y construcción, de facilidades de carga de fertilizador suelto en Palembang, estaciones de carga de importación en varios puertos de la isla y estaciones de carga de distribución en el interior. El proyecto se está ejecutando con la asistencia de financiamiento del Banco Mundial (World Bank).

Jurisdicción Puerto Qasim, Paquistán
Plan Piloto del Nuevo Puerto

Un estudio mayor para la Jurisdicción del Puerto Qasim, encargado por el gobierno de Paquistán con la selección de la ubicación ideal y con el planeamiento piloto de un segundo puerto enteramente nuevo para Paquistán.

El trabajo implicó predicciones de la importación y exportación de mercancías hasta los años 1985 y 2000, un análisis para determinar la ubicación ideal para un puerto de aguas profundas, a lo largo de un canal de 23 millas de aguas profundas, contrapesando las restricciones del tamaño del barco contra las ventajas del transporte a regiones alejadas. Se planea que el puerto inicie sus operaciones en 1977 y que maneje petróleo crudo, mineral de hierro e importaciones de carbón de coque. Además manejará la importación y exportación de otros productos de carga a granel y homogéneos y eventualmente el excedente de carga general del cercano puerto de Karachi.

El puerto está diseñado para acomodar acarreadores a granel hasta 75,000 toneladas peso muerto y buques cisterna hasta 150,000 toneladas peso muerto en un lugar de un canal más bajo separado.

El trabajo se ejecutó en asociación con los Servicios de Ingeniería Nacionales de Paquistán Ltd.

Amazonia Mineracao, S. A. BrasilEstación de carga de Mineral de Hierro São Marcos

Este trabajo abarca el planeamiento de la localización y la ingeniería detallada de estructuras marinas y terrestres para la estación de carga, totalmente nueva, de exportación de mineral de hierro en Carajás, en el estado de Maranhão, cerca de la desembocadura del río Amazonas.

Las operaciones costeras incluyen la descarga de vagones del ferrocarril, el apilamiento y el acopio de una variedad de minerales corrientes, transporte a la planta de aprovechamiento y de ésta, recuperación del almacenaje y carga en barcos de alta mar.

Las facilidades marinas acomodarán barcos de 300,000 toneladas peso muerto y comprenderán complejos problemas de diseño en un área de rápido flujo de corrientes de marea.

El plan maestro de la totalidad del área de estación de carga se ha completado y la ingeniería detallada está actualmente en camino de las primeras etapas de la estación de carga que acomodará un rendimiento de 60 millones de toneladas al año.

El trabajo en este proyecto de 250 millones de dólares se está ejecutando como un negocio conjunto entre Promon Engenharia de Brasil, Swan Wooster Engineering y Howe International de Canadá.

Plan de Estudio de Puerto Piloto, Gobierno de Indonesia
Puerto de Tanjung Priok, Jakarta

El proyecto consiste en un estudio de dos años para el Gobierno de Indonesia, con financiamiento de la Asociación Internacional de Desarrollo, con el objeto de evaluar planes alternativos de desarrollo para el puerto de Jakarta.

El trabajo implica proyecciones de la carga de mercancías y proposiciones de desarrollo a corto y largo plazo. Estas últimas tienen que considerar las mejoras potenciales de la productividad de las facilidades de estaciones de carga existentes; el grado de uso de contenedores en el futuro; el nivel de mecanización ideal, en relación con la provisión de mano de obra, etc.

Una importante parte del estudio es la calibración y simulación de computarización de la totalidad de la carga general del puerto para probar planes alternativos de desarrollo, bajo varios sistemas de programación de barcos, asignación de amarraderos, asignación de prioridades en cuanto a mano de obra y equipo, suposiciones de cobertizos para mercancías en tránsito y almacenaje abierto, y métodos de ensamble y distribución en tierra firme.

Puerto de Tanjung Priok, Jakarta (continuación)

El trabajo incluye el uso del primer modelo de computadora completo de simulación de puerto para un complejo puerto de carga general que incluye como 45 amarraderos y hasta 65 amarraderos más bajo agrandamientos planeados en el futuro.

Diseño del Nuevo Puerto, 1974-1975Prince Rupert, B. C., Canadá

Swan Wooster está llevando a cabo un estudio para la localización ideal y diseño de un nuevo puerto mayor, que sirva a la porción más al norte de la provincia de la Columbia Británica, para un comité conjunto del gobierno federal y provincial.

Los costos del transporte terrestre, la vía de entrada marina y sus características de protección y los costos de capital para cada alternativa, se están midiendo contra el impacto en el medio ambiental con la evaluación en cada sitio tanto de los factores económicos cuantificables, como los factores sociales no cuantificables.

Plan de Estudio Maestro, Puerto de Puerto AngelesWash. U. S. A.

Esta tarea para el desarrollo de un plan de desarrollo portuario completo para el puerto de Puerto Angeles, incluyó un grupo de diseñadores económicos y de ingeniería de las oficinas de Vancouver y Portland de Swan Wooster, y primero analizó las facilidades existentes de este puerto básicamente dedicado a los productos forestales. Después de la preparación de proyecciones a largo plazo del comercio y la determinación de las capacidades máximas de las facilidades existentes bajo varios sistemas de manejo, se determinaron los requisitos de las facilidades futuras. Las recomendaciones del estudio incluyeron la división por etapas y la ubicación ideal de las instalaciones requeridas.

Estación de Carga de Exportación de Mineral de Hierro
1973-74, Guacolda, Chile

Recientemente se ha completado el detallado diseño de las instalaciones de exportación de la estación de carga portuaria para mineral de hierro en Guacolda. Este trabajo lo llevó a cabo Swan Wooster bajo sub-contrato con Arthur G. McKee y Cía. quienes fueron los ingenieros del proyecto total.

La responsabilidad de Swan Wooster incluyó el diseño y ubicación de las instalaciones marinas de la estación de carga que están diseñadas para acomodar acarreadores de mineral de 250,000 toneladas de peso muerto.

Instalaciones del Nuevo Puerto 1970-73, República Árabe del Yemen

Se llamó a Swan Wooster en 1970 para determinar la localización ideal para una estación de carga marina de sal, en Salif, República Árabe del Yemen, y para diseñar las estructuras portuarias y de manejo, equipo, y para supervisar la construcción de la nueva estación de carga.

El nuevo puerto de carga de sal fué diseñado inicialmente para cargar 1000 toneladas de sal por hora, subiendo a 2000 toneladas por hora cuando fuera requerido. El puerto podrá acomodar barcos de hasta 150,000 toneladas de peso muerto.

Investigación de transporte de contenedores 1970-73

Comisión de Transporte Canadiense, Gobierno del Canadá

La compañía Swan Wooster ha estado intimamente ligada con el desarrollo de facilidades de contenedores en Canadá. La compañía ha preparado planes para un número de instalaciones de contenedores propuestas y el personal de Swan Wooster ha estado implicado activamente con los arreglos hechos para su uso por las compañías expendedoras.

El reconocimiento en particular de los conocimientos de la compañía en el campo de contenedores fué la razón para la selección de Swan Wooster por la Comisión de Transporte canadiense para efectuar un estudio para proveer la base de investigación que asistiera con el desarrollo de un plan nacional de contenedores

Plan de Estudio Maestro 1970-71. Puerto de Saint John, N. B., Canadá.

El Puerto de Saint John y la Comisión de Desarrollo Industrial, representada por un comité directivo de tres personas, retuvo a Swan Wooster como consultor principal para preparar un plan maestro de desarrollo portuario para el puerto de Saint John, Nueva Brunswick. El puerto es uno de los dos mayores puertos canadienses en la costa del Atlántico que están libres de hielo y abiertos al embarque todo el año.

A causa de la naturaleza total del proyecto, se organizó un equipo de estudio de múltiples disciplinas. El grupo primero revisó las características existentes y propuso planes urbanos y regionales en el Area de Estudio.

Puerto de Saint John, N. B., Canadá (continuación)

Entonces se hizo un estudio de tendencias contemporáneas en la tecnología de transporte y planeamiento de puertos, tal y como se aplican al comercio mundial en general y al Puerto de Saint John en particular. Se predijo el fluir futuro de mercancías a través del Area de Estudio considerando las tendencias históricas y los modelos de oferta y demanda, el impacto del cambio tecnológico y la posición competitiva del puerto. Estos factores proveyeron la base para decidir los requisitos de las facilidades portuarias. Al mismo tiempo se tomaron en consideración los requisitos de la zona de muelles de la industria, el comercio, la población y el medio ambiente. Las últimas porciones del estudio se dedicaron al papel cambiante administrativo y laboral, en vista de los propuestos desarrollos físicos, el cambio anticipado del plan de acción portuario del gobierno y las prácticas laborales contemporáneas. Se hicieron recomendaciones para los cambios administrativos, operacionales y financieros diseñados para adaptar el puerto a los requisitos del futuro según fueron identificados por el estudio.

La factibilidad económica y de ingeniería del Area de Estudio se valoró, llevando a la preparación de un Plan Maestro Completo. Las localizaciones exteriores del puerto para envíos a granel fueron diseñadas en el plan, que utiliza la disponibilidad de gran profundidad de agua en el área portuaria. El Plan Maestro del Puerto Interior, se basa en un concepto modular que proporciona módulos máximos de estación de carga, áreas de industria ligera y un corredor común de servicios y transportes. La estimación de costos de todas las facilidades recomendadas se presentaron en el informe.

Sistema de ensamble en el muelle de Productos Forestales. 1971. Vancouver, B. C., Canadá

A fin de reducir los costos e incrementar la eficiencia de operaciones, la compañía expedidora Seaboard, cambió su sistema de movimiento de productos a través de un número de puertos al de ensamblar todos sus envíos de exportaciones en una sola estación de carga más amplia. La compañía Swan Wooster fué contratada por dicha firma para asistir con los estudios de factibilidad de la selección de localización en 1969. A esto siguió en 1970 un estudio preliminar que consideró arreglos alternativos de estaciones de carga, equipo y sistemas de operación. Análisis de computadoras asistieron evaluando dichas alternativas. En 1971, Swan Wooster recibió la tarea de preparar un informe del

Sistema de ensamble en el muelle de Productos Forestales. 1971. Vancouver, B. C., Canadá (continuación)

sistema de estaciones de carga y de proveer servicios de dirección del proyecto, para la conversión al nuevo sistema de ensamblaje en el muelle para Seaboard. La tarea se completo en 1971. La estación de carga con 3 amarraderos maneja 2,000,000 de toneladas de productos forestales al año.

Agrandamiento del puerto de Acajutla, El Salvador, América Central

Este proyecto, designado para incrementar la capacidad del puerto de 350,000 toneladas a 1,200,000 toneladas por año, incluyó la construcción de un desembarcadero con cuatro amarraderos, la instalación de una unidad de carga y descarga de un volumen de 500 toneladas por hora con equipo auxiliar de acarreo, la construcción de una bodega de almacenamiento de un volumen de 15,000 toneladas y la instalación de equipo auxiliar así como del dragado de aproximadamente 140,000 metros cúbicos en la cuenca del puerto. Los términos de referencia de Swan Wooster incluyeron una revisión completa del diseño, llamado a concurso, el análisis de las ofertas y las recomendaciones para la selección de los contratistas y la supervisión de la construcción. El agrandamiento de las instalaciones se completó en Marzo de 1970.

Plan Maestro para el Desarrollo del Puerto Exterior 1967-1974, Vancouver, Canadá

Este estudio fué comisionado por el National Harbours Board of Canada, a causa de la cada vez mayor congestión dentro del existente puerto interior, una escasez de sitios en la zona de los muelles de tamaño suficientemente grande para estaciones de carga de productos a granel; congestión del tráfico de ferrocarril e incompatibilidad del medio ambiente con el desarrollo central citadino de alta calidad. Swan Wooster predijo que los volúmenes de rendimiento incrementarían de los 23 millones de toneladas de carga por año, que pasaban en el año 1967, cuando el estudio comenzó, a 47 millones de toneladas para el año 1980. Para dar servicio a tal volumen de tráfico se planeó un puerto exterior completamente nuevo y el área industrial de apoyo correspondiente para un trecho de 3,000 acres de marismas cerca de la desembocadura del río Fraser. El plan proveyó 65 pies de profundidad de agua y hasta 25,000 pies de área de amarraderos.

Plan Maestro para el Desarrollo del Puerto Exterior
1967-1974, Vancouver, Canadá

Subsecuentemente, Swan Wooster proveyó un diseño detallado y servicios de supervisión para la primera etapa de este desarrollo que se construyó en 1969. Más recientemente, la compañía ha preparado proyecciones al día del paso de mercancías y diseños preliminares para la segunda fase de expansión que se espera se implementará este año.

Plan Nacional de Transportes para la República de
Panamá 1973, Panamá

Swan Wooster participó en los aspectos relacionados con puertos en este estudio multi-modal de transporte. La empresa proveyó servicio experto en administración, legislación y planificación de puertos.

LA FIRMA

P.S. Ross & Socios, una de las más grandes firmas canadienses de asesores administrativos es miembro de Touche Ross & Co. que se compone de un grupo de firmas canadienses e internacionales de contadores públicos y asesores administrativos. Hace más de cien años que esta última firma fue fundada y sus dueños y directores son esencialmente canadienses. La firma de asesores administrativos P.S. Ross & Socios se encuentra establecida desde hace más de quince años y en estos momentos cuenta con un personal permanente de aproximadamente 115 profesionales que trabajan en oficinas situadas en Halifax, Montreal, Ottawa, Toronto, Winnipeg, Calgary, Edmonton y Vancouver.

Nuestros socios y personal de especialistas son profesionales diplomados que poseen amplia experiencia y aptitudes especiales en muchas disciplinas administrativas. Es de suma importancia al seleccionar nuestro personal que los candidatos posean flexibilidad, independencia, objetividad y madurez, como así también sentido común, capacidad de comunicación y un buen entendimiento de lo que significa ser profesional. Cada individuo de este grupo debe mantener al día sus conocimientos y destreza profesional en el campo administrativo pertinente por medio de una activa participación en programas internos y externos, conferencias e investigaciones administrativas.

P.S. Ross & Socios ofrece amplios servicios designados a suministrar asesoramiento a personal directivo en las siguientes áreas:

Servicios de Organización y Estrategia Directiva

Servimos de ayuda a jefes directivos en la revisión de las operaciones y estrategia directiva, haciendo estudios diagnósticos de organizaciones, reconociendo los puntos importantes que requieren resolución y recomendando curso de cambios, participando en la implementación de los mismos. Prestamos ayuda en el planeamiento de una organización, en el establecimiento de metas y objetivos, desarrollando estrategias y políticas, determinando prioridades, desarrollando la estructura de la organización y el sistema administrativo.

Servicios de Recursos Humanos

Trabajamos con el cuerpo directivo ayudándoles a desarrollar la eficacia de su personal. Hacemos esto conduciendo las investigaciones necesarias para encontrar individuos competentes para el personal esencial;

por medio del suministro de cursos y seminarios para los jefes directivos mejorando así el nivel de sus aptitudes y conocimiento; por medio de la identificación y el desarrollo de metas individuales y colectivas; y estudiando salarios y remuneraciones administrativos e implementado programas de beneficios adicionales.

Servicios Mercantiles y Económicos

Nuestra firma ofrece consejo en asuntos relacionados al desarrollo económico por medio del suministro de estudios sobre el desarrollo regional y urbano, de planes de desarrollo industrial y agrícola, del análisis del mercado de exportación e importación, y estudios recreativos. Reconocemos las oportunidades mercantiles por medio de programas de diversificación, avalúo de actividades competitivas, avalúo de las oportunidades para productos o servicios nuevos, y reconocimiento de las oportunidades que producirán una mejora en las ganancias y el desarrollo de la estrategia de precios y análisis de ventas.

Servicios de información

Nuestra firma trabaja muy de cerca con organizaciones en la administración de sus recursos de información por medio de la identificación de las necesidades de informaciones administrativas, concibiendo, desarrollando y ejecutando sistemas que estén de acuerdo con las necesidades de estos clientes. Preparamos sistemas para computadoras, sistemas superiores de contaduría administrativa, modelos simulados, sistemas integrales de información. Nuestro personal desarrolla planes para sistemas de control, programas de presupuestos, valoración de recursos y estudios relacionados al aumento en la producción. Al aconsejar la implementación de estos sistemas, suministramos al personal directivo las herramientas necesarias para planear, medir y evaluar sus recursos.

Desde sus comienzos nuestra firma ha suministrado gran variedad de servicios a más de 5.000 clientes en oficinas gubernamentales, industria, sociedades comerciales, organizaciones profesionales y laborales, universidades canadienses y extranjeras. Nuestros clientes incluyen a algunas de las organizaciones más grandes del mundo y algunas de las más pequeñas. Nuestros antecedentes relacionados a servicio y desarrollo sirven para demostrar la diversidad de nuestros medios para ayudar a enfrentar con éxito las demandas que exigen los cambios.

TOUCHE ROSS & CO

Touche Ross & Co. es una de las firmas más importantes de contadores públicos canadienses. Esta firma emplea más de 1.000 socios y personal profesional. Touche Ross & Co. ofrece una completa variedad de servicios de contadores públicos - interventores, asesores de impuestos, servicios de fideicomiso y quiebra - y sus clientes pertenecen a todos los sectores industriales, desde líneas marítimas y operarios de terminales a ferrocarriles, bancos, compañía de seguros, empresas agrícolas, fabricantes, comerciantes al por mayor y al por menor. La firma suministra también numerosos servicios especiales a una variedad de agencias gubernamentales y desempeña el cargo de interventor de un gobierno provincial.

Debido a que P.S. Ross & Socios y Touche Ross & Co. forman parte un grupo común de socios administrados por una sola Junta Directiva, con frecuencia es posible efectuar un intercambio de personal en caso de trabajos especiales. Por lo tanto, P.S. Ross & Socios puede contar con el apoyo de un gran número de personal de experiencia según lo requiera el caso.

Además del personal especializado y de experiencia del Canadá, P.S. Ross & Socios puede contar con los amplios recursos de la federación multinacional de contadores públicos y compañías de asesores administrativos. Esta federación opera bajo el nombre de Touche Ross International y se compone de un número de contadores públicos nacionales y compañías de asesores administrativos, cada una de las cuales pertenece en su totalidad a los socios residentes en los países respectivos. Mundialmente, los miembros de la federación emplean más de 10.000 profesionales. P.S. Ross & Socios puede contar con la especialización y experiencia de más de 600 asesores profesionales de servicio permanente empleados por otros miembros de la federación en caso de que los necesite.

EL GRUPO INTERNACIONAL DE ASESORES

P.S. Ross & Socios ha estado participando en el mercado internacional de asesores desde mediados de 1960. Al principio su participación en el mercado internacional fue limitada debido a que no estaban muy al tanto de las ventajas y dificultades que acarrearía el asesoramiento en países extranjeros. De aquí que los trabajos en el extranjero fueron ejecutados por una de nuestras firmas asesoras nacionales. Sin embargo, a principios de 1970, nos comprometimos a hacer estudios importantes en las Antillas, Sud América, Africa y el Extremo Oriente, y al tomar este paso nos hemos dado cuenta que el mercado internacional puede ser excelente fuente adicional de desarrollo y al mismo tiempo suministrar trabajo interesante. Por otro lado,

se pudo observar claramente que la entrada al mercado internacional presentaría demandas excepcionales ante los asesores y la administración de la firma y para enfrentar esta situación se necesitaría tomar medidas especiales en la organización.

A principios de 1973, después de un estudio del mercado, se decidió formar un grupo dentro de la compañía misma que se dedica exclusivamente al desarrollo y administración de las actividades asesorales internacionales. El Grupo de Asesores Internacionales se formó oficialmente a fines de 1973.

El Grupo de Asesores Internacionales está formado principalmente por un personal de asesores administrativos que poseen amplia experiencia en el campo administrativo de proyectos. El resto del personal permanente del Grupo se compone de asesores internacionales que trabajan en base permanente. En estos momentos contamos con aproximadamente veinte miembros permanentes en el Grupo Internacional de Asesores Administrativos.

Los directores de proyectos y el núcleo de miembros de los grupos colectivos que se asignan a los proyectos extranjeros son tomados por lo general del Grupo de Asesores Internacionales. El resto del personal necesario para una asignatura internacional se toma, según las necesidades particulares, de las oficinas domésticas. De esta forma, el conocimiento específico y experiencia en asesoramiento internacional pueden combinarse con los recursos técnicos de toda la firma para suministrar a nuestros clientes del extranjero la combinación más apropiada de administración de proyectos, pericia técnica y de relaciones humanas esenciales para el éxito de los proyectos.

En la actualidad, el Grupo Internacional de Asesores está administrando o participando en una serie de proyectos en Corea, Panamá, Guatemala, Venezuela, Ghana, Malawi, Irán, Egipto y Perú.

FORMA EN QUE ENFOCAMOS NUESTRO TRABAJO COMO ASESORES

Al enfocar cada uno de los compromisos asesoriales, P.S. Ross & Socios reconoce que las necesidades de cada cliente son únicas en su género y por lo tanto requieren un tratamiento individual. Además, nosotros creemos que el papel que desempeña el asesor como agente de cambios es más eficaz si trabaja con los recursos del cliente mismo -- el concepto de "contraparte" -- y esta creencia determina la idea básica de la forma en que enfocamos nuestro trabajo como asesores administrativos.

Debido a que durante los últimos cinco años nuestras tareas asesoriales se han vuelto más complicadas, nos hemos visto precisados a formar grupos multi-disciplinarios y combinar

experiencia industrial con conocimientos técnicos de las diversas disciplinas administrativas. En la mayoría de los casos, podemos suministrar todos los recursos necesarios de nuestro propio inventario de talentos profesionales, pero cuando es necesario o conveniente, no tenemos reparo alguno en aumentar nuestros recursos y los del cliente por medio del empleo de asesores de otras compañías. Esta firma participa constantemente en proyectos de gran importancia con otros asesores profesionales tales como: ingenieros, ecólogos, arquitectos, economistas, agrónomos, biólogos y muchos otros, con el fin de responder a las necesidades específicas de cada proyecto.

P.S. Ross & Socios concede suma importancia a la administración de un proyecto pues sólo a través de la disciplina de un buen planeamiento y dirección puede el cliente obtener resultados superiores del asesor.

PROYECTOS DE ORGANIZACION Y ENTRENAMIENTO

Con frecuencia, en los veinte años que P.S.Ross & Partners ha estado asesorando clientes, tanto en el sector gubernamental como en el privado, se le ha solicitado la preparación de programas de entrenamiento de personal especialmente diseñados para proyectos grandes que requieren la introducción de nuevas técnicas administrativas. Además, muy a menudo nuestro personal profesional ha sido invitado a disertar durante seminarios o talleres suministrados por sociedades industriales o grupos técnicos. Durante los últimos cinco años hemos también preparado y conducido más de 50 programas de entrenamiento administrativo para un amplio grupo de clientes. Los siguientes ejemplos son presentados para indicar la amplitud y diversidad de nuestras actividades en el campo de entrenamiento administrativo y de supervisión.

DEPARTAMENTO DE EDUCACION
GOBIERNO DE ONTARIO, CANADA.

Además de su responsabilidad de administrar las escuelas primarias y secundarias, colegios superiores y universidades de una provincia de más de 8 millones de habitantes, el Departamento de Educación de Ontario, fomenta y conduce un número de cursos dirigidos a actualizar y a aumentar los conocimientos de adultos.

El Departamento de Educación de Ontario solicitó a P.S. Ross & Partners el diseño de un número de cursos de entrenamiento administrativo los cuales fueron ofrecidos en varias instituciones a través de toda la provincia. A continuación suministramos los tópicos y los títulos de los cursos ofrecidos:

- * "Dirección por Objetivos"
- * "Dirección para Resultados"
- * "Comienzo y Operación de un Negocio - Parte 1"
- * "Comienzo y Operación de un Negocio - Parte 2"
- * "Dirección General de Negocios"

CAMARA DE COMERCIO DE VANCOUVER
Vancouver, Canadá.

La Cámara de Comercio es una sociedad de negociantes y empresas comerciales dedicada al servicio de la comunidad y al mejoramiento de empresas y pericia comercial. P.S. Ross & Partners, conjuntamente con la Cámara de Comercio, prepararon y ofrecieron cursos de diez días de duración para mejorar la eficacia de la habilidad directiva y la dirección de un servicio de mercadotecnia para miembros individuales de dicha Cámara. En la mayoría de los casos, estos cursos fueron presentados por nuestro personal profesional, y para ciertas sesiones se invitaron a personas de afuera que poseían conocimientos autoritativos sobre el tema bajo discusión.

ASOCIACION CANADIENSE DE DESARROLLO INTERNACIONAL
RE: PROGRAMA DE DESARROLLO ADMINISTRATIVO EN BARBADOS.

La A.C.D.I. solicitó a P.S. Ross & Partners la introducción de un Programa de Entrenamiento Administrativo en Barbados, la preparación de cursos pertinentes y el entrenamiento de instructores nativos para que puedan continuar el programa después de su introducción y prueba inicial. Este proyecto fue emprendido por nosotros conjuntamente con el Departamento de Educación de Ontario que ofrece un programa similar en el Canadá. El personal de P.S. Ross & Partners preparó los cursos y el entrenamiento inicial conjuntamente con un grupo de instructores del Departamento de Educación de Ontario.

El programa ofrecido incluyó las siguientes amplias categorías de entrenamiento:

- * Supervisión Avanzada - un programa completo amparando todos los aspectos comprendidos en el trabajo de supervisores, diseñado para supervisores de mucha experiencia, o que poseen entrenamiento previo, o de elevada capacidad.
- * Seminario para Ejecutivos - una presentación y discusión de conceptos modernos administrativos dentro de un marco de instrucción que tuviese sentido para los gerentes de Barbados.
- * Desarrollo de Organización y Principios Administrativos - un programa para desarrollar un buen entendimiento de los principios administrativos básicos, y aplicación práctica de los conceptos modernos de motivación.
- * Cursos especiales sobre mercadotecnia, administración de negocios al por menor, administración de contaduría, administración de finanzas y otros.

Después de la introducción y prueba inicial del programa, el personal de P.S. Ross & Partners visitó Barbados periódicamente para asesorar los instructores de Barbados, asegurando así el éxito continuo del programa.

FERROCARRILES DE EGIPTO
Cairo, República Arabe de Egipto.

Como parte de un programa relacionado al diseño e implantación de la fijación de costos de transporte y de un sistema

de contaduría en varios centros de responsabilidad dentro de los Ferrocarriles de Egipto, se solicitó a P.S. Ross & Partners que preparase una serie de seminarios y programas de entrenamiento para explicar los principios y conceptos del sistema recomendado a los ejecutivos de los Ferrocarriles de Egipto.

Después de revisar los requerimientos de entrenamiento, preparamos programas de entrenamiento separados para el cuerpo ejecutivo de los ferrocarriles, para los ejecutivos de finanzas y contaduría, y para el personal de contaduría que fue seleccionado para servir como núcleo del Departamento de Costos propuesto. En total se dieron cuatro cursos (tres de los cuales fueron extensos y detallados) a aproximadamente sesenta y cinco miembros del personal de dicho ferrocarril.

FERROCARRIL NACIONAL DE COREA
Seoul, República de Corea.

Como parte de un programa importante para diseñar e implantar un sistema automático de contaduría comercial y de costos, se prepararon los dos siguientes tipos específicos de entrenamiento:

- * políticas, metodologías y estándares para el diseño y programa detallado de un sistema de mecanización;
- * la conversión de procedimientos de operación existentes a nuevos procedimientos según lo demanda el sistema de mecanización.

Debido a la dispersión física de gran parte del personal bajo entrenamiento (jefe de estación, etc.) y los problemas encontrados al enseñar en una lengua extranjera, se decidió efectuar la mayor parte del programa de entrenamiento utilizando una técnica de autoinstrucción. Hasta ahora se han dado seis programas de este tipo con muy buenos resultados, y se están preparando y verificando cuatro programas adicionales.

SECRETARIA DEL ESTADO, GOBIERNO CANADIENSE
Ottawa, Canadá.

El Departamento de la Secretaría del Estado, como resultado de los movimientos sociales y culturales de Canadá requirió una re-evaluación de la organización y de los procedimientos internos. Los estudios completados para este fin fueron:

- * Desarrollo de una mejor estructura operativa para el grupo de administración.
- * Desarrollo e implantación de un sistema de planificación de programas a través del Departamento.

- * Desarrollo de una organización regional para todas las oficinas.
- * Introducción de un sistema que permita la evaluación de sus programas de ayuda.

DIRECCION GENERAL DE SERVICIOS AGRICOLAS
Ministerio de Agricultura, República de Guatemala.

Este proyecto - en proceso - abarca el establecimiento de sistemas y procedimientos administrativos y contables. El proyecto forma parte de un Convenio de Cooperación Técnica del Banco Interamericano de Desarrollo y trata de los siguientes aspectos:

- * Administración, con recomendaciones sobre la estructura organizacional.
- * Adiestramiento y capacitación de personal.
- * Contabilidad, con la preparación de un manual de costos.
- * Manual de procedimientos para el control de los proyectos de riego y drenaje.
- * Asesoría a la Dirección General.

RECIENTES TRABAJOS RELACIONADOS
CON EMPRESAS PORTUARIAS

CANADA

Gobierno de Nueva Escocia
Servicios Administrativos de Ingeniería
re Organización del Puerto

Este estudio consistió en una revisión de la organización del Puerto de Halifax, Nueva Escocia. Como resultado del mismo, hicimos recomendaciones al gobierno relacionadas a la estructura de la organización de las autoridades locales portuarias.

Gobierno de Nueva Escocia, Canadá
Departamento de Fomento re Auto-Puerto

El gobierno de la provincia de Nueva Escocia en sociedad con la Canadian National Railways (Empresa Nacional de Ferrocarriles Canadienses) son los dueños y encargados del manipuleo de autos en Halifax, Nueva Escocia, y se hacen cargo de unos 100.000 automóviles por año. El estudio efectuado en este caso fué una revisión de las operaciones existentes (incluyendo la disposición de medios, utilización de la mano de obra, fijación de precios de productos, etc.), la preparación de un proyecto sobre ganancias y pérdidas, un plan de refinanciación y cambios en los sistemas vigentes de contaduría y administración.

Sociedad Limitada Internacional de Envases de Halifax
Halifax, Nueva Escocia, Canadá

Este cliente es uno de los principales accionistas y agentes de venta de la estación terminal de envases en Halifax, y cuenta a su disposición tres grúas, en dos muelles, que le permiten hacerse cargo de más de 100.000 envases por año. En este caso efectuamos una serie de estudios relacionados con una variedad de asuntos tales como avalúo de las alternativas de expansión, diseño de sistemas administrativos de contabilidad, avalúo de tasa y arancel para envases, tráfico de embarque y desembarque, y otros servicios de la estación terminal tales como rellenar y vaciar los envases.

Gobierno de Nueva Escocia, Canadá
Departamento de Fomento re Expansión de la Estación Terminal de Envases

En este estudio se hizo una comparación detallada de operaciones y finanzas usando cuatro métodos alternativos para tratar de determinar las posibilidades de aumentar la capacidad del manejo de envases en la estación terminal de Halifax. Este sería un cambio de 150.000 envases por año a 300.000 envases

por año. En este análisis tuvimos que incluir los medios ferroviarios necesarios como así también el costo de operación ferroviario. También comparamos el factor económico entre el costo de operaciones de una estación de dos terminales y una estación de una sola terminal.

Gobierno de Nueva Escocia, Canadá
Departamento de Fomento re Trident Steamships Limited

Este fue un estudio relacionado a un análisis económico de un servicio bajo un método de embarque y desembarque de carga entre Halifax, Nueva Escocia y St. John's, Terranova, como así también el posible aumento que podría obtenerse en el volumen por medio de un método selectivo de reducción de la tarifa. Este informe concluye dando una opinión sobre la viabilidad de este servicio y una recomendación sobre el nivel de participación financiera de parte del gobierno.

Comisión Nacional Portuaria
Ottawa, Canadá

Uno de nuestros miembros principales sirvió como asesor privado a la Comisión Nacional Portuaria Canadiense y condujo un extenso estudio relacionado a establecimientos de organizaciones industriales en la Oficina Principal de la Comisión Nacional Portuaria y en cinco puertos de esta Comisión a través del Canadá.

EL REINO UNIDO

Comisión Rochdale - El Reino Unido

Fuimos contratados por la Comisión Rochdale como asesores de "Una investigación de los puertos británicos más importantes". Esta investigación fue solicitada por el gobierno británico y estaba relacionada con todos los aspectos de la industria portuaria. Dicho estudio tomó doce meses y nuestro objetivo principal radicó en asuntos de finanzas, costos y gastos portuarios. Además, presentamos un informe sobre sistemas de información administrativa, el uso de computadoras y varios otros asuntos administrativos.

Consejo Nacional de Puertos

Este estudio consistió en preparar en detalle una comparación de costos entre los puertos de Londres, Liverpool y Southampton y los de Hamburgo, Amberes, Dunkerque y Rotterdam. El fin de este estudio fue determinar si los puertos de Europa continental poseen ventajas especiales que les permiten cargar menos que los puertos de Gran Bretaña; hacer una distinción de las ventajas entre las características naturales y las artificiales y hacer un análisis cuantitativo de los efectos de dichas ventajas.

Consejo Nacional de Puertos

Este estudio consistió en la evaluación económica de una sección transversal de las operaciones de la estación terminal de envases en el Reino Unido y comprende un gran número de depósitos de envases grandes radicados tanto en las zonas portuarias como en las zonas interiores de despacho.

ESTADOS UNIDOS DE NORTE AMERICA

Puerto de Seattle Seattle, Washington

El puerto de Seattle es una de las autoridades portuarias municipales principales creada en 1911 con el fin de adquirir, construir, desarrollar y mantener mejoras portuarias, y a la vez suministrar una estación terminal con servicios ferroviarios, marítimos y aéreos. Dichas autoridades son dueños de doce terminales marítimas principales, varias terminales relacionadas especialmente con la industria pesquera, dos dársenas para embarcaciones menores, y el Aeropuerto Internacional Seattle-Tacoma.

Nuestra organización ha estado suministrando a este puerto servicios continuos de interventores y asesores administrativos. A continuación presentamos un resumen de algunos de estos recientes servicios:

Revisión de las operaciones de terminales marítimas

Este estudio consistió en la revisión de sistemas y en recomendaciones para el mejoramiento de todas las operaciones de terminales marítimas. Incluyendo así mismo asuntos como mercancías pertenecientes al embarcador, bienes del Puerto de Seattle, métodos de control de barreras, y forma de facturación de los cargos de almacenaje.

Desarrollo de los métodos de operación de las terminales marítimas.

En este caso ayudamos a las autoridades del puerto de Seattle en la redacción de métodos de operación de las terminales marítimas. Ayudamos también en el diseño y ejecución de un sistema integral para el control de carga y la facturación de almacenamiento, usando una máquina computadora. Además de lo arriba mencionado hicimos un estudio de la organización del departamento de las terminales marítimas y redactamos descripciones de las tareas para cada uno de los empleos.

Puerto de Portland
Portland, Oregon

El Puerto de Portland es responsable por la promoción de los intereses marítimos, de despacho, aéreos, comerciales e industriales de su distrito. Sus operaciones incluyen puertos marítimos, aeropuertos, terminales, muelles, desarrollo de bienes raíces comerciales, astilleros y dragado.

La Comisión del Puerto de Portland nos solicitó que hagamos un estudio para identificar y estructurar los objetivos y la organización del puerto. Nuestro trabajo consistió en avaluar los métodos directivos y administrativos existentes, determinar el criterio usado en la selección y valuación de los objetivos portuarios, y luego presentar recomendaciones para mejorar el desarrollo de la organización.

OTROS PAISES

Phuket, Thailandia

Este fue un estudio sobre aspectos financieros relacionados a la posibilidad de construir un puerto de aguas profundas en Phuket, al sur de Thailandia. Esta asignatura comprendió la preparación de un modelo de finanzas que simulase, por un período de diez años, todos los gastos de operación y el desembolso de capital, y las ganancias resultantes al puerto, dado varios niveles del tráfico y las condiciones de operación. En este caso les aconsejamos también sobre el personal necesario y las estructuras arancelarias.

Puerto Zayed, Abu Dhabi

En este caso el Gobierno de Abu Dhabi nos solicitó que hagamos un estudio sobre la situación financiera, económica y de organización del puerto de Zayed. Nosotros les aconsejamos con referencia al nivel de gastos de puerto y de manutención y preparamos una estructura arancelaria; instituimos objetivos y metas de finanzas para el puerto; presentamos una nueva estructura administrativa; recomendamos la introducción de un sistema específico de información administrativa, aconsejándoles sobre cambios en la organización y en los métodos del Departamento de Aduana.

Puerto de Mina Sulman, Bahrain

Este proyecto fue efectuado conjuntamente con una firma de ingenieros asesores. Nuestra responsabilidad fue aconsejar sobre sistemas y objetivos portuarios; estructura administrativa y de organización; información de contabilidad y procedimientos administrativos; y sobre el desarrollo de tarifas portuarias.

Doha, Estado de Qatar

Recientemente hemos obtenido, conjuntamente con una firma de ingenieros consultores, el contrato para la preparación de un plan detallado de desarrollo para los puertos de Qatar. Durante la primera fase de este proyecto asesoramos en cuanto a los procedimientos de contabilidad y administración, organización y tarifas portuarias. Durante la segunda fase, nuestra reponsabilidad es la de proveer los datos financieros para el plan de desarrollo portuario preparado por nuestros ingenieros y economistas asociados.

Administración de Navegación y Puertos, Irán

En junio de 1975 el gobierno canadiense nos encargó la asistencia a la Administración de Navegación y Puertos de Irán para crear una organización de tipo guardacostas. Hasta el momento, la primera fase de delimitación del proyecto total ha sido completado. En esta fase tuvimos que identificar los cambios y mejoras a los servicios marítimos existentes y la creación de servicios adicionales, ya sea necesarios o deseables, para ejercer un mejor control de la navegación en aguas territoriales de Irán. El plan detallado de puesta en marcha y la puesta en marcha misma son las demás fases del proyecto.

PROYECTOS DE ASESORAMIENTO DE FERROCARRILES

P.S. Ross & Partners se ha encargado de proyectos de administración de ferrocarriles en Canadá y en el extranjero, tanto para la industria privada como para las grandes agencias de préstamo y desarrollo. Las páginas siguientes presenta una gama amplia de tales proyectos.

BRITISH COLUMBIA RAILWAY COMPANY Vancouver, Canadá

B. C. Railway (anteriormente Pacific Great Eastern Railway) es propiedad del gobierno de la provincia de British Columbia. Esta empresa opera líneas de más de 1.162 millas (1.868 kms.) desde Vancouver Norte hasta Fort Nelson en la parte noreste de la provincia. Renta bruta para 1973 fué del orden de Can.\$ 49 millones, con un valor total de la carga de \$ 105 millones (8 millones de toneladas).

Preparamos un estudio para proporcionar a la compañía con información y recomendaciones referente a una extensión de 420 millas (676 kms.) del ferrocarril a Dease Lake. Durante el transcurso del estudio examinamos todos los factores que afectarían la factibilidad de la extensión; estos factores incluyeron los programas y planes de desarrollo de los gobiernos federal y provincial, especificaciones detalladas de ingeniería, planos de construcción y proyección de costos, proyecciones de ingresos, influencias económicas y sociales, los planes de desarrollo de la industria privada en la región, así como todo material adicional de interés. Se hizo un análisis extenso de la explotación de productos forestales y de minería, ya sea en progreso o planeado para el área cubierta por la extensión.

CANADIAN NATIONAL RAILWAYS Montreal, Canadá

Esta empresa nacional es el sistema más grande de ferrocarriles en Canadá, con más de 36.000 millas (58.000 kms.) de vías. Las estadísticas para las operaciones de 1973 incluyen un volumen de 116 millones de toneladas de carga e ingresos de \$ 1.400 millones.

Por muchos años Canadian National Railways había operado un servicio de nueve barcos de paso, llevando autos, camiones y trenes entre las provincias atlánticas de Canadá, para el Ministerio de Transportes del gobierno de Canadá. Las operaciones de los barcos de paso estaban integradas con las operaciones regionales de la compañía en las provincias atlánticas.

Nos encargamos de un estudio cuyo fin era determinar los roles a desempeñar por el Ministerio de Transportes y el CNR frente a los servicios de barcos de paso de la costa este. Desarrollamos un plan de organización en el que recomendamos la creación de una Autoridad de Barcos de Paso independiente, con el Ministerio de Transportes manteniendo la responsabilidad por la política y los planes a largo plazo. Posteriormente, se ha establecido tal Autoridad de los Barcos de Paso.

AGENCIA CANADIENSE DE DESARROLLO INTERNACIONAL Ferrocarriles de la India

El Ministerio de Ferrocarriles (Dirección de Ferrocarriles) del gobierno de la India opera 62.000 millas (100.000 kms.) de trocha normal y trocha angosta, usadas por nueve sistemas regionales de ferrocarriles. Entre los nueve, estos sistemas llevaron 200 millones de toneladas de carga y 2.500 millones de pasajeros durante 1973. Probablemente el número de empleados sea el más grande de cualquier organización ferroviaria del mundo: 1.391.000 empleados en 1974.

La Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional nos encargó este estudio para el gobierno de la India, con el fin de determinar la necesidad de adiestramiento y desarrollo del grupo de administración media en los ferrocarriles de la India. El estudio resultó en una serie de recomendaciones así como pautas para su puesta en marcha. El estudio incluyó un análisis de la estructura administrativa, el papel y las funciones desempeñados por la administración media y los que tendría que desempeñar en el futuro. Dado el análisis anterior, las necesidades de adiestramiento y desarrollo fueron correladas con los recursos existentes. El análisis de los recursos incluyó un examen de los programas de adiestramiento y desarrollo existentes en India, en el Reino Unido, los Estados Unidos y Canadá, tanto en la industria ferrocarrilera como en institutos de educación y de administración.

AGENCIA CANADIENSE DE DESARROLLO INTERNACIONAL Pakistan Western Railway (PWR)

Pakistan Western Railway, que ahora se llama Pakistan Railway, opera un total de 7.600 millas (12.200 kms.) de vías. El volumen llevado en 1973 fué de 12 millones de toneladas de carga y 132 millones de pasajeros. Los ingresos fueron de 726 millones de rupias por año.

Efectuamos un estudio para la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional para investigar la manera más apropiada y útil de dar ayuda al Pakistan Western Railway. El estudio consistió de un análisis a fondo de los programas puestos en marcha por PWR para que sus operaciones fueran más eficientes; además, las influencias políticas, económicas, de organización y de administración se tomaron en cuenta. Programas propuestos,

pero no necesariamente puestos en marcha, fueron examinados cuidadosamente para determinar si eran de utilidad en la situación existente.

KOREAN NATIONAL RAILROAD (KNR) Seoul, República de Corea

KNR (Ferrocarril Nacional de Corea) es propiedad de la República de Corea. Es el único ferrocarril en Corea del Sur, y por lo tanto, tiene la total responsabilidad de proveer transporte por ferrocarril a la industria coreana y a una población de más de 30 millones de habitantes. En un año promedio, el ferrocarril lleva unos 130 millones de pasajeros y 30 millones de toneladas de carga.

Desde 1968, P. S. Ross & Partners proporcionó asesoramiento al KNR en un número de grandes proyectos bajo los auspicios del Banco Internacional de Reconstrucción y Fomento.

Estudio Técnico y de Administración

El primer gran estudio emprendido para KNR fué compuesto de un número de áreas técnicas y de administración, de importancia a largo plazo. Cada uno de los estudios secundarios mencionados a continuación tienen su propia importancia:

- * co-ordinar la producción y presentación de la información estadística de KNR;
- * examinar la economía de ciertas líneas secundarias aparentemente no rentables, y presentar recomendaciones referente a las medidas más apropiadas;
- * proveer a KNR con asistencia técnica en el diseño y especificaciones de vagones de carga nuevos y más eficientes, y desarrollar un programa de mantenimiento metódico;
- * analizar el diseño y operación de los patios de clasificación existentes y propuestos;
- * determinar el costo actual para el transporte de carga y pasajeros en el ferrocarril; proyectar costos futuros probables, basándose en pronósticos de tráfico;
- * avaluar las ofertas para suplir locomotoras diesel eléctricas y equipo de mantenimiento de vías.

Estudio de Mantenimiento

A pedido de KNR, P. S. Ross & Partners condujo un estudio mayor de las operaciones de taller para avaluar las prácticas

corrientes y para desarrollar técnicas de trabajo, rendimientos y controles administrativos uniformes para el reacondicionamiento metódico del material rodante y el mantenimiento mayor de las locomotoras diesel-eléctricas. Los requerimientos de repuestos fueron correlados con un sistema de control de inventario para minimizar las interrupciones al trabajo de mantenimiento metódico por falta de repuestos.

Proyecto de Sistema de Contabilidad

El proyecto de asesoría más reciente emprendido para KNR fué para el diseño y puesta en marcha de un sistema de contabilidad administrativa y financiera a base de computadoras. Esta asignatura de KNR era con miras especialmente en la puesta en marcha. Hasta la fecha se ha completado lo siguiente para el diseño de sistemas:

- * Intervención de las operaciones del centro de computaciones de KNR para asegurar protección y control adecuado de los datos, y buenas prácticas de operación;
- * Establecimiento de normas y metodologías de documentación detalladas para asegurar que el sistema podría ser modificado y mantenido con razonable facilidad;
- * Se delineó y desarrolló desde un principio un uso para control y planificación de proyectos, así como adiestramiento del personal de contraparte, control para el proyecto existente, y métodos para mejorar las habilidades del personal de contraparte para la administración de futuros proyectos de sistemas.

PROYECTO DE DESARROLLO DEL MALAWI RAILWAY

Malawi Railways Ltd. opera un total de vías de ferrocarril de trocha angosta de 374 millas (601 kms.), incluyendo las vías de su subsidiaria, The Central Africa Railway Company, que es propiedad total de Malawi Railways Ltd. En 1973 las líneas llevaron 1225 miles de toneladas de carga y casi un millón de pasajeros.

Los gobiernos de Canadá y Malawi establecieron un proyecto para rehabilitar y extender el ferrocarril en Malawi. P. S. Ross & Partners fueron encargados de dos proyectos por la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional para ayudar a llevar a cabo este proyecto.

La primer asignatura consistió en desarrollar pautas para la administración del proyecto por el personal de ingenieros canadienses. Las pautas incluyeron organización, relaciones con

el gobierno de Malawi y el ferrocarril, establecimiento de normas de rendimiento, planificación financiera, y control local de costos. Además del desarrollo de las pautas, dimos consejos prácticos referente a la planificación total del proyecto y control y organización del mismo.

La segunda asignatura consistió en el reclutamiento de todo el equipo de administración de ingenieros canadienses, que incluyó el Ingeniero de Proyecto y los ingenieros asistentes, responsables por puentes, estructuras, equipo de operaciones, operaciones de canteras, construcción de las líneas y colocación de la vía.

EGYPTIAN RAILWAYS

Cairo, República Arabe de Egipto

Egyptian Railways, que tiene el sistema más grande de ferrocarriles en el país, se extiende a lo largo del valle del Nilo, desde el Mediterráneo hasta Aswan. La porción desde Alejandría hasta Cairo fué el primer ferrocarril construido en Africa. En 1973, el sistema cubrió 4.149 millas de vías (6.677 kms.) con 16 millones de toneladas de carga y 220 millones de pasajeros.

El primero de los tres proyectos de que nos encargamos consistió en un exámen y análisis de la organización del ferrocarril y el diseño conceptual de la contabilidad y sistema de costos, con el fin de alcanzar las siguientes metas:

- * permitir a la administración reconocer fácilmente y con exactitud el costo de la operación a cualquier nivel;
- * hacer resaltar y explicar variaciones a los rendimientos de las ganancias/costos planificados;
- * proveer datos para el análisis de costos y ganancias de modos de transporte alternativos, para productos específicos y para varias áreas geográficas.

El primer proyecto también analizó y recomendó los requerimientos organizacionales para la puesta en marcha de un sistema de proyección de costos y propuso y desarrolló la organización de un Departamento de Costos.

El segundo proyecto consistió en el diseño, preparación y presentación de cursos de adiestramiento, en respaldo a la introducción de proyección de costos y sistema de contabilidad que indicara las fuentes de responsabilidad de altos costos y pérdidas. Los cursos se diseñaron para los varios grupos de la administración superior del ferrocarril, administración contable, y para el

núcleo de empleados seleccionados para el Departamento de Costos. En total, se presentaron cuatro cursos en los que unos sesenta y cinco empleados del Egyptian Railways tomaron parte.

Los términos de referencia para el tercer proyecto determinaron los objetivos siguientes:

- * instalar un sistema de proyección de costos, contabilidad indicando fuente de responsabilidad, y costos de tráfico;
- * preparar datos adecuados de costos para poder preparar aumentos significantes de las tarifas;
- * proporcionar datos suficientes para permitir su aplicación a la planificación de inversiones;
- * asistir en el establecimiento del Departamento de Costos.

AGENCIA CANADIENSE DE DESARROLLO INTERNACIONAL
Empresa Nacional de Ferrocarriles del Peru (ENAFER)

Debido a dificultades financieras, el ferrocarril operado por la compañía peruana pasó a manos del gobierno peruano en 1972. Una nueva organización, Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú (ENAFER-PERU), fué formada, consistiendo de dos grupos de operaciones. El Ferrocarril Central se extiende desde Lima hasta los Andes, con una ruta cubriendo 409 millas (512 kms.) incluyendo 104 túneles, 59 puentes y 9 vías en zigzag, debido al terreno extremadamente dificultoso a causa de las montañas. Esta es la línea de trocha normal de mayor altitud del mundo, con una altitud máxima de 15.806 pies (4.818 m.). El Ferrocarril del Sur une el puerto de Matarani, sobre el Océano Pacífico, con el Lago Titicaca, la vía navegable de mayor altitud del mundo, y, por medio de barcos de paso, hasta la frontera con Bolivia. La ruta es de un total de 700 millas (1.120 kms.).

A principios de 1974, el gobierno del Perú pidió asistencia técnica al gobierno de Canadá. A pedido de la Agencia Canadiense de Desarrollo Internacional, P. S. Ross & Partners se encargó de realizar un análisis de la solicitud de asistencia técnica y recomendar la manera más útil y apropiada de dar tal asistencia a ENAFER-PERU. Tanto el gobierno de Canadá como el del Perú aceptaron estas recomendaciones.

Más tarde, nuestra empresa fué nuevamente seleccionada para llevar a cabo el proyecto, de 18 meses de duración, que consiste en cuatro fases básicas:

- * estudio, análisis y recomendaciones referente a las políticas y prácticas de contabilidad de ENAFER;

- * diseño, desarrollo y puesta en marcha de un sistema basado en costos para el establecimiento y administración de tarifas;
- * desarrollo de una estrategia y plan de puesta en marcha para el uso de computadoras dentro de la organización de ENAFER; y
- * desarrollo de sistemas y métodos mejorados de la programación diaria de trenes de carga para incrementar el empleo del material rodante.

PROYECTOS DE DESARROLLO ECONOMICO

Breves descripciones de algunos proyectos de desarrollo económico ejecutados por P.S. Ross & Partners.

METAS PARA DESARROLLO ECONOMICO Provincia de Manitoba, Canadá

El Gobierno de Manitoba estableció una Comisión para investigar y establecer Metas de Desarrollo Económico para 1980. Un número de estudios fueron llevados a cabo por la Comisión de los cuales los más significativos fueron:

- a) Participación en la planificación y coordinación de toda investigación ejecutada por la Comisión.
- b) Estudio y desarrollo de estrategias para tasas de sueldos y productividad de trabajo consistente con las metas económicas.
- c) Establecimiento de guías para la industria de Manitoba opuesta a las tarifas propuestas por la Kennedy Round y factores de exportaciones, importaciones y distribución; y
- d) Estudio de oportunidades económicas asociadas con el desarrollo del Aeropuerto de Winnipeg.

EL DESARROLLO ECONOMICO DE PICKERING NORTE Gobierno de Ontario, Canadá

Un estudio comprensivo fué llevado a cabo para el potencial de desarrollo económico de Pickering Norte, una nueva ciudad propuesta, al este de Toronto. Este estudio comprendió: la definición de objetivos y metas económicas; la evaluación de oportunidades económicas y restricciones sobre la nueva ciudad en términos de su localización geográfica cerca del Greater Toronto y Oshawa-Whitby; el desarrollo de suposiciones basadas en tendencias económicas demográficas internacionales, provinciales y de infraestructura regional; una evaluación del impacto potencial económico de un aeropuerto principal propuesto vecino al Norte de Pickering; investigación de otras experiencias de nuevas ciudades en Europa y Norte América; y la formación de recomendaciones preliminares para una estrategia de desarrollo económico para Pickering Norte y de un plan de acción para el cual la estrategia podría ser implementada.

ESTUDIO DE BASE ECONOMICA Gobierno de Alberta, Canadá

Se efectuó un estudio de investigación de la base económica de Northern Alberta. Este incluyó: una búsqueda comprensiva

de fuentes de información relacionadas con la base económica de la región; la identificación de deficiencias en la información existente; y, el desarrollo de un plan de acción que podría remediar estas deficiencias. Se documentó también un análisis preliminar y una descripción de la economía regional.

PLAN DE DESARROLLO ECONOMICO British Columbia, Canadá.

Se efectuó una encuesta económica comprensiva del Distrito Regional de Comox-Strathcona, British Columbia. Posteriormente, el Distrito de Campbell River pidió a la firma que hiciera una programa detallado que identificara oportunidades específicas de desarrollo y una organización apropiada para su implementación.

IMPACTO DE INFLACION Y FINANZAS Consejo para Negocios Canadienses

Se llevó a cabo en 1975 un estudio del impacto de la inflación en los negocios canadienses. Un total de 35 industrias incluyendo las industrias de transporte y comunicación fueron cubiertas por el estudio, y se eligió una compañía representativa en cada industria para análisis detallado del efecto de la inflación en términos de los costos de reemplazar los inventarios y los bienes productivos de la firma de manera de mantener su capacidad productiva o de operación. Se analizó también los efectos del sistema de impuesto y de los métodos tradicionales de contabilidad.

ESTUDIOS DE DESARROLLO INTERNACIONAL

La siguiente es una lista breve de algunos de los estudios económicos ejecutados fuera de Canadá.

- (a) Un estudio del sistema de contabilidad, procedimientos de operación y organización de gerencia de la Federación Cooperativa de Agricultura Nacional de la República de Corea;
- (b) En representación del Centro de Investigación de Desarrollo Internacional (Canadá), se efectuó un estudio de la información individual y colectiva y de las necesidades de información de seis centros internacionales de investigación de agricultura localizados en Perú, Colombia, México, Nigeria, India y Las Filipinas.
- (c) Un estudio de organización y sistemas para la Corporación Venezolana de Fomento en cooperación con otra firma consultora.
- (d) Dirección de una serie de Task Forces responsable por el desarrollo de un plan de cinco años para una nación

Africana para establecer un sistema de distribución en alrededor de 100 localidades a través del país;

- (e) Un estudio de mercadeo de venta al por mayor y al detal para una agencia de Gobierno del Caribe.

PROYECTOS DE PLANIFICACION Y POLITICA DE TRANSPORTE

La siguiente lista representa proyectos de transporte terrestre, aéreo y marítimo.

Transporte Terrestre

ESTUDIO DEL IMPACTO DE TARIFAS DE FERROCARRIL

Se llevó a cabo un estudio mayor para el Comité Federal Provincial sobre Western Transportation para evaluar el impacto de varias políticas de tarifas de carga sobre el desarrollo nacional y regional, localización industrial y otros modos, ejecutado como parte de un consorcio. El trabajo se centró principalmente en el impacto industrial en términos de normas de tráfico y localización industrial. Se examinaron cincuenta sectores industriales en términos de esfuerzos a corto y largo plazo. Se desarrollaron perfiles de la industria, y se examinaron factores de crecimiento y desarrollo, se exploraron asuntos de transporte y se evaluó la sensibilidad industrial.

ESTUDIO DE AVERIGUAMIENTO DE COSTOS DE ROADBED

La firma fué miembro de un consorcio nombrado por el Comité Federal-Provincial sobre Western Transportation para examinar varias alternativas para aliviar a los ferrocarriles nacionales de la parte correspondiente de costos de roadbed. Este incluyó adquisiciones del gobierno, compras y arrendamientos, préstamos a bajo interés y otros métodos indirectos. Las actividades principales de la firma fueron implicaciones de organización, gerencia y contabilidad para los ferrocarriles y el Gobierno.

ESTUDIOS DE MICRO-RACIONALIZACION: SISTEMA DE FERROCARRILES PARA INTERLAKE Y ELROSE REGION EN WESTERN CANADA

La firma está actualmente llevando a cabo una evaluación económica, de ingeniería, financiera y social de la racionalización del sistema de transporte carretero y ferroviario en Eastern Canada. Se ha desarrollado una metodología de racionalización básica y está siendo aplicada en dos regiones. Se han identificado un número de opciones de racionalización y se está evaluando el impacto económico de cada opción. Una parte importante del estudio es la evaluación del impacto social y de comunidad de los ferrocarriles y sistema de manejo de los granos sobre las comunidades de las praderas. Asistencia técnica está siendo provista por De Leuw Cather y otros técnicos especializados en psicología rural.

FEDERAL GRAINS GROUP
Oficina del Ministro de Agricultura

En representación del Federal Government Grains Group la firma condujo una serie de estudios sobre los costos actuales y proyectados de las logísticas del manejo de granos. Se analizaron costos al nivel de elevadores del país para varias categorías incluyendo portes de elevadores. Se examinaron también ahorros de costo potenciales a través de la consolidación y racionalización de los elevadores del país. Un estudio similar fué ejecutado para la Great Lakes Eastern and Pacific Coast Terminal. Basado en los estudios analíticos y de investigación, el Federal Grains Group vió la necesidad de cambios en el sistema de manejo y transporte de granos en Western Canada. Se describieron sistemas alternativos basados en un intensivo programa de investigación que incluyó el exámen de sistemas en Australia, Estados Unidos y Argentina.

SISTEMA DE TRANSITO RAPIDO DE CAPACIDAD INTERNEDIA (ICTS)
Transurban Systems Canada Limited (TUSCAN)

Este nuevo modo de transporte está diseñado para reunir la demanda creciente en muchas ciudades congestionadas para un sistema de tránsito público con una capacidad de pasajeros que puede llenar el hueco entre buses de baja capacidad y sistemas de metro con capacidad alta. En 1974, la firma llevó a cabo una evaluación de la demanda estimada futura en 14 ciudades canadienses para 1985 y estimó la parte del mercado que obtendrá TUSCAN, incluyendo un resumen indicando las suposiciones de las estimaciones, y los análisis financieros que incluyeron proyecciones de ingresos y flujo de caja tomando en cuenta las ventas potenciales en Canadá y centros Latino Americanos seleccionados.

Transporte Aéreo

ESTUDIO DE IMPACTO ECONOMICO
Aeropuerto Internacional de Vancouver, Canadá.

Este estudio comprendió el análisis del impacto económico presente y proyectado del aeropuerto en la economía regional. Este estudio fué conducido para el Ministerio de Transporte de Canadá y proveyó importante material para los estudios del Plan Maestro.

Los impactos económicos presentes y futuros que se examinaron fueron:

- * estimaciones de empleo directo, ingresos, compras y otros gastos, y tendencias de crecimiento relacionados al aeropuerto;
- * recopilación de futuras políticas y programas del sector público y privado que podría impactar la posible expansión futura;

- * estimaciones de los ingresos del sector público y costos aplicables al aeropuerto;
- * estimación del impacto del uso de suelo, valor de la tierra y base de impuestos asociada con el aeropuerto;
- * estimación del impacto de la posible expansión del aeropuerto sobre los usuarios que dependen mucho del aeropuerto;
- * estimación a través de una amplia encuesta industrial del impacto económico general de la propuesta expansión del aeropuerto.

ESTUDIO DE IMPACTO ECONOMICO Aeropuerto Internacional de Victoria, Canadá

Este estudio determinó el impacto económico presente y futuro del Aeropuerto Internacional en las áreas de la Isla de Vancouver, con especial énfasis en la Península de Saanich y en las áreas de Sidney, North Saanich y Victoria. Este estudio fué conducido para el Ministerio de Transporte.

ESTUDIO DE IMPACTO ECONOMICO Aeropuerto Internacional de Ottawa

Actualmente se está llevando a cabo un estudio del impacto del Aeropuerto de Ottawa en la economía de la Región de la Capital Nacional. Una parte integral de este estudio será el desarrollo de una metodología de propósito general para evaluar el impacto del aeropuerto sobre la economía regional.

DESARROLLO DEL AEROPUERTO REGIONAL Northern Manitoba, Canadá

La firma recientemente ejecutó un estudio que incluyó un análisis del impacto socio-económico del mejoramiento de las pistas provinciales de aterrizaje en Northern Manitoba. Este trabajo se llevó a cabo como parte de una revisión general de las operaciones y productividad de la aerolínea regional e incluyó una revisión del crecimiento proyectado y de las necesidades de carga y pasajeros en comunidades remotas y se proyectó comparaciones de formas alternativas de transporte.

PLANIFICACION DE AEROLINEAS Y OPERACIONES

Varios miembros de la firma han tenido puestos principales en el área aérea de las Fuerzas Armadas Canadienses proveyéndonos con considerable conocimiento en la gerencia de transporte aéreo. Nuestra firma asociada, Touche Ross & Co. trabajó por muchos años como auditores de Air Canada, la

aerolínea nacional canadiense.

LINA CONGO
República del Congo, Africa

En representación de la Agencia Canadiense para el Desarrollo Internacional, la firma proveyó dos consultores para esta aerolínea nacional para asistir al Director General en resolver problemas de gerencia y a supervisar el trabajo de los trabajadores asignados por CIDA para un proyecto de aviación civil en el país.

Transporte Marino

HALIFAX INTERNATIONAL CONTAINERS LIMITED
Halifax, Nova Scotia, Canadá

Se han conducido una serie de estudios para este cliente el cual es uno de los dueños principales y agente de mercadeo para el terminal de contenedores de Halifax, una facilidad con dos amarraderos y tres grúas manejando en exceso de 100,000 levantamientos de contenedores por año. Los estudios han abarcado desde la evaluación de las alternativas de expansión hasta el diseño y gerencia del sistema de contabilidad y la evaluación de tasas y tarifas para contenedores, tráfico roll-on roll-off (Ro/Ro) y otros servicios de terminales tales como empaquetamiento y desempaquetamiento de contenedores.

GOBIERNO DE NUEVA ESCOCIA, CANADA
Departamento de Desarrollo re Trident Steanships Limited

Este estudio comprendió el análisis económico de un servicio de carga roll-on roll-off (Ro/Ro) desde Halifax, Nova Scotia a St. John's, Newfoundland, así como también aumentos posibles de volúmenes que podrían ser alcanzados a través de la reducción selectiva de tasas. El informe concluyó con un juicio sobre la viabilidad del servicio y una recomendación sobre el nivel de participación por parte del gobierno.

NATIONAL HARBOURS BOARD, Canadá

La firma actuó como consultores financieros a la Ports Policy Task Force del Gobierno Canadiense, formado para desarrollar un nuevo sistema para la organización y gerencia de puertos en Canadá. Se recomendó objetivos financieros, estructura financiera y se desarrolló un concepto para el manejo y control del sistema basado en la relación esperada entre Comisiones de Puerto locales y la autoridad responsable del Gobierno Federal.

PROYECTOS RELACIONADOS CON PUERTOS INTERNACIONALES

En 1975 se llevó a cabo en representación del Gobierno Canadiense la tarea de asistir a la Organización de Puertos y Embarques de Irán en la creación de una organización del tipo guardia costera. Touche Ross International fué, por otra parte, responsable por estudios de desarrollo de puertos en Tailandia, Abu Dhabi, Bahrain y en el Estado de Qatar.

AVIATION PLANNING SERVICES LTD. (A.P.S.)

La compañía Aviation Planning Services Ltd. fué fundada a principios del año 1967 para proveer servicios profesionales de consultoría en todos los sectores de la industria aeronáutica. La especialización de la compañía está dirigida directamente hacia las líneas aéreas de transporte, planificación de aeropuertos, aeronáutica general, análisis de productos para manufacturas y planificación de varios sistemas aeronáuticos y el desarrollo de programas.

A.P.S. y su gran personal especializado en disciplinas tales como ingeniería, ciencia en computación, operación de vuelos, economía, medio ambiente y mercado, están equipados para analizar y dar recomendaciones a numerosos proyectos de todo tamaño en el campo de la aeronáutica. Además, la firma está dedicada a mantener la paz con los más recientes desarrollos en todas las fases de la industria. A.P.S. con sumo cuidado aprecia las realidades de hoy con las necesidades del mañana en la forma más efectiva profesional y costos con las proporciones aceleradas de los desarrollos ocurridos en cada faceta de la aeronáutica.

La firma ha realizado proyectos para líneas aéreas domésticas e internacionales; operadores de aeroplanos comerciales; gobiernos extranjeros, federales, provinciales y locales; organizaciones industriales y financieras; y compañías de manufacturación de aeroplanos.

La firma A.P.S. colabora con firmas de ingeniería y arquitectura en estudios que requieren datos coordinados. A continuación se muestra una lista de los proyectos más recientes realizados por la compañía:

Proyecto

Cliente

Airside Analysis for Piarco and Crown
Point Airports

Gobierno de Trinidad
y Tobago

A Study and Forecast of the Potential
International Transit Air Traffic Through
Halifax International Airport in the
Period 1969 to 1979.

Ciudad de Halifax

A Feasibility Study of the Potential of
Gander International Airport as a North
Atlantic Air Cargo Transshipment Center

Provincia de Terranova
y Labrador

ProyectoCliente

Aero Commander Maintenance Review

Alcan Jamaica Ltd.

A Feasibility Study of the Potential of
Goose Bay Airport as a North Atlantic
Air Cargo Transshipment Center

Provincia de Terranova
y Labrador

Cost/Benefit Analysis of the Potential
for Transshipment of North Atlantic Air
Cargo in the New England Region

General Aviation
Services Ltd.

Toronto Airport Simulation (Malton only
case)

Department of Trans-
port.

Evaluation of Two Airport Systems at
Montreal

CP Air

Review of Aviation Activity at Frede-
ricton, St. John and Moncton.

Firma de ingenieros
canadiense.

Indonesia Civil Aviation Sectoral Study
Preliminary Master Plans for 22 Airports
Airline System Study and Training
Requirements

Agencia Canadiense
para el Desarrollo
Internacional.

Analysis of the Environmental and Eco-
logical Effects of the Demonstration
STOP Service between Montreal and
Ottawa

Transportation Develop-
ment Agency (MOT)

Winnipeg International Airport Master
Plan

Gobierno de Canadá

A Facility and Operations Planning Study
for the New International Airport in the
Rio de Janeiro Area

Gobierno de Brasil/
Acres International
Ltd.

Ain-Side Analysis, Malaysian Airport
Project

Consorcio de ingenie-
ros y arquitectos.

A Feasibility Study of Emergency Airlift
between Sydney, N.S. and Stephenville,
Newfoundland and Air Freight Service to
Newfoundland.

Gobierno de Canadá

Airport Charges Study - Forecast of the
Ministry of Transport and Air Adminis-

Air Transport Associa-
tion of Canada.

ProyectoCliente

tration Expenditures and Comparison
with Forecast Revenues (Top 60 Airports).

Simulation of Air-Side Operations of
Toronto International Airport

Civil Aviation Research
and Planning - Minis-
try of Transport

Edmonton Aviation Forecasts and the
Quality of Air Services to Edmonton

City of Edmonton

Estimating Future Year Airline Schedules
at Airports in the Toronto Region

Ministry of Transport

Report on the Potential for a Feeder
Commuter Application of STOL Air Trans-
portation in the Lower Coastal Region
of British Columbia.

Ministry of Transport

Edmonton Area Aviation Systems Master
Plan Study

City of Edmonton/Minis-
try of Transport

Development of International Air Passen-
ger Travel - Africa

African Civil Aviation
Commission

Master Plan and Preliminary Design for
Jakarta International Airport

Government of Indone-
sia

The Feasibility of an Expanded Domestic
Airline Route Structure and Implementa-
tion Study of a Pilot Network of De-
velopmental Air Service, in Turkey.

International Civil
Aviation Organization

Development Alternatives for Norman
Rogers Airport, Kingston, Ontario

City of Kingston

Vancouver Noise Extension

Ministry of Transport

An Evaluation of IFR Runway Requirements
- Vancouver International Airport

Ministry of Transport

The Economic and Technical Evaluation of
Regular Air Services in Northern
Saskatchewan

Department of Northern
Saskatchewan

Pro Forma Application to Air Transport
Committee for Western Demonstration
Service

Department of Industry
Trade and Commerce,
Manitoba

ProyectoCliente

Aircraft Selection Study

Dept. of Northern
SaskatchewanThe Potential for New Canadian Trans-
Border Routes and Market Analysis of
Potential Traffic in Western Canada

A U.S. Air Carrier

Evaluation of STOLport Site Locations
in Greater Toronto

Ministry of Transport

The Effects of Introducing STOL Service
on Malton DevelopmentTransportation Deve-
lopment Agency (MOT)

Ottawa STOLport Site Selection

Ministry of Transport

Edmonton Area Aviation Systems Master
Plan StudyCity of Edmonton -
Ministry of Transport

Site Selection for Menado Airport

Government of Indone-
siaMaster Plan and Preliminary Design for
Jakarta International Airport

Govt. of Indonesia

Analysis of Airspace/Operational/
Development Alternatives for Vancouver
International AirportVancouver Airport
Planning Team (MOT)Ottawa STOLport Evaluation -Permanent
Site

Ministry of Transport

Development Alternatives for Norman
Rogers Airport, Kingston, Ontario

City of Kingston

Vancouver Airspace Simulation

Ministry of Transport

Airport Ground Equipment Survey

Govt. of British
ColumbiaPacific Western Airlines - Maintenance
Base SelectionPacific Western
AirlinesAn Evaluation of IFR Runway Requirements
Vancouver International Airport

Ministry of Transport

Master Plan for New International Airport
at FujairahMinistry of Public Works
United Arab Emirates.

Descripción de proyectos típicos.

1.- Estudio Sectoral de Indonesia.

Este proyecto fué el estudio de la infraestructura de la aviación civil y específicamente tratando con los 22 aeropuertos de más actividad en Indonesia (excepto Jakarta). Además de los sistemas funcionales, fueron los estudios de centros del tráfico y rutas aéreas, telecomunicaciones, direcciones de navegación y servicios de meteorología, el estudio incluyó un Plan Conceptual principal para cada aeropuerto. Las recomendaciones fueron hechas para mejorar y desarrollar los pavimentos, edificios de las terminales, ayuda de navegación, equipos de telecomunicaciones, iluminación, energía, equipo de mantenimiento de aeropuertos, almacenamiento de combustibles y meteorología.

Los aeropuertos que cubrió el estudio fueron:

Ambom	Jogyakarta	Pekanbaru
Ampenan	Kupang	Pontianak
Balikpapan	Medan	Semarang
Banjarmasin	Menado	Surabaya
Biak	Padang	Tanjungkarang
Denpasar	Palembang	Tanjungpandan
Jambi	Pangkalpinang	Tarakan
		Ujung Pandang

Este estudio fué realizado para "The Canadian International Development Agency".

2.- Plan de Aeropuertos Nacionales de Malasia y Plan Maestro para:

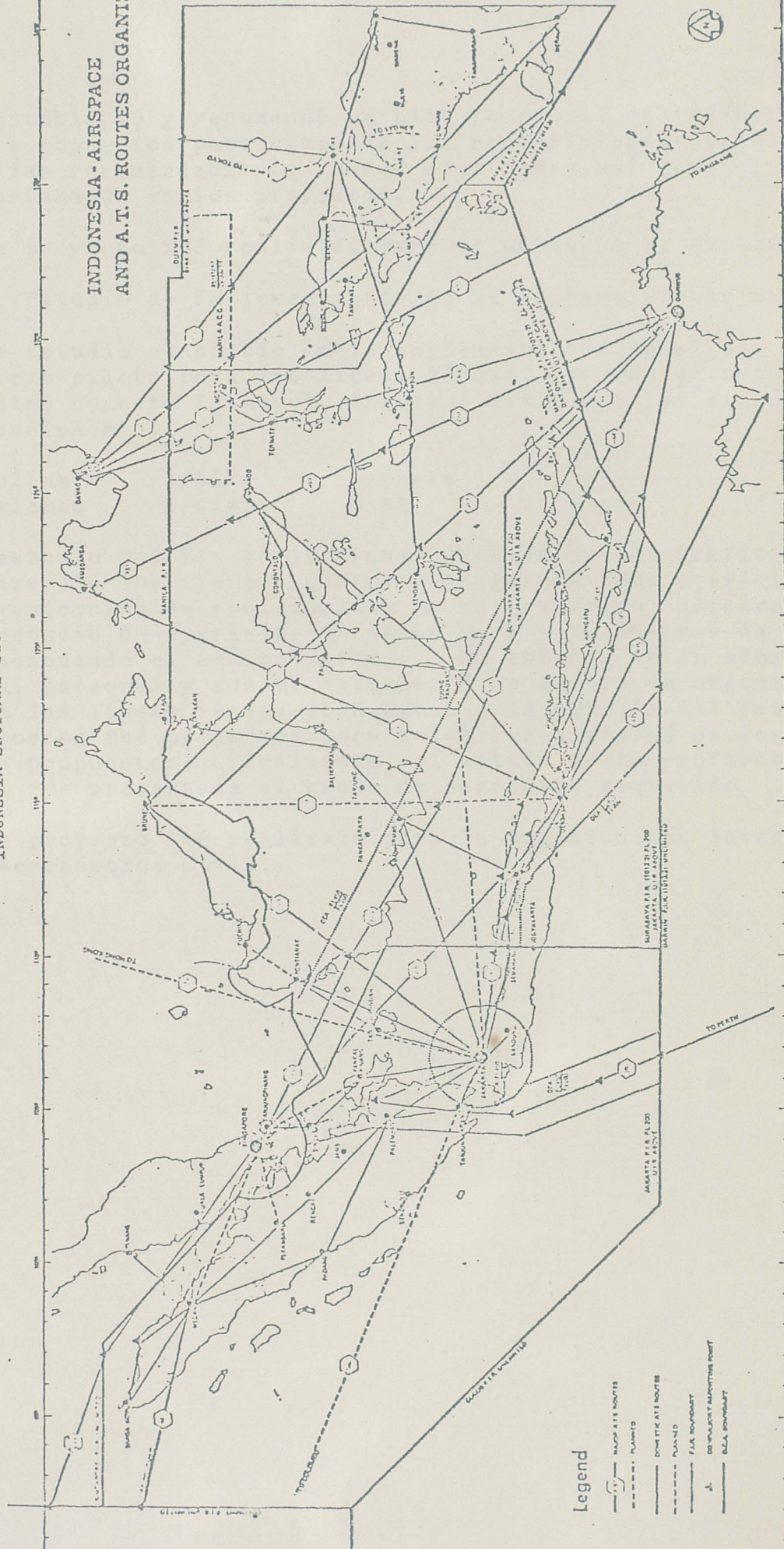
- Aeropuerto Internacional de Kuala Lumpur
- Aeropuerto Internacional de Penang
- Aeropuerto de Kuching
- Aeropuerto de Sandakan.

El plan alcanzó, en grandes términos, el desarrollo físico de las facilidades de aeropuertos en el Oeste (8) y Este (9) de Malasia.

Se desarrolló la predicción de pasajeros para los aeropuertos durante un período de los próximos 20 años. Una investigación e inventario completo de las facilidades en aeropuertos presentes fué realizado, así como la capacidad y condiciones de estas facilidades.

INDONESIA SECTORAL STUDY

INDONESIA-AIRSPACE AND A.T.S. ROUTES ORGANIZATION



Se estableció y recomendó un plan funcional del desarrollo de los aeropuertos para competir los requerimientos predictos. Amplias recomendaciones fueron efectuadas así como el orden de prioridad de varios proyectos.

Este proyecto fué realizado para el Gobierno de Malasia.

3.- Estudio de Implementación de un Sistema Piloto en Turquía.

Este estudio consistió en la implementación detallada de un sistema piloto para las líneas aéreas. La red de rutas propuesta, conecta Istambul, Ankara e Izmir con las siguientes ubicaciones:

Gulluk	Aydin	Isparta	
Dalaman	Denizli	Usak	Alyon

El estudio dió las proyecciones detalladas del tráfico y desarrolló los tiempos que proveen los máximos servicios y conveniencias de conexiones a un costo mínimo, mientras que un estudio de operación de aeroplanos y parámetros de costos relacionando el equipo óptimo. Un estudio de la administración, personal y costo, estableció un cuadro de organización para las líneas aéreas propuestas y un detalle del estimado de costos fué preparado para todos los aspectos de los servicios propuestos. Finalmente, el estado de la proforma financiera fué presentaba al grado de exactitud requerido.

Este proyecto fué realizado para la Organización Internacional de Aeronáutica Civil.

SERVICIOS CIENTIFICOS Y TECNICOS

Servicios Científicos y Técnicos, (SERCITEC) ofrece una gama completa de servicios técnicos, desde breves consultas hasta servicios completos de Ingeniería, Arquitectura y Supervisión de Proyectos.

Fundada en 1966, como resultado de las inquietudes de un grupo de jóvenes profesionales dominicanos, SERCITEC viene a llenar una necesidad en el ámbito técnico dominicano. Reune en sus filas las experiencias individuales de cada uno de sus miembros para brindar al país sus capacidades en forma organizada y con una alta eficiencia técnica. Varios de nuestros asociados han obtenido su especialidad en el extranjero y especialmente en los Estados Unidos de América.

LISTA PARCIAL DE TRABAJOS REALIZADOS

1. 1966. Estudio de Prefactibilidad de las Cuencas de los Ríos Ozama, Haina, Nigua, Mizao y Ocoa.

Como contraparte de la Parsons Corporation durante el Estudio Preliminar de las Hoyas Hidrográficas de los Ríos Ozama, Haina, Nigua, Mizao, Baní y Ocoa realizado por dicha compañía, SERCITEC ejecutó los siguientes trabajos:

- a) Sondeos Hidrogeológicos en la investigación de Aguas Subterráneas.
- b) Análisis Granulométrico de muestras y ensayo de materiales.
- c) Pruebas de compactación de materiales.
- d) Estudios Hidrológicos.
- e) Acopio de datos.

Estos trabajos fueron realizados a entera satisfacción de la Parsons Corporation.

Valor del Contrato: 25,000.00

C o n t i n ú a

- 2 -

2. 1966. Diseño de Talleres del INDRHI

Se realizó el diseño completo de los Talleres del INDRHI en Santo Domingo. El trabajo incluyó el Estudio de Mecánica de Suelos, Diseño del edificio mediante un sistema de losas sin vigas, chequeo de la estructura de acero, Diseño de una viga riel, etc.

Valor del Contrato: RD\$ 3,000.00

3. 1967. Diseño del Sifón del Canal Caño bajo el Arroyo Jicomé.

Se hicieron los cálculos hidráulicos y estructurales para la construcción de un Sifón del Canal Caño bajo el Arroyo Jicomé. El Sifón diseñado para 12 M³/seg. tendrá un costo estimado en \$27,800.00

Valor del Contrato: RD\$ 1,240.00

4. 1967. Dique Derivador del Canal Roselia.

Se estudiaron diversas alternativas para diseño de un dique derivador en el Canal Roselia. La Obra seleccionada fué un dique de gabiones que resultó ser la estructura más apropiada a las condiciones geológicas de sitio. El costo del dique será de \$85,700.00.

Valor del Contrato: RD\$ 7,800.00

5. 1967. Prolongación del lateral Los Guineos del Canal Caño.

Este estudio comprendió la Rehabilitación de un tramo del lateral Los Guineos y la prolongación de éste. Se estudió una longitud total de 14 kms. de Canal que incluyó el trazado del Canal, estudio topográfico del Canal y Diseño de estructuras. El costo de las obras ascendió a

Valor del Contrato: RD\$ 5,200.00

6. 1967. Estudio Canal Mizaito.

En un concurso celebrado en el INDRHI en Enero de 1968 para el Estudio del Canal Mizaito, SERCITEC presentó la propuesta más aceptable habiendo proclamado la Comisión designada al efecto a nuestra firma como ganadora del Concurso (nunca se nos otorgó el contrato correspondiente).

C o n t i n ú a

- 3 -

7. 1968. Diseño de Estructuras para el Canal Yabacao.

El Ing. Ernesto Van der Linde, contratista a cargo de la construcción del Canal Yabacao, contrató con SERCITEC el diseño de diversas estructuras en este Canal, que incluían Flumes, alcantarillas, pasos de agua, Drenajes, Compuertas, etc. El costo total de dichas obras ascendió aproximadamente a \$85,000.00.

Valor del Contrato: RD\$ 1,900.00

8. 1968. Estudio de Factibilidad de las Lagunas del Canal Yabacao.

A solicitud del Ing. Ernesto Van der Linde se estudió la factibilidad de un proyecto para embalsar una parte de los excedentes del Canal Yabacao en unas depresiones naturales situadas próximas al Canal. Se hicieron estudios de evaporación, infiltración y de operación de embalse. El costo de las obras propuestas ascendió a \$79,000.00.

Valor del Contrato: RD\$ 900.00

9. 1968. Estudios de Rehabilitación del Canal Mijo.

El Estudio de Rehabilitación de este canal incluyó entre otras cosas la reelocalización de la rasante, reediseño del Canal y sus laterales, diseño de estructuras que están en mal estado, estudio para instalación de compuertas aforadoras a nivel de terciarios, determinación del área irrigada por cada compuerta y estudio y programación del calendario de Riego en base al uso consuntivo.

10. 1968. Estudio de Rehabilitación del Canal Donado.

Este trabajo fue similar en sus alcances al del Canal Mijo.

Valor del Contrato
para ambos Estudios: RD\$21,520.00

11. 1969. Estudio de Rehabilitación del Canal El Llano.

Este contrato se suscribió para el Estudio de Rehabilitación del Canal El Llano en la Zona de Riego de las Matas de Farfán. Es similar en sus alcances a los Estudios de Rehabilitación de los Canales Mijo y Donado.

Valor del Contrato: RD\$21,000.00

VALOR TOTAL DE LOS TRABAJOS EJECUTADOS
POR SERCITEC A LA FECHA: RD\$88,160.00

APENDICE 3

CURRICULA VITAE

CURRICULA VITAE

E. KLAESI

J.E. CACERES

T.E. KUHN

C.A. KEZES

M. NELSON

J. BATISTA

J. MCGILL

N. MCEACHERN

V. THOMEN

R.J. WALKER

J. COLLINGS

F.M. PEREZ POLANCO

A.A. CROSS FRIAS

H.A. MANN

C. JOHANSEN

P. SCHMIRLER

C. ANDERSON

E. MCCONACHIE

C. BARATA

D. MCCORQUODALE

D.J. ALDERMAN

L.E. GOMEZ

R.F. GOWAN

EDUCACION: **EMANUEL F. KLAESI**
Swiss Federal Institute of Technology,
M.S.C.E., 1958
Northwestern University, Chicago.
Academie de Quebec.

CARGO ACTUAL: Socio de De Leuw, Cather and Assoc.,
Montreal, Canada.

IDIOMAS: Inglés, francés y español.

ASOCIACIONES: Instituto de Ingenieros de Tráfico.
Corporación de Ingenieros de Quebec.
Association of Swiss Highway Engrs.



EXPERIENCIA: Con la organización De Leuw Cather desde 1963.

1969 hasta la fecha De Leuw Cather & Associates, Montreal. Gerente de la oficina de la compañía en Montreal. Jefe del proyecto de la carretera Route de l'Unité en Niger. Encargado de la dirección de los estudios técnicos y económicos en el sitio de la obra. Jefe del proyecto de semaforización en Lima, Peru en el cual se consideraron mejoras a corto y largo plazo del tráfico de Lima. Director del estudio de las operaciones del servicio de autobuses de la ciudad de Montreal.

1969 Ingeniero en la firma De Leuw, Cather Internacional en Taipei, Taiwan (China). Se desempeñó como Ingeniero de Transporte en un estudio de factibilidad de 400 kilometros de autopista para el Gobierno de China. Ingeniero de investigación en un estudio de tránsito rápido de autobuses en Manchester, Inglaterra.

1966 a 1968 Jefe del proyecto para el estudio de tránsito vial de Anjou y Laval, Canadá. Ingeniero de proyecto para el estudio de transporte en el area de Quebec, Canadá. Encargado de la coordinacion, encuestas, planos viales, tránsito masivo, proyecciones de tráfico y recomendaciones.

1963 a 1966 Ingeniero de tráfico y transporte para De Leuw, Cather y Compañía en Chicago. Desarrolló para el transporte de Dallas el estudio a largo plazo de su tráfico y transporte. Estudios de tráfico y estacionamiento para la Universidad de Carbondale y para el centro de Elmhurst. Planificación urbana, tráfico y remodelación urbana en Providence, Rhode Island. Estudio de factibilidad económica de un estacionamiento en Chicago y de un edificio de estacionamiento en Dallas. Análisis y proyecciones de tráfico para el puente Bosphorus y el sistema vial en Istanbul, Turquía. Cálculo de capacidad y diseño vial para Billings, Montana y New Bedford, Massachusetts. Investigación para el NCHRP de señales de tráfico para el comite de CBD.

MANUEL F. KLAESI

1961 a 1962

Ingeniero Jefe de Tráfico y Transporte en la firma Sieler y Barbe, Ingenieros Consultores en Suiza. Apreciación, evaluación y diseño del Sistema vial de Zurich y la vía de circunvalación con sus intersecciones. Análisis del transporte en la región de Zurich. Estudio global de transporte en la región de Baden. Estudio de tráfico y estacionamiento para el area de Lucerna, incluyendo tiempos en el movimiento de tráfico y prioridades en la construcción del nuevo trazo detallado del tráfico para les areas nuevas y etapas de construcción en Zurich. Estudios de demanda de estacionamiento para centros comerciales y universitarios. Estudios operacionales y diseño estructural de garages.

1960

Asistente al Ingeniero supervisor en la compañía Shafir y Mugglin. Trabajos generales de ingeniería hidráulica, movimiento de tierras, pistas de aterrizaje, autopistas, estabilización de suelos, y construcción de instalaciones eléctricas y sanitarias.

Instituto Técnico Federal de Suiza, Instituto de Transportes; trabajó como investigador y asistente del profesor. Investigaciones sobre transporte regional. Estudio de planificación del transporte en Pforzheim, diseño de intersecciones y tiempos de movimiento para un sistema completo de señales de tráfico sincronizadas.

5/74

JAIME E. CACERES

- EDUCACION: B.A.Sc., Universidad de Chile, 1968
Programa M.A.Sc, Universidad de
Toronto, 1972.
- ASOCIACIONES: Registered Professional Engineer
en Columbia Británica.
Asociación de Ingenieros Profesio-
nales de Chile.
- IDIOMAS: Inglés, Español.
- EXPERIENCIA: Con De Leuw Cather desde 1976.
- 1976 hasta la
fecha: Oficina de Ottawa. Ingeniero de Proyectos Especiales,
asociados con operaciones en el área de Ottawa y estudios
encargados a DELCANDA.
- 1974 a 1975: N.D. Lea and Associates Ltd., Canada, en su oficina de
Vancouver. Ingeniero de Proyecto responsable por proyec-
tos de tráfico y transportes y por análisis de costos y
beneficios relacionados a cruces de ferrocarril, pasos
de alto y puentes en Columbia Británica. Proyectos para
distritos y municipalidades incluyeron: necesidades a
corto plazo de caminos, estacionamiento y semaforización
(Coquitlan); necesidades a mediano plazo de caminos
(Burnaby); acceso a área industrial (North Westminster,
B.C.D.O.H.); puente sobre el Río Nicomekl (Surrey);
necesidades de carreteras futuras para el Corredor Este/
Oeste del Marine Drive (Vancouver Norte); y estudio de
tránsito (Red Deer, Alberta). Proyectos para urbaniza-
ciones incluyeron: urbanizaciones de recreo (Grouse
Mountain, Banff, Alberta); industrial (Nu-West, B.C.
Hydro Carrall Yards), oficinas y hotel (Cariboo Trail);
viviendas (Burnaby 200, Burke Mountain), y centros de
compras regionales (Courtenay, Delta, Saanich). Respon-
sable del desarrollo de la técnica de distribución modal
en Port-of-Spain para un estudio de tránsito de camino
prioritario para C.I.D.A. y el Gobierno de Trinidad y
Tobago.
- 1973: N.D. Lea and Associates Ltd., Canadá en la oficina de
Panamá. Ingeniero de Transportes a cargo del diseño,
dirección, procesamiento de datos y análisis de encues-
tas comprensivas de origen y destino para el Estudio
Nacional de Transporte de Panamá que abarcó aeropuertos,
carreteras, ferrocarriles, puertos y cabotaje y que fué
ejecutado para el Banco Mundial. Responsable por la
simulación de tráfico internacional a través de la ca-
rretera del Darién y por el desarrollo de un programa
nacional de conteos de tráfico. Participó en el análi-
sis de la demanda histórica de tráfico, proyecciones
socio-económicas, inventario de carreteras, estimaciones

de producción y consumo necesarias para el programa de computador TRANS (Simulador de Transporte) y análisis de redes multi-modales.

- 1972: Acres Consulting Services Ltd., Canadá, en la oficina de Halifax. Ingeniero de Transportes responsable de los análisis de tráfico para el Estudio de Acceso a la Península de Halifax. Participó como miembro de un grupo multi-disciplinario en análisis económicos de opciones de tránsito y carreteras.
- 1971 a 1972: Asistente de Investigación/Supervisor, Grupo de Transportes de la Universidad de Toronto. Se ocupó de investigaciones de accidentes de tráfico. Supervisó un estudio de accidentes en intersecciones no semaforizadas de Toronto.
- 1969 a 1970: Ingeniero Civil, Servicio de Cooperación Técnica, Chile. Ingeniero de Proyecto a cargo de un gran estudio de servicios de autobús uniendo Lima, Perú y La Paz, Bolivia, con Santiago, Chile, y a servicios en la región sur de Chile, cubriendo más de 4,000 Kms. de rutas. El trabajo incluyó estudios de origen y destino, pronósticos de la demanda futura, y análisis de costos, tarifas itinerarios, márgenes de utilidad y el efecto de la competencia de ferrocarril y aéreo.
- 1967 a 1969: Asistente de Ingeniero, Servicio de Cooperación Técnica, Chile. Supervisó la construcción de un parque industrial incluyendo sistemas de agua y alcantarillado y un supermercado en Santiago. Involucrado en estudios de factibilidad económica para varias fábricas pequeñas.

TILLO E. KUHN



- EDUCACION:** B.Sc.(Econ.), Honours, London
School of Economics.
Ph.D. en Economía, McGill University, 1957.
- ASOCIACIONES:** Canadian Economics Association
American Economics Association
The Chartered Institute of Transport
Roads and Transportation Association of Canada
The Institute of Management Sciences (TIMS).
- EXPERIENCIA:** Economista en Jefe, DELCANDA (De Leuw Cather), desde 1974
- 1966 a la fecha: Profesor de Estudios Administrativos y Economía, Universidad de York.
- 1959 a 1966: Profesor Asociado, Universidad de California, Berkeley.
- 1957 a 1959: Economista, Departamento de Transporte, Gobierno de Canadá, Ottawa.
- PROYECTOS:** Participó en numerosos proyectos internacionales y canadienses, por ejemplo:
- 1975 a 1976: PEI-Mainland Transportation: Freight Traffic Forecasting and Passenger Peak Patterns, dos estudios para el Ministerio de Transporte, Canadá, Departamento de Marina y Barcos de Paso, Ottawa.
- 1975: Estudio de Políticas y Programas de Viviendas para el Gobierno de Nicaragua.
- 1970 a 1972: Director, Unidad de Planeación de Proyectos y Evaluación, Ministerio de Finanzas y Planificación, República de Kenia, Nairobi.
- 1968 a 1970: Economista Principal, Estudio de la Carretera Trans-Chaco, efectuado por De Leuw Cather Canada Ltd. para el Gobierno de Paraguay y el Banco de Desarrollo Inter-Americano.
- 1967 a 1969: Director del Estudio de Transporte Terrestre preparado para el Gobierno de Dahomey, el Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo y el Banco Mundial.
- 1965 ala fecha: Asesor a: OECD, Centro para el Desarrollo Industrial (ONU), Programa de las Naciones Unidas para el Desarrollo Banco Inter-Americano de Desarrollo, Comunidad del Africa del Este, CIDA, Gobiernos de Canadá, Honduras, Grecia, Turquía, Dahomey, Nigeria, Jamaica, Kenia, Paraguay y otros.

PUBLICACIONES: Autor de numerosos artículos, informes, monografías y libros. La lista completa de los títulos puede obtenerse. Ejemplos:

Economics and Multiple Objectives in Urban Transportation, disertación presentada a la Asociación Americana de Economía, en Dallas, Texas, Diciembre 1975.

The Economic-Industrial Impact of Large Transport Projects, presentada a la Asociación de Carreteras y Transportes de Canadá, 1975.

Public Enterprise Economics and Transport Problems, libro publicado por la University of California Press, Berkeley, 1962.

El Sr. Kezes es miembro permanente de la Región Internacional de P.S. Ross & Partners. Posee una amplia preparación académica, por ejemplo: tiene un diploma de estudios superiores (Masters) en Administración de Negocios y otro de Ingeniero Electrónico (B.A.Sc.), ambos de la Universidad de Toronto. También tiene un Bachiller en Matemáticas y Física obtenido en Caracas, Venezuela. Habla perfectamente cuatro idiomas: inglés, castellano, alemán y húngaro.

A continuación suministramos una lista de su experiencia profesional:

- * Consultoría gerencial con firmas en Canadá, Alemania y América Latina (1968-presente). Experto en sistemas de información, equipos avanzados de computación e implementación de proyectos (desde 1963).
- * Dirigió y participó en proyectos de viabilidad, implementación de sistemas financieros y contables, estudios de organización, de personal y de mercadotecnia.
- * Posee experiencia sobresaliente al nivel internacional. Además de su experiencia en Norte América, dirigió las actividades de consultoría de una firma nacional en Alemania y luego en Venezuela.
- * Dictó cátedra en varias universidades y empresas comerciales sobre sistemas, computación y revisión operativa.

Algunos ejemplos de sus proyectos ya completados son:

- * Determinación de los requisitos de información para el establecimiento de una población nueva y creación de un banco de datos con información sobre transporte, servicios, detalles sociales, económicos y del medio ambiente.
- * Desarrollo de un sistema de información de propiedades de una ciudad en Ontario combinando detalles de zonificación, planificación, servicios, construcción, venta y financieros.
- * Desarrollo e implantación de sistemas administrativos, financieros y contables para el Gobierno de Guatemala (en-proceso).
- * Evaluación del alcance de asistencia técnica para la Empresa Nacional de Ferrocarriles del Perú y preparación de especificaciones para el trabajo.

C. ALBERT KEZES

- * Planificación e implantación de un sistema integrado para una importante compañía de la Bolsa de Valores. Aspectos del proyecto fueron: adquisición de personal, control de un equipo de 12 profesionales, instalación de equipo de computación de "Real Time", con 36 terminales en oficinas a través del Canadá y en la Bolsa de Toronto.
- * Estudio preliminar, selección de equipo e instalación de un sistema administrativo para una compañía de construcción y de bienes raíces.
- * Estudio de la organización de los departamentos de Sistemas, Programación y Operación de una empresa de pulpa y papel.
- * Proceso de cuentas, datos de compra y venta de artículos para varios almacenes y empresas al por menor.
- * Planificación de requisitos de información y optimización del transporte y distribución de una importante empresa cervecera en Alemania.
- * Diseño de normas e informes para obtener detalles estadísticos sobre vuelos y rutas de pasajeros para el Ministerio de Transporte.

El Sr. Kezes es miembro del Instituto de Asesores Administrativos de Ontario (CMC), miembro de la Asociación de Ingenieros Profesionales de Ontario (P.Eng.) y Director de la Sociedad Canadiense de Procesamiento de Información (CIPS).

EDUCACION:

Estudios Secundarios 1942-1946,
Wanganui College, Nueva Zelandia.
Universidad de Nueva Zelandia,
Auckland, 1947.
Universidad de Nueva Zelandia,
Lincoln. B.S. (Agronomía), 1951.
Universidad de Nueva Zelandia,
Lincoln. Estudios de post-grado
en administración agrícola, 1951-52.
Universidad de Oregon, Corvallis,
Ore., E.U.A., Doctorado en 1957
(especializándose en economía agrícola; cursillo en
estadística y economía), 1954-1956.

MERITOS: Universidad de Nueva Zelandia, Becado 1948-52.
Beca Fullbright, 1954-56.
Premio de la Asociación Americana de Economía
por la mejor tesis de doctorado sometida en
1956.

ASOCIACIONES:

Sociedad Canadiense de Economía Agrícola.
Sociedad Americana de Economía Agraria.
Sociedad de Investigaciones Científicas de América.
Asociación para el Desarrollo de la Ciencia en Nueva
Zelandia.
Asociación Australiana de Tierras de Pasto Tropicales.
Asociación Australiana de Economía Agrícola.
Sociedad para Desarrollo Internacional.
Asociación para la Evolución de la Economía.

EXPERIENCIA:

1975 a la fecha: Economista Agrícola Principal con el Instituto de
Planificación Económica y Social de las Naciones Unidas,
Santiago, Chile.

1972 a 1975: Consejero Agrícola en México, América Central y el Cari-
be, para la Fundación Ford en la ciudad de México. Fué
responsable del desarrollo y supervisión de los programas
agrícolas de la región, patrocinados por la Fundación
Ford.

1967 a 1972: Asociado Investigador Senior, Resources for the Future,
Inc. (REF), Washington, D.C.; trabajando permanentemente
con el Instituto de Planificación Económica y Social en
América Latina, de las Naciones Unidas, en Santiago,
Chile.

De 1967 a 1969 condujo investigaciones respecto a inver-
siones en carreteras; estudios de población y silvicultu-
ra para el desarrollo de tierras tropicales húmedas en
América Latina, cubriendo 24 proyectos en siete países.

En 1970 condujo investigaciones sobre estrategias agrícolas y uso de tierras en Bolivia.

En 1971 y 1972 estuvo a cargo de investigaciones sobre el uso de tierras, planificación y política a seguir en la zona de las selvas de Perú; se construyó un modelo del sector agrícola en conjunción con el Instituto Nacional de Planificación de Perú y el Departamento de Desarrollo Industrial de la Universidad de Stanford.

1957 a 1967:

Economista del Instituto de Investigación de Stanford, Menlo Park, California, EUA. De 1957 a 1962 estuvo adjunto al Departamento de Desarrollo Regional, Sección Económica; de 1963 a 1967 estuvo en la División Internacional. Participó en los estudios siguientes:

- Estudio de factibilidad de un oleoducto (vía México) de Texas a California.
- Evaluación de Pérdidas debido a la condensación de productos enlatados embarcados en los puertos americanos de la costa Oeste.
- Desarrollo de un complejo industrial en Oakland, Calif.
- Análisis de transportes hechos por camión en el Oeste de los Estados Unidos.
- Localización de instalaciones para la pulpa de papel en el Este de los Estados Unidos.
- Impacto del uso de isótopos de radio en la investigación agrícola en Estados Unidos.
- Proyecciones a largo plazo de futuras necesidades de Tungsteno, Manganeseo y Cromo.
- Proyecciones a largo plazo respecto a la demanda de alimentos especiales en Estados Unidos.
- Relocalización de un mercado central de verduras en Detroit.
- Impacto que tienen los trabajadores migratorios mexicanos sobre los sueldos devengados en las granjas de Arizona y California.
- Proyecciones de tráfico marítimo por el Canal de Panamá.
- Proyecciones del comercio marítimo desde la costa Oeste de Estados Unidos a los países orientales.
- Plan carretero para Honduras por un período de diez años.

Como Jefe de Proyecto dirigió los siguientes estudios:

- Evaluación de recursos naturales en relación al desarrollo económico de Saskatchewan, Canadá.
- Desarrollo potencial de la reservación para indios en Colville, Washington, E.U.A.
- Programa para finiquitar la Oficina de Asuntos Indios "Bureau of Indian Affairs", a cargo de la reservación para indios, Colville.

- Localización de una planta de fabricación de metales en el Oeste de los Estados Unidos.
- Relocalización de un mercado de verduras en Boston.
- Nov. 1962 a Oct. 1963.
Consejero del Consejo Federal de Inversiones (CFI), Buenos Aires, Argentina, para el asesoramiento económico del patrimonio nacional de recursos nacionales.
- Nov. 1963 a Nov. 1964.
Consejero del Consejo Nacional de Desarrollo (CONADE), Buenos Aires, Argentina; efectuó asesorías de población e irrigación.
- Dic. 1964 a Dic. 1965.
Economista en Jefe en un proyecto de desarrollo regional del Basín del Río Maule en Chile bajo el programa Chile-California, en Santiago, Chile.
- Dic. 1965 a Enero 1967.
Director Diputado del proyecto Chile-California, responsable de la supervisión técnica de proyectos en agricultura, mercados, planificación de transportes, educación, desarrollo de la pequeña industria y desarrollo de recursos hidráulicos.

1954 a 1956: Asistente de investigación en la Universidad de Oregón, Corvallis, Oregón, E.U.A. Participó en las siguientes actividades en la Estación Experimental Agrícola de la Universidad:

- Eficiencia del manejo y comercialización de manzanas y peras en Oregón.
- Elasticidad de abastecimiento de cerdos en Oregón.
- Asesoramiento económico sobre pruebas de fertilizantes en las montañas y campos del Este de Oregón.

1953 a 1954: Investigador, Universidad de Nueva Zelandia, Lincoln. Enseñó contabilidad agrícola y dirigió un estudio de consumo agrícola en la Provincia de Canterbury.

1952 a 1953: Trabajó en una granja, Mt. Nicholas Station, en Nueva Zelandia.

CONSULTORIAS ESPECIALES:

Abril a Agosto 1971: Miembro de un equipo evaluando la política de préstamos y programas de asistencia técnica de la AID en Perú.

Febrero 1971: Consultor de Persons, Brinkerhoff, Quade and Douglas, sobre la factibilidad de construir una carretera de desvío en Georgetown, Guayana.

Diciembre 1970: Miembro de un equipo evaluando la política de préstamos agrícolas de la AID en Bolivia.

Nov. a Dic. 1970: Miembro de una misión ILPES para la preparación de un plan de desarrollo para el estado de Trujillo, Venezuela.

- Junio a
Sept. 1970: Miembro de una misión del BID y las NU para la preparación de un plan de desarrollo para la Provincia de Santa Cruz, Bolivia.
- Feb. a Abril
1970: Miembro de la misión ILPES a Bolivia en un proyecto de planificación nacional.
- Agosto a
Sept. 1969: Consultor del Banco Mundial; programa de la FAO en Roma, sobre el financiamiento de proyectos de colonización en zonas tropicales.
- Mayo a Agosto
1969: Consultor de De Leuw Cather, Canada Ltd., para la evaluación agrícola relacionada con la factibilidad de mejorar la carretera Trans-Chaco en Paraguay (estudio para el BID).
- Marzo 1968 a
Nov. 1969: Consultor del Banco Interamericano de Desarrollo (BID) para evaluar la política de préstamos para el desarrollo de tierras tropicales húmedas en América Latina.
- Oct. a Nov.
1966: Consultor de Persons, Brinkerhoff, Quade and Douglas, sobre la factibilidad de un elevador marino para los muelles nacionales chilenos ASMAR, en Valparaíso, Chile.
- Mayo a Junio
1965: Consultor de Persons, Brinkerhoff, Quade and Douglas, en un estudio sobre la factibilidad de mejorar la Ruta 11 en la Provincia de Buenos Aires, Argentina.
- Nov. 1959 a
Mayo 1960: Actuó como consejero en administración agrícola en el Valle de Sacramento y en la costa de California para International Agricultural Services, Inc., de San Francisco, Calif., E.U.A.
- Agosto a
Sept. 1959: Análisis sobre la factibilidad de establecer servicios para dar consejo administrativo a agricultores en Perú y Chile para la firma International Agricultural Services, Inc., de San Francisco, Calif, E.U.A.
- Agosto 1956: Sirvió de consultor a Crown Zelleback Corp., sobre los beneficios económicos del uso de fertilizantes en la silvicultura en los estados de Oregón y Washington, EUA.
- PUBLICACIONES: M. Nelson, "Survey of Farming in Waipukarau County", Universidad de Nueva Zelandia, Rural Sociology Bulletin No. 6, 1953.
- M. Nelson, "Agricultural Inputs in North Canterbury", Universidad de Nueva Zelandia, Lincoln College, mimeografo, 1954.
- M. Nelson, "Use of Linear Programming for Valuation of Intermediate Products", Land Economics, Vol. XXIII, 1957.

- M. Nelson, "Economics of Fertilizer Use on Mountain Meadows", Journal of Range Management, Junio, 1957.
- T. Kuhn y M. Nelson, "Highway Planning: Case Study of Honduras", Congreso Panamericano de Carreteras, 1963.
- M. Nelson, "Evaluación de los Recursos Naturales, Argentina", CIF, Buenos Aires, 1963.
- M. Nelson y F. Jaime, "Electrificación Rural y el Desarrollo Agrícola en la Argentina", NU, Conferencia sobre Electrificación Rural, Buenos Aires, Argentina, 1964.
- M. Nelson, J. Bray, H. Gomez, et. al., "Desarrollo de la Cuenca del Río Maule", Programa Chile-California, Santiago, Chile, 1965.
- M. Nelson y R. Edwards, "Evaluación del Proyecto Colbún", Programa Chile-California, Santiago, Chile, 1966.
- M. Nelson, "Land and Development of Latin America", SRI International No. 6, Julio 1968.
- M. Nelson, J. Casals, et. al., "Evaluation of Tropical Land Development", BID, Special Studies No.9, 1970.
- J. Ballesteros, M. Edel y M. Nelson, "La Colonización del Papaloapan", Centro de Investigaciones Agrarias, México, 1970.
- M. Nelson, "Desarrollo de la Cuenca Baja del Río Motatan, Venezuela", ILPES, Santiago, 1971.
- M. Nelson, "Land Development in the Humid Tropics, Policy Issues in Latin America", John Hopkins Press, por publicarse.

EDUCACION: M.A. en Economía Agrícola,
Texas A&M University.

EXPERIENCIA: Consultor del Gobierno Dominicano
y la Organización Internacional
del Café (OIC), 1972.

Asesor Económico, Secretaría de
Agricultura, 1973.

Asesor Económico del Consejo
Estatad del Azúcar (CEA), 1974/75.

Funcionario de la División de Préstamos de la Agencia
Internacional de Desarrollo de Estados Unidos (AID),
1975/76.

Director del Departamento de Planificación de la
Secretaría de Estado de Agricultura, 1976.

Profesor Intituto Tecnológico de Santo Domingo.

Autor de Varias Publicaciones.

Forma parte del cuadro técnico de SERVICIOS CIENTIFICOS
Y TECNICOS.

JAMES D. MCGILL

EDUCACION: B.Sc. (Política), Queen's University
1973.
M.B.A. (especialización en Finanzas
y Economía), Universidad de York/
Universidad de Laval, 1975.

EXPERIENCIA: Con De Leuw Cather desde Mayo 1975.

1975 a la fecha: Analista de economía, responsable
al Economista en Jefe. Reciente-
mente participó en varios estudios macro-económicos,
a notar especialmente la proyección del movimiento de
mercancías hasta el año 1990 para el Estudio de Trans-
porte entre PEI y el continente, así como una investi-
gación en los métodos para modificar los problemas de
pasajeros en horas de mayor uso del sistema de barcos
de paso de PEI.

1974 a 1975: Asistente de Investigación, Universidad de York -
Universidad de Toronto, Centro de Transportes. Respon-
sable de la recolección y análisis de los datos de
entrada al Impacto del Proyecto; este fué un estudio
para evaluar el impacto económico de sistemas de trans-
porte de gran escala.

EDUCACION: B.Sc., Ingeniería Aeronáutica,
Universidad de Glasgow, 1955.
Curso postgraduado en Matemáticas
e Ingeniería, Universidad de
McGill, Montreal, 1955-1958.
Curso postgraduado en Matemáticas
e Ingeniería, Universidad de
Carleton, Ottawa.

ASOCIACIONES: Association of Professional
Engineers of Ontario
Royal Aeronautical Society (Associate Fellow)
Canadian Aeronautics and Space Institute (Miembro)
Canadian Information Processing Society
Association for Computing Machinery
ICES User's Group (Presidente anterior)
Mathematical Association of America

EXPERIENCIA:

1973 a la fecha: Presidente de Group Five Consulting Limited, Ottawa.

1972 a 1973: Principal, Neil V. McEachern and Associates, Ottawa.
Desde 1972 hasta la fecha, responsable de los estudios
de factibilidad, análisis de costos/beneficios y análisis
críticos de las varias soluciones a problemas de
procesamiento de datos para departamentos de los gobier-
nos federal y municipales y para clientes en el sector
privado. Responsable del desarrollo y administración
de sistemas de análisis de datos en los campos de la
ingeniería de tráfico y transporte. Conjuntamente con
el cliente, desarrolló un modelo de autobuses usando
una vía exclusivamente reservada para autobuses en un
centro muy congestionado; la simulación por computadora
creada sobre este modelo fué usada para determinar los
parámetros cuyos valores tendrían el mejor uso de
autobuses por hora y pasajeros por hora. Desarrollo y
programas de prueba de los programas de análisis de
grandes proyectos de ingeniería.

1969 a 1972: Systems Dimensions Limited, Ottawa, Representante Jefe
de Mercadotecnia. Representante de mercadotecnia de
una instalación de computadoras operando un Modelo 85
de la computadora S/360 con dos millones de bytes y
responsable por el fomento y control del nivel de apoyo
técnico suministrado a computaciones de ingeniería y
científicas. Entre los clientes se encontraban tres
grandes departamentos del gobierno canadiense, varias
corporaciones de la corona y universidades y muchas
organizaciones de consultoría de ingeniería. Involucra-
do en varios programas aplicados, entre los cuales son

de mayor importancia los complejos de simulación: SIMSCRIPT, el Sistema de Simulación de Aplicación General de IBM, y el Programa de Sistema Continuo de Modelación de IBM. También se incluía los Programas Lineares ofrecidos por la compañía así como los programas de diseño y análisis de ingeniería originados en M.I.T. (Sistema Integrado de Ingeniería Civil) y la Asociación de Cemento de Portland. Conocimiento íntimo de telecomunicaciones y tecnología de entradas remotas era imprescindible.

- 1965 a 1969: De Leuw Cather, Canada Ltd., Toronto. Gerente de procesamiento de datos internos y varios puestos con SCORE Services, una subsidiaria de procesamiento de datos de De Leuw Cather. Responsable del establecimiento y administración de una facilidad de procesamiento de datos interna al servicio de seis oficinas canadienses y dos organizaciones afiliadas en el extranjero. Preparó y supervisó la preparación de programas de diseño de carreteras, diseño de puentes, ingeniería de tráfico, nómina y distribución de costos de mano de obra. Desarrolló o implantó técnicas de modelos de gravedad en varias asignaciones de tráfico, y participó en análisis de redes de transporte preparadas tanto con computadoras grandes como chicas. Participó en la formación del Grupo de Usuarios de ICES (Sistema de Ingeniería Civil Integrado) en Cambridge, Massachusetts en 1968. Sirvió en un puesto del comité ejecutivo interim y luego como Director, Presidente de Conferencias y Presidente.
- 1957 a 1965: National Research Council, Ottawa. Junior Research Officer y Assistant Research Officer en el Departamento de Ingeniería Mecánica y el Establecimiento Aeronáutico Nacional. Involucrado en programas de investigación experimental y teórica con gran uso de computadoras; obtuvo soluciones de computadoras a problemas de dinámica de vuelo supersónico, reacción temporaria de aeroplanos a ráfagas, performance de aeroplanos VTOL, reducción de datos de túnel de viento y teoría de elevación de ala.
- 1955 a 1957: Canadair Limited, Montreal. Especialista en aerodinámica, ingeniero de pruebas dinámicas e ingeniero de aeroelasticidad. Responsable de la solución de problemas de dinámica de vuelo, estabilidad y control de aeroplanos, y aeroelasticidad usando computadoras digitales y análogas.
- PUBLICACIONES: "Intermap - An Interpretive Matrix Algebra Program" (con D.C. Baxter), NRC Mechanical Engineering Division, MK-9, Febrero 1962.

"A Polynomial Surface-Fitting Program" (con D.C. Baxter)
NRC National Aeronautical Establishment, LR-347,
Mayo 1962.

"A Vortex Lattice Lifting Surface Theory" (con M.M.
Currie), NRC National Aeronautical Establishment,
LR-311, Agosto 1961.

"A Lifting Surface Theory for Wings with Submerged
Fans" (con M.M. Currie), Proceedings of the University
of Toronto Institute of Aerophysics Decennial Symposium,
Octubre 1959.

"Some Aerodynamic Characteristics of Wing-Mounted
Lifting Fans" (con R.L. Wardlaw), Canadian Aeronautical
Journal, Marzo 1959.

Varios documentos internos de NRC informando sobre
trabajos experimentales, analíticos o teóricos en aero-
dinámica.

VICTOR ALBERTO THOMEN R.

EDUCACION: Obtuvo su título de Ingeniero Civil en el Resselauer Polytechnique Institute en el año 1953, recibiendo el Exequatur para ejercer en todo el territorio nacional el 22 de Diciembre de 1953.

ORGANIZACIONES: Miembro de las siguientes organizaciones de carácter técnico:

Colegio Dominicano de Ingenieros y Arquitectos.
Sociedad Americana de Ingenieros Civiles (ASCE).
Instituto Americano del Concreto (ACI).
Asociación Internacional de Estructuras Laminadas.

EXPERIENCIA: Veinte años de experiencia en todos los campos de la Ingeniería Civil dentro de los cuales se destacan: la técnica para dinamitar rocas, diseños e instalaciones de edificios metálicos, dirección y asesoramiento de oficinas técnicas, así como un amplio conocimiento acerca de factibilidades de proyectos relacionados con la Ingeniería Civil.

Entró a formar parte del cuadro técnico de SERVICIOS CIENTIFICOS Y TECNICOS, como miembro fundador, en 1966. Pero existe sólo como miembro con permiso de ausencia por sus compromisos de tiempo completo con el AID.

1965 a Dic.70: Ingeniero de la Oficina de Préstamos de la Agencia para el Desarrollo Internacional del Gobierno de los Estados Unidos de Norte América en la República Dominicana y responsable de analizar los proyectos de préstamos desde el punto de vista técnico y ayudar en su evaluación.

1961 a 1965: Se dedicó a la elaboración y ejecución de proyectos de viviendas, tanto particulares como en bloques para urbanizaciones.

1959 a 1961: Fundador y Director de SERVICIOS DE INGENIERIA C X A, durante dos años, siendo responsable de la supervisión, diseño y análisis estructural y especificaciones de todos los trabajos hechos por la compañía.

1958 a 1959: Práctica Privada. Contrató al gobierno la reconstrucción del aroche Norte del viejo puente Yaque de Santiago. Sub-contrató a The Foundation Company of Canada, Ltd., la montura de la Planta de Triturado y Muestreo de la Minera y Beneficiadora Falconbridge, C. x A. Tomó algunos trabajos de consulta y construyó una vivienda en Santiago.

- 1957 a 1958: Asistió al Gerente y más tarde Ingeniero de Draga para Construcciones Civiles y Marítimas, C. x A. (COCIMAR). Como asistente al gerente, estaba encargado de recoger datos sobre trabajos probables, y en la draga estaba encargado del replanteo del dragado, de sondeos y cubi-
caciones. Hizo un levantamiento del puerto de San Pedro de Macorís, y fué responsable del levantamiento topográ-
fico, análisis estructural y diseño del muelle para
azúcar a granel del Central Río Haina.
- 1955 a 1957: Ingeniero jefe encargado de todos los trabajos de insta-
lación de las facilidades para los Astilleros Dominica-
nos Gibbs., C. x A. Responsable de todas las operacio-
nes de ingeniería y directamente involucrado en la eje-
cución de todas las obras, incluyendo la fabricación y
montura de todos los talleres. En este tiempo contrató
al Arq. Miguel Hernández R., la fabricación y montura de
la estructura metálica de los techos de los talleres que
él había contratado con los Astilleros.
- 1954 a 1955: Asistente al Ingeniero de Campo de la Alcoa Exploration
Co. Principalmente, estaba encargado del replanteo de
las carreteras. Obtuvo experiencia en dinamitar, e hizo
sondeos e investigaciones de suelo para las facilidades
de puerto.
- 1953 a 1954: Trabajó de campo y oficina para la Elmhurst Contracting
Co. El trabajo de oficina consistió en cálculos de
carreteras y diagramas de masa. En el campo, estuvo
encargado del replanteo de las oficinas y talleres de la
compañía.

ROSS J. WALKER



EDUCACION: B.A.Sc., Universidad de Toronto,
1956.
Cursos sobre Tráfico, North-
western University.

CARGO ACTUAL: Vicepresidente, DELCANDA Inter-
national Ltd.
Director, Vicepresidente y
Director de Ingeniería de Carre-
teras, De Leuw Cather, Canada Ltd.

ASOCIACIONES: Instituto de Ingenieros de
Tráfico.
Asociación de Profesores de
Ingeniería de Alberta.
Asociación de Profesores de Ingeniería de Ontario.

EXPERIENCIA: Con DELCANDA (De Leuw Cather) desde 1956.

1974 hasta la
fecha: Director de Ingeniería de Carreteras a cargo de todo
el planeamiento de carreteras y diseños ejecutados por
De Leuw Cather. Catedrático en Ingeniería de Carre-
teras en la Universidad de Toronto. Proyectos re-
cientes han incluido trabajos en equipos de disciplinas
múltiples en planeamiento de redes de transporte para
la nueva Ciudad de North Pickering, población 90,000,
y el Strathcona Plan Calgary, población 58,000, un
"Análisis del Impacto" desde el punto de vista del
medio ambiente, social y de transporte sobre cuatro
calles existentes debido al crecimiento de la ciudad de
Calgary.

1973 a 1974: Gerente de Proyecto para estudios de factibilidad y
diseño de la Carretera La Paz-Puerto Salinas, Bolivia.
La ruta - de 550 Kms de largo - sube desde La Paz
hasta el punto más alto de la Cumbre (altura 15,500
pies) desde donde empieza su descenso por varias
laderas precipitosas hasta llegar a los llanos cubier-
tos por selvas del noreste de Bolivia.

1968 a 1973: A cargo de las operaciones de la compañía en el Oeste
de Canadá, e Ingeniero Jefe a cargo de Carreteras.
Director de Proyecto para varios estudios de tráfico,
estacionamiento y carreteras en Alberta, Saskatchewan
y British Columbia; estudios de tránsito rápido en
Edmonton. Gerente de Proyecto y autor principal de
la Guía de Diseño de Carreteras Urbanas de Alberta.
Director de Proyecto para el estudio de las Normas
de Diseño en Uso en la Actualidad en Canadá para
el Ministerio de Transportes. Presidente del Comité
de Proyectos de la Asociación de Carreteras y
Transporte para el Manual de Normas de Diseño Geomé-
trico. Catedrático en Diseño Geométrico Avanzado -
estudios postgraduados, Universidad de Alberta.

R. J. WALKER

- 1966 a 1968: Gerente de las oficinas de Edmonton y Calgary. A cargo de los proyectos de planeamiento de carreteras y diseño, incluyendo las Autopistas del Noreste, Noroeste, Sudeste y del Sur; los puentes del West End y James MacDonald, para la Ciudad de Edmonton; y los Bow Trail, Blackfoot Trail, Carretera Trans-Canada y Memorial Drive para la Ciudad de Calgary.
- 1958 a 1966: Ingeniero de Planeamiento y Diseño de Carreteras, a cargo de todos los proyectos de planeamiento y diseño de carreteras ejecutados por la oficina de Toronto. Proyectos de planeamiento de tráfico incluyeron el Downtown Freeway Loop, Jasper Freeway, Puentes East End y Dawson, Edmonton; Carretera Harbour Drive, Halifax; mejoras a la Carretera 27 (12.6 millas de un sistema de calzadas de entrada y salida y de conexión de carreteras); 3 millas de la Carretera 400, Toronto; Queen Elizabeth Way desde Hamilton hasta St. Catharines; Camino de Circunvalación North Bay; 3.5 millas de la Carretera 69. Proyectos de diseño incluyeron mejoras a la Carretera 401 en Toronto, un ensanche de cuatro a 12 vías de entrada-salida, con tres intercambios de mayor importancia; y aproximadamente 70 millas ensanchadas de dos y cuatro vías sin medianera a cuatro vías con medianera con acceso controlado, en Ontario.
- 1956 a 1957: Ingeniero de Proyecto para varios proyectos de carreteras en el Norte de Ontario, e Ingeniero Residente para la Autopista Gardiner en Toronto.

J.C. COLLINGS



EDUCACION: Universidad de Natal, Durban,
Sud Africa (Ingeniería Civil), 1969.

ASOCIACIONES: Miembro de la Institución de Ingenieros
Civiles (Reino Unido)
Miembro de la Institución Sudafricana de
Ingenieros Civiles - Ingeniero Profesional;
M.S.A.I.C.E.
Solicitud pendiente ante la Asociación de
Ingenieros Profesionales de Ontario

IDIOMAS: Inglés, Español

EXPERIENCIA: Con De Leuw Cather, Canada Ltd. (DELCANDA)
desde 1970

1974 hasta la fecha: DELCANDA Ltd./Prudencio Claros y Asociados en La Paz, Bolivia.
Supervisión del trazado del mapa topográfico y del diseño del drenaje
para 500 Kms. de la carretera La Paz-Puerto Salinas.

1973 a 1974 De Leuw Cather, Canada Ltd.- Ottawa. Trabajó en la oficina como
Ingeniero de Proyectos. Trabajos relacionados con los problemas de
tráfico y estacionamiento en el Billings Bridge Shopping Center.
Planificación funcional de una carretera para Autobuses en Alta Vista.
Planificación funcional y problemas de tráfico del estudio del Puente
Perth.

1970 a 1973 De Leuw Cather and Associates, Sud Africa - Oficina de Durban, como
Ingeniero de Proyecto: Diseño preliminar, diseño detallado y
preparación de documentos de un Proyecto de Autopista de 18 millones
de dólares (Costa Norte, Natal).

Diseño preliminar de un proyecto de carretera de circunvalación
(Town Bypass) en Newcastle Natal, con un costo de 15 millones de
dólares.

Diseño, preparación de documentos de contrato y supervisión del sitio
en un proyecto de un millón de dólares que involucra la construcción
de caminos y los correspondientes servicios en el sector Durban de la
Universidad de Natal.

Durante seis meses - estacado de carretera y topografía para el
municipio.

1969 a 1970 Strachan Construction (Pty) Ltd., Durban, Sud Africa. Ingeniero de
Sitio en un contrato de un millón de dólares para la Municipalidad que
incluye caminos, aguas pluviales y alcantarillado. Sus responsabili-
dades comprendieron medición y certificación, programación de
trabajos, organización de planta y mano de obra, estacado y prueba de
materiales.

EDUCACION:

Obtuvo su título de Ingeniero Civil en el año 1958 en la Universidad Autónoma de Santo Domingo, mereciendo el premio correspondiente al mejor estudiante de la Facultad de Ingeniería durante sus cinco años de estudios universitarios.

EXPERIENCIA:

Once años de experiencia en Cálculos de Estructuras en general, ocho de enseñanza de Matemáticas Superiores a la altura universitaria y tres años de experiencia administrativa y de Dirección de Proyectos en el campo Hidráulico de SERCITEC/

Entró a formar parte del cuadro técnico de SERVICIOS CIENTIFICOS Y TECNICOS, como miembro fundador, en el año 1966.

Desde 1966:

Como miembro de SERCITEC, ha dirigido en función de Jefe de Proyectos todos los estudios realizados entre los cuales se destacan:

- a) Estudios de un Sifón en el Canal Cañeo bajo el Arroyo Jicomé.
- b) Estudio de la Prolongación del Lateral #2 del Canal Cañeo.
- c) Estudio del Dique de Derivación del Canal Roselia (todos en la Zona de Riego de Mao).
- d) Estudios de Rehabilitación de los Canales MIJO Y DONADO y CANAL EL LLANO.
- e) Estudio del aprovechamiento de dos lagunas en la Región de Guerra para la regulación del Canal Yabacao.

Además como miembro de SERCITEC ha realizado Cálculos Estructurales e Hidráulicos de diversas obras así como también ofrecido servicios profesionales relacionados con el estudio de prefactibilidad para el aprovechamiento múltiple de las cuencas de los ríos Ozama, Haima y Nizao realizado por la Parsons Corporation. Estos servicios fueron ofrecidos en los siguientes campos: Cálculos Estructurales e Hidrállogía.

1964 a 1966:

Director del Departamento de Matemáticas del Centro Universitario de Estudios Generales de la Universidad Autónoma de Santo Domingo.

1959 a 1964:

Profesor de Algebra Superior en el curso preparatorio de la Facultad de Ingeniería y Arquitectura de la UASD.

FEDERICO MILCIADES PEREZ POLANCO

- 1959 a 1961: Sub-encargado de la Sección de Cálculos y diseños de la Dirección General de Edificaciones en la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones.
- 1958 a 1959: Inspector de Construcción de Carreteras al servicio de la Dirección General de Carreteras de la Secretaría de Obras Públicas y Comunicaciones.
- 1958 a 1966: Ingeniero Calculista Independiente.

- EDUCACION: Obtuvo su título de Ingeniero Topógrafo en la Universidad Autónoma de Santo Domingo en el año 1964.
- EXPERIENCIA: Diez años de experiencia en labor de campo, en el trazado y nivelación de vías de comunicación y una experiencia similar en los cálculos de Gabinete relacionados con la Topografía, tales como: Dibujo de Secciones, Cálculo de Libretas, Trazado y Cálculo de Curvas; Cubicación de cortes y rellenos y preparación de diagramas de masas, etc.
- Entró a formar parte del cuadro técnico de SERVICIOS CIENTIFICOS Y TECNICOS en el año 1967.
- Desde 1966: Trabaja en la Dirección General de Tránsito Terrestre de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, laborando en Estudios de Tránsito.
- Como miembro de SERCITEC, ha laborado en los Cálculos Topográficos del Estudio de Rehabilitación de los Canales Mijo y Donado (Zona de Riego de San Juan de la Maguana).
- 1962 a 1966: Trabajó en la Sección de Estudios de Carreteras de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones laborando en Estudios de Tránsito.

EDUCACION: Universidad de Toronto, Licenciado en Artes (Economía), 1947.

ASOCIACIONES: Canadian Institute of Traffic and Transportation
Canadian Transportation Research Forum
International Association of Ports and Harbours
American Association of Port Authorities
Pacific Coast Association of Port Authorities.

EXPERIENCIA: Con Swan Wooster Engineering Co. Ltd. desde 1970. Vice-presidente, Departamento Internacional.

1970 hasta la fecha: Swan Wooster Engineering Co. Ltd. Participó en los siguientes estudios:

1973 hasta la fecha: Director del estudio Tanjung Priok, en Indonesia. Este estudio fué financiado por el Banco Mundial y consistió en la preparación de un plan maestro para un desarrollo portuario en las cercanías de Yukarta. Este estudio incluyó las investigaciones físicas y de mercadeo y las recomendaciones sobre instalaciones, organización y el desarrollo de un modelo de simulación para el control de las actividades del nuevo puerto.

Director del estudio sobre proyecciones de demanda de diques secos (dry dock) en las costas canadienses hasta el año 1985. Este proyecto fué financiado por la Transportation Development Agency canadiense.

Asignado a la República de Panamá como asesor en aspectos de administración portuaria, legislación y planificación durante el estudio nacional de transportes financiado por el Banco Mundial.

1972: Gerente del Estudio de Navegación en el Río McKenzie, Canadá. Este estudio fué financiado por la Canadian Transport Commission y consistió en la estimación del tráfico de pasajeros y cargo sobre el río y la investigación sobre facilidades existentes (carga y pasajeros) con el propósito de establecer criterios para la adjudicación de licencias de operación.

Gerente del estudio sobre el transporte de trozos de madera en la región sur oriental de Asia. Este estudio fué ejecutado para la Weyerhaeuser Company de Tacoma, Washington. El estudio consistió en la investigación

y recomendación de mejoras a los procedimientos utilizados en el transporte de troncos desde el interior hasta los puertos.

- 1971: Gerente del estudio sobre el desarrollo portuario de Saint John, New Brunswick, y la preparación del plan maestro. El trabajo incluyó la revisión de las tendencias actuales de tecnología y planificación portuaria, y las proyecciones de flujos de carga, demanda y suministro y los impactos de cambios de tecnología sobre el puerto.
- 1970 a 1972: Gerente del estudio sobre el futuro de los contenedores (containers) en el Canadá. Este estudio fué ejecutado para la Canadian Transport Commission y consistió en determinar el papel que tendrán los contenedores en el Canadá basándose en proyecciones de carga transportable en contenedores. Estas proyecciones de carga se usaron para desarrollar un modelo de computador para determinar la eficiencia económica de los diferentes sistemas de distribución de contenedores.
- 1960 a 1970: National Harbours Board of Canada. Vice-presidente y posteriormente Presidente de la Junta (Board). La Junta administra los puertos de St. John's, Halifax, Belledune, Saint John, Chicoutimi, Quebec, Trois-Rivières, Montreal, Churchill, Prince Rupert y Vancouver y los elevadores para granos de Prescott y Port Colborne.
- Entre sus actividades se incluyó la dirección de los procedimientos administrativos, control presupuestal, política de tarifas y regulaciones para los puertos arriba mencionados.
- 1959 a 1962: Miembro de la Royal Commission on Transportation. Las recomendaciones de esta comisión forman la base de la política nacional canadiense de transporte.
- 1955 a 1959: Gerente Ejecutivo, Maritimes Transportation Commission of Canada (actualmente llamada la Atlantic Provinces Transportation Commission). Responsable de todos los aspectos de transporte que afectan las provincias canadienses del Atlántico.
- 1947 a 1955: El primer secretario permanente de la Canadian Industrial Traffic League.

CARLOS W. JOHANSEN

EDUCACION: Universidad de la Columbia
Británica, Ingeniería Civil,
1967.

ASOCIACIONES: Miembro de la Asociación de
Ingenieros Profesionales de
la Provincia de la Columbia
Británica.

IDIOMAS: Inglés, Español, Danés.

EXPERIENCIA: Con Swan Wooster Engineering Co. Ltd. desde 1967,
Vancouver.

1967 hasta la
fecha: Miembro del equipo de trabajo en los siguientes estudios:

- . Estudio del Puerto de Vancouver para la National Harbours Board.
- . Estudio del Puerto de Saint John, New Brunswick para la Saint John Port and Industrial Commission.
- . Estudio del puerto Port Angeles.

Ingeniero de Diseño en los siguientes estudios:

- . Rampa para embarcaciones madereras para la British Columbia Forest Products Ltd.
- . Embarcadero para escoria de cemento para la Lafarge Cement of North America.
- . Embarcadero para fosfato para la Neptune Phosphate Terminals Limited.
- . Terminal de carbón en aguas profundas de mar para la Westshore Terminals Ltd.
- . Mamparo y facilidades de descarga modernas para troncos en Kitimat, B.C. para la Eurocan Pulp and Paper Co. Ltd.

Ingeniero de Proyecto y de Diseño en los siguientes estudios:

- . Rampa flotante en Vancouver, B.C. para la Johnston Terminals Ltd.
- . Rampa para embarcaciones de agregados, Bellingham, Washington, para la Bellingham Builder's Supplies.
- . Embarcadero de papel de imprenta con rampa que puede acomodar variaciones de nivel de la marea de 29 pies, para MacMillan Rothesay Ltd.
- . Embarcadero de aguas profundas de mineral de hierro, de hasta 250,000 DWT por barco para el Puerto de Guacolda, Chile.
- . Puerto para embarcaciones chicas en Managua, Nicaragua, a base de cascajo de terremoto, para la C.I.D.A.

- EDUCACION: Universidad de Alberta, Canadá,
Licenciado en Economía, 1961.
Universidad de la Columbia Británica,
Magistrado en Administración de Empresas, 1962.
Universidad de Western Ontario,
Certificado en Mercadotecnia, 1968
- EXPERIENCIA: Con Swan Wooster Engineering Co.
Ltd. en Vancouver desde 1975
como experto en Mercadeo de carga
y mercancías relacionado con
puertos.
- 1969 a 1975 Gerente de Mercadeo para la compañía
Gulf of Georgia Towing Co. Ltd., Vancouver.
- 1966 a 1969: Gerente, Planificación de Mercadeo, para la compañía
Canadian National Railways, Montreal.
- 1962 a 1966: Economista Asistente hasta 1964 y Economista de Investi-
gación en el Departamento de Investigación y Desarrollo
para la compañía Canadian National Railways, Montreal.
- 1958 a 1962: En la universidad. Empleo de verano en el Departamento
de Investigación y Desarrollo de la compañía Canadian
National Railways, Montreal.
- 1954 a 1958: Asistente Control de Costos, para la compañía Canadian
National Railways, Regina.
- 1951 a 1954: Agente de Estación para la compañía Canadian National
Railways en varias localidades de Saskatchewan.

EDUCACION: Universidad de Gales. Ingeniero Marítimo con especialización en desarrollo y preservación de puertos, 1973.

ASOCIACIONES: Certificado "Masters" del Ministerio de Transportes del Reino Unido, 1970

EXPERIENCIA: Con Swan Wooster Engineering Co. Ltd. desde 1973.

1973 hasta la fecha: Asesor en el plan maestro para el Puerto de Yakarta en Indonesia.
Levantamientos topográficos e hidrográficos en los siguientes estudios:
Instalaciones de embarque y escolleras para la compañía Construction Aggregates Ltd.
Diseño de canales de navegación y ayudas para la navegación y recomendaciones los requerimientos de remolcadores e instalaciones de cabotaje para el puerto de Qasim, Paquistán.
Diseño de ayudas de navegación en el Puerto de Salif, Yemen.

1969 a 1973: Estudios universitarios.

1967 a 1969: Ministerio de Transportes, Ottawa, Canadá;
Oficial de Navegación. Participó en los siguientes estudios:
Ayudas para la navegación - Terranova.
Levantamientos hidrográficos - Canadá, Estados Unidos y Europa.
Reparación de cables submarinos - Canadá.
Instalación de cables submarinos.

- EDUCACION: Universidad de la Columbia Británica. Ingeniería Mecánica, 1949.
M.I.T. (Massachusetts Institute of Technology) Magistrado (Masters) en Ingeniería Mecánica, 1950.
Universidad de Stanford, Doctorado (Ph.D.) 1952.
Universidad de Londres, curso sobre Derecho Aéreo, 1955.
- ASOCIACIONES: Canadian Aeronautics and Space Institute.
Corporation of Engineers of Quebec.
British Columbia Society of Professional Engineers.
Royal Aeronautical Society.
Operations Research Society of America.
American Marketing Association.
Society of Automotive Engineers.
Director of Air Industries Association of Canada, 1968-70
Canadian Transportation Research Forum.
American Institute of Aeronautics and Astronautics.
Vice Chairman and Director A.I.A.C., 1972 hasta la fecha.
- EXPERIENCIA: Con Aviation Planning Services Ltd. desde 1967 (antes de Enero 1, 1972 esta compañía se conocía bajo el nombre de R. Dixon Speas Associates of Canada Limited).
- 1967 hasta la fecha: Presidente y Director de la compañía Aviation Planning Services Limited.
Responsable de las actividades internacionales de la compañía en los campos de la industria y planificación gubernamental de los campos de aeropuertos, aerolíneas y todo lo relacionado con el espacio aéreo. Hasta la fecha la compañía ha ejecutado unos 170 estudios en esos campos para todo tipo de clientes.
Responsable también de la promoción y desarrollo de trabajos en el Canadá.
- 1958 a 1967: Canadiar Limited, Montreal. Posición final: Gerente General, Mercadeo.
Responsabilidades en los aspectos de ventas, planificación, operación y planificación de mercados. Ocupó posiciones como Gerente de Ventas, Asistente al Vice-presidente Ejecutivo de Ventas y Finanzas.
- 1950 a 1958: C.P. Air, Vancouver. Posición Final: Sub-Director Vuelos.
Participó en tareas de ingeniería y operaciones entre los que se incluyó los aspectos de ingeniería y operaciones para la implementación del primer vuelo comercial "jet" de una compañía de los Estados Unidos. Ocupó el cargo de asistente técnico al Sub-director de Vuelos.

C. ERIC B. McCONACHIE

- 2 -

- PUBLICACIONES: "The Potential of the Free-Piston Engine in Surface Transportation" - SAE Vancouver Branch, 1954.
- "Flight Planning of Long-Range Piston-Powered Transports" - Canadian Aeronautics and Space Institute, Ottawa Branch 1955.
- "A Discussion of Cargo Density Variation and the Effect on All-Cargo Aircraft Design" - with M.A. Bajwa, SAE/CASI Meeting, Montreal, 1961.
- "Design Features of the Canadair CL-44 Cargo Aircraft" - Canadian Aeronautics and Space Institute, Winnipeg Branch 1962.
- "Basic Design Requirements of a Forest Fire Protection Aircraft" - Canadian Aeronautics and Space Institute Annual Meeting, Ottawa, 1965.
- "Systems Planning as Applied to Airport Development" - CTRF Annual Meeting, Vancouver, 1968.
- "Airport Planning as it Affects Regional Land Development" - Toronto Development Association, 1969.
- "General Simulation of Airport Systems" - Carleton University Engineering, 1971.
- "Potential for STOL Aircraft Operation in the British Columbia Coastal Region" - Eighth Meeting Commonwealth Air Transport Council, London, 1972.
- "Summary of Magnitude and Economic Impact of General Aviation in Canada" - Abbotsford Air Show Symposium 1974.
- Publicado: "Effect of High Intensity Sound Levels on the Agglomeration of Aerosols" - M.S. Thesis, MIT, 1950.
- "An Economic and Operational Comparison of the DC-7 and Britannia 300 Aircraft" - Canadian Aviation, 1956.
- "The Influence of Cargo Density Variation on the Design of Cargo Aircraft" - with M.A. Bajwa, CASI Journal, 1961.

EDUCACION: Higher Technical Institute de la
Universidade de Lisboa (Portugal).
Ingeniero Civil, 1933.

ASOCIACIONES: Orden Portuguesa de Ingenieros.
Miembro de la Asociación Interna-
cional Permanente de Congresos de
Navegación.

IDIOMAS: Español, Portugués, Francés,
Alemán e Inglés.

EXPERIENCIA: Con Aviation Planning Services Limited desde 1975.

1975 hasta la fecha. Director de la compañía Aviation Planning Services Ltd.

1933 a 1955: Gobierno de Portugal, Lisboa.

1973 a 1975: Director de la Junta de Planificación. Esta junta se
encarga de la preparación y control de los planos de
desarrollo del Ministerio del Medio Ambiente.
Miembro de la Junta del Ministerio de Obras Públicas.
Responsable por la preparación de planes maestros ejecu-
tados por los Ministerios de Obras Públicas y Transporte.

1962 a 1973: Sub-Director General, Aviación Civil de Portugal.
Responsable del Departamento de Personal (1800 empleados)
y de los departamentos de construcción, mantenimiento y
operación de los aeropuertos y de las instalaciones de
telecomunicación.
En su posición de Sub-Director encabezó varias delega-
ciones portuguesas en reuniones internacionales sobre
transporte aéreo en diferentes países. (Estados Unidos,
Argentina, Italia, Francia, Alemania, Inglaterra, Suiza
y Canadá).

1957 a 1962: Representante. Representante del Gobierno de Portugal
a la Organización de Aviación Civil Internacional en
Montreal, Canadá.

1948 a 1957: Director del Departamento de Construcción y Mantenimiento
de la Aeronáutica Civil de Portugal. Responsable de los
trabajos ejecutados por contratistas.

1946 a 1948: Jefe del Departamento de Planificación de Aeropuertos
de la Aeronáutica Civil de Portugal. Responsable de los
planes maestros, diseño y construcción de los siguientes
aeropuertos: Lisboa, Oporto, Faro, Santa Maria (Azores)
Sal (Islas del Cabo Verde), Luanda (Angola), Lourenço
Marques (Mozambique).

1933 a 1946:

Ingeniero, Autoridad Portuaria de Lisboa. Responsable de la supervisión de la construcción de muros, escolleras, dragado, pilotaje y demás estructuras marítimas.

DOUGLAS MC CORQUODALE

EDUCACION: Universidad of Strath Clyde,
Glasgow, 1952, Ingeniero Civil.

CARGO ACTUAL: Ingeniero Jefe del Planeamiento
del Transporte y del Ferrocarril.
Primer Vicepresidente y Director,
De Leuw Cather, Canada Ltd.

ASOCIACIONES: Asociación de Ingenieros Profe-
sionales de Ontario.
Instituto de Ingenieros Civiles
(Gran Bretaña).
Instituto de Ingeniería de Canadá.
Asociación Americana de Ingenie-
ros de Ferrocarril.

EXPERIENCIA: Con DELCANDA (De Leuw Cather) desde 1961.

1967 hasta la
fecha:

A cargo de organizar y dirigir:
Planeamiento del ferrocarril suburubano y de tránsito
rápido de Birmingham a Manchester; planeamiento del
tránsito rápido para Vancouver y Ottawa; el grupo de
consejeros consultores referente a la capacidad
intermedia de tránsito rápido para Ontario.

Proyectos de racionalización de los ferrocarriles en
St. Thomas, Windsor, London, Sudbury y Guayana.

Estudios de mejoras para el tránsito en autobus para
12 áreas urbanas y suburbanas en Quebec y Ontario;
planeamiento del tránsito en autobus interprovincial
en la Región de la Capital Nacional; el diseño de un
programa piloto de tránsito en autobus para Ontario.

Consejero técnico para: el estudio del corredor GO-
URBAN de Metro Toronto; la evaluación del sistema de
tránsito rápido de capacidad intermedia URBA para el
Ministerio del Medio Ambiente del Reino Unido; pla-
neamiento del tránsito rápido para Hamilton y Edmonton;
los aspectos del tránsito del estudio del transporte
regional en Windsor, London, Durban y Johannesburgo.

1961 a 1967:

Gerente de Proyecto a cargo de: estudios de factibili-
dad de servicios de ferrocarril suburbano cubriendo
250 millas de líneas de ferrocarril en Metro Toronto
y planeamiento antes de la entrada en servicio para
el servicio del ferrocarril suburbano Lakeshore GO
TRANSIT entre Oshawa-Toronto-Hamilton; estudios de
re-emplazamiento del ferrocarril en Niagara Falls y
Vancouver; una evaluación de sistemas de tránsito
rápido para la ciudad de Manchester y el Ministerio
del Transporte del Reino Unido.
Ingeniero del Ferrocarril para estudios de consolida-
ción y nuevo emplazamiento del ferrocarril para
Quebec City, Perth, Australia Oeste y la conversión
de una línea de ferrocarril a tránsito rápido en
Montreal.



D. M^CCORQUODALE

- 2 -

- 1952 a 1961: Canadian National Railways. Ingeniero de Ferrocarril en la conservación, construcción de una desviación de las líneas principales para el St. Lawrence Seaway, de 40 millas de largo, y una desviación de la línea transcontinental principal, de 10 millas de largo, a la altura de La Tuque, Quebec. Ingeniero Especializado en un estudio de las operaciones de carga de ferrocarriles en el área de Toronto.
- 1946 a 1952: Consultores y contratistas en ingeniería civil en Escocia. Estudiante e Ingeniero subalterno en el diseño y construcción de propiedades industriales.

El Sr. Alderman es socio de nuestra oficina de Toronto, Canadá. Tiene el título de Contador Público Industrial de Quebec, es Miembro del Instituto de Contadores Públicos Administrativos y de Costos, y es un Consultor Administrativo Autorizado.

El Sr. Alderman es graduado del London School de Economics, de la Universidad de London, donde recibió un Masters en Ciencias de Contaduría y Finanzas.

Antes de entrar a los servicios de P.S. Ross & Partners, trabajó como Jefe Administrativo en la T.Eaton Co., y en United Aircraft of Canada, y fue también Consultor Administrativo de la Oficina Matriz de ITT en Nueva York.

Entró a trabajar a P.S. Ross & Partners en 1967, y desde entonces ha sido responsable de los siguientes proyectos:

- * Fue Sub-director de un proyecto designado por el Gobierno de Ontario, en el cual se utilizó un grupo de asesores para examinar todos los aspectos de la administración y gerencia de la Junta de Compensación Laboral, como así también se hizo cargo de la dirección para la implementación de las recomendaciones hechas por dicho grupo.
- * Se hizo cargo de la revisión del sistema de presupuestos de una universidad importante. Esta revisión comprendió el mecanismo de las finanzas, los procedimientos de control, la estructura administrativa, y el encadenamiento del sistema de comunicaciones.
- * Se hizo cargo del análisis financiero y económico de una importante compañía de comunicaciones, con el objeto de establecer el tipo de rendimiento que dicha compañía debería recibir de sus inversiones.
- * Formuló la política, el planeamiento de la organización, y el desarrollo de un sistema de información administrativa de una biblioteca universitaria importante. Este proyecto consistió en el establecimiento de los objetivos de dicha biblioteca, el desarrollo de una estructura detallada de la organización, descripción de puestos, y la determinación de las medidas a tomarse con respecto al costo y eficacia de las operaciones de dicha biblioteca.
- * Desarrolló un plan detallado para la reorganización de un hospital de gran importancia, incluyendo la clarificación de los objetivos y definiciones detalladas de cada puesto.

DAVID J. ALDERMAN

- * Fue Director de un proyecto de re-estructuración administrativa de la Corporación Venezolana de Fomento.

El Sr. Alderman es Miembro del Consejo del Instituto de Consultores Administrativos de Ontario, de la Sociedad Norteamericana de Planeamiento de Sociedades Incorporadas, de la Sociedad Canadiense de Contadores Industriales, y de la Sociedad Canadiense de Procesamiento de Datos.

EDUCACION:

Lic. en Ciencias Comerciales (Perito Contador), Escuela Superior de Peritos Contadores, 1953.
Curso de Análisis Crediticio y Financiero, Dun and Bradstreet, Nueva York, 1962.
Curso de Administración de Préstamos Internacionales, BID, Washington, 1968.
Seminarios de Auditoría, Touche Ross, Cartagena, Colombia, 1974 y Puerto Azul, Venezuela, 1975.

EXPERIENCIA:

Socio Encargado de la firma "Luis E. Gómez y Asociados".

1969 hasta la
Fecha:

Socio encargado de la firma "Luis E. Gómez y Asociados", Contadores Públicos Autorizados y Consultores Administrativos.

1950 a 1969:

Contador Independiente (en horas libres)

1968 a 1969:

Contralor y Auditor General. Universidad Autónoma de Santo Domingo.

1965 a 1967:

Contralor, Instituto Nacional de Aguas Potables y Alcantarillados.

1964 a 1965:

Contador Independiente.

1963:

Contador, Instituto Nacional de Aguas Potables y Alcantarillado.

1954 a 1962:

Auditor Interno, Sisal Dominicano, C. por A.

1953 a 1954:

Inspector Contador, Superintendencia de Bancos.

1951 a 1953:

Contador, Partido Dominicano.

1950 a 1951:

Liquidador Impuesto sobre la Renta.

Posee la siguiente experiencia académica:

1965 a 1975:

Profesor de Contabilidad, Universidad Autónoma de Santo Domingo.

1970:

Director Departamento Académico de Contabilidad, Universidad Autónoma de Santo Domingo.

Participó en los siguientes eventos multinacionales:

1967:

Contraparte Nacional reestructuración administrativa,

LUIS E. GOMEZ

- 2 -

Instituto Nacional de Aguas Potables y Alcantarillado;
OPS- OMS- INAPA.

1967: Expositor del Seminario Administración de Acueductos
OPS- OMS-INAPA.

1967: Participante del Seminario sobre Sistemas Tarifarios
de Aguas Potables, Quito, Ecuador.

DISTINCIONES: Electo juez del tribunal de honor del Instituto de
Contadores Públicos Autorizados de la República Domini-
cana, 1968-1970.

ROBERT F. GOWAN

SENIOR CONSULTANT

El Sr. Gowan es un contador público graduado de la Universidad de Manitoba en 1962. Completó varios cursos superiores sobre el control de gastos y en relaciones industriales. Es ciudadano canadiense y habla perfectamente inglés y castellano.

Recientemente participó en un proyecto de asesoría financiera en el Panamá, en el diseño de un sistema de presupuestos y administración de capital. El proyecto fue completado para un complejo turístico en las Islas Perlas, al sur de Panamá, con un presupuesto de \$200 millones en los próximos 10 años. El programa incluía las operaciones de motel, restaurante, línea aérea y promoción.

Previamente fue contralor de la compañía Leigh Instruments S.A. en Ottawa, una firma de alta tecnología especializada en productos electrónicos.

Durante dos años fue Director de la Spiroll Corporation de Winnipeg que distribuye materiales especiales de construcción. Allí asumió la responsabilidad directa sobre estudios de viabilidad de fábricas en México, Brasil, Venezuela y Colombia.

Su experiencia previa incluye un año como contador en una firma de auditoría en Chile, y varios años en diversos cargos administrativos y contables.

Suministramos a continuación una lista breve de sus antecedentes profesionales:

Miembro del Instituto de Contadores Públicos de Manitoba.
Miembro del Instituto Canadiense de Contadores Públicos.
Delegado Canadiense de CICA en la Conferencia Interamericana de Contadores en el Uruguay en 1972 y la de Puerto Rico en 1974.

APENDICE 4

ESTADO FINANCIERO

EDDIS & ASSOCIATES
CHARTERED ACCOUNTANTS



TELEPHONE (416) 363-3235

SUITE 1201
110 YONGE STREET
TORONTO, CANADA
M5C 1V4

ASSOCIATED FIRM

COLLINS, LOVE, EDDIS, VALIQUETTE & BARROW
VANCOUVER · CALGARY · EDMONTON · WINNIPEG · TORONTO
MONTREAL · HALIFAX · MONCTON AND OTHER CITIES IN CANADA

REPRESENTATIVES THROUGHOUT THE WORLD

AUDITORS' REPORT

To the Shareholders,
De Leuw Cather, Canada Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of De Leuw Cather, Canada Ltd. and subsidiary companies as at December 27, 1974 and the consolidated statements of retained earnings, income and changes in financial position for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. We have relied on the reports of the auditors who examined the financial statements of subsidiary companies.

In our opinion, these financial statements present fairly the consolidated financial position of the companies as at December 27, 1974 and the results of their operations and the changes in their financial position for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Toronto, Canada,
March 13, 1975.

Eddis & Associates

CHARTERED ACCOUNTANTS.

DECEMBER 27, 1974

ASSETS		1974	1973	LIABILITIES		1974	1973
Current assets				Current liabilities			
Cash		\$ 32,794	\$ 242,219	Bank indebtedness		\$1,360,699	\$ 383,819
Investments - notes and treasury bills		2,671,817	1,633,939	Accounts payable and accrued		606,168	417,962
Accounts receivable				Accrued bonus and profit-sharing		230,040	405,410
Inventories of work in progress and recoverable contract costs		441,170	312,500	Income and other taxes payable		322,865	301,710
Due from De Leuw, Cathier and Partners		181,812	167,102	Current portion of long term debt		2,145	134,197
Employee travel and other advances		46,900	45,758	Accrued vacation pay		199,026	
Prepaid expenses and deposits		59,321	72,262			2,720,943	1,643,098
		3,433,814	2,647,903				
Deferred assets				Long term debt			
Blocked foreign funds			26,378	Mortgages payable		116,401	
Income taxes recoverable		13,557	12,952	Less: Current portion		2,145	
Due from Trustee, Employee stock Purchase Plan		2,746	13,983			114,256	
Employee notes receivable		70,319	16,446	Deferred income taxes		388,500	414,000
		86,622	69,759			502,756	414,000
				Minority shareholders' interest in subsidiary companies		161,599	127,415
Investments in unconsolidated affiliates							
Shares (cost: 1974, \$330,674; 1973, \$141,614)		317,168	18,627	SHAREHOLDERS' EQUITY			
Advances		417,556	284,799	Capital stock			
		734,724	303,426	Issued		10,000	10,000
				1,000 Class A preference shares		562,319	398,053
		70,850		914,318 Common shares (1973: 81,833)		572,319	408,053
Other investments							
Realty investment				Excess of appraised value of realty investment over cost		30,545	994,418
Government of Canada bonds, at cost (market quotation 1974, \$7,600; 1973, \$14,500)		6,300	15,750	Retained earnings, Statement II		1,181,362	1,402,471
Shares and advances, at cost		12,165	3,600			1,784,226	
		89,315	19,350				
Fixed assets, at cost less accumulated depreciation							
Land and buildings		271,398	47,150				
Equipment and leasehold improvements		435,776	329,289				
		707,174	376,439				
		52,192	170,107				
		65,683					
Deferred charges							
Goodwill on consolidation							
		\$5,169,524	\$3,586,984			\$5,169,524	\$3,586,984

Approved on behalf of the Board,

Director

Director

AUDITORS' REPORT

To the Shareholders,
De Leuw Cather, Canada Ltd.

We have examined the consolidated balance sheet of De Leuw Cather, Canada Ltd. and subsidiary companies as at December 28, 1973 and the consolidated statements of retained earnings, income and source and application of funds for the year ended on that date. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. We have relied on the reports of the auditors who examined the financial statements of the subsidiary companies.

In our opinion, these financial statements present fairly the consolidated financial position of the companies as at December 28, 1973 and the results of their operations and the source and application of their funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Moorhead, Bodley & Co

Toronto, Canada,
March 8, 1974.

CHARTERED ACCOUNTANTS.

(Incorporated under the laws of Canada)

CONSOLIDATED BALANCE SHEET

DECEMBER 28, 1973

ASSETS

1973

1972

Current assets

Cash
Investments - notes and treasury bills
Accounts receivable
Inventories of work in progress and recoverable contract costs
Due from De Leuw, Cather and Partners
Employee travel and other advances
Prepaid expenses and deposits

\$ 242,219
174,123
1,633,939
312,500
167,102
45,758
72,262
2,647,903

\$ 58,865
1,518,845
249,872
77,314
22,727
34,255
1,961,878

Deferred assets

Blocked foreign funds
Income taxes recoverable
Due from Trustee, Employee Stock Purchase Plan
Employee notes receivable

26,378
12,952
13,983
16,446
69,759

9,731
7,414
23,289
20,779
61,213

Investments in unconsolidated affiliates

Shares, equity value (cost: 1973,
\$141,614; 1972, \$137,674)
Advances

18,627
284,799
303,426

13,419
258,175
271,594

Other investments, at cost

Government of Canada bonds (market
quotation 1973, \$14,500; 1972, \$14,400)
Shares

15,750
3,600
19,350

15,750
3,600
19,350

Fixed assets

Equipment and leasehold improvements
at cost, less accumulated depreciation

376,439
170,107
\$3,586,984

287,805
94,837
\$2,696,677

Deferred charges

LIABILITIES

1973

1972

Current liabilities

Bank indebtedness
Accounts payable and accrued
Accrued bonus and profit-sharing
Income and other taxes payable
Accrued vacation pay

\$ 393,819
417,962
405,410
301,710
134,197
1,643,098

\$ 206,433
353,827
123,101
163,831
76,793
923,985

Deferred income taxes

414,000

450,000

Minority shareholders' interest in subsidiary companies

127,415

61,883

SHAREHOLDERS' EQUITY

Capital stock

Issued
1,000 Class A preference shares
81,833 common shares (1972- 74,330)

10,000
398,053
408,053

10,000
294,616
294,616

Retained earnings, Statement II

994,418
1,402,471

966,193
1,260,809

\$3,586,584

\$2,696,677

Approved on behalf of the Board,

William Malone, Director

David S. Smith, Director

MONROE, ROSELY & CO.

MOORHEAD, BODLEY & CO.

CHARTERED ACCOUNTANTS

120 EGLINTON AVENUE EAST

TORONTO 12, CANADA



AUDITORS' REPORT TO THE SHAREHOLDERS OF DE LEUW CATHER, CANADA LTD.:

We have examined the consolidated balance sheet of De Leuw Cather, Canada Ltd. as at December 29, 1972 and the related consolidated statements of income, retained earnings and source and use of funds for the year then ended. Our examination included a general review of the accounting procedures and such tests of accounting records and other supporting evidence as we considered necessary in the circumstances. We have relied on the reports of the auditors who examined the financial statements of the subsidiary companies.

In our opinion these financial statements present fairly the consolidated financial position of the companies as at December 29, 1972 and the results of their operations and the source and use of their funds for the year then ended, in accordance with generally accepted accounting principles applied on a basis consistent with that of the preceding year.

Moorhead, Bodley & Co.

April 7, 1973

Chartered Accountants.

DE LEUW CATER, CANADA LTD.
(Incorporated under the laws of Canada)

CONSOLIDATED BALANCE SHEET AS AT DECEMBER 29, 1972

ASSETS

Current:	1972	1971
Cash	\$ 68,596	\$ 17,200
Accounts receivable	1,518,845	892,322
Inventories of work in progress and recoverable contract costs	249,872	261,028
Income taxes refundable	7,414	4,383
Employee advances and notes receivable	22,727	48,518
Prepaid expenses and deposits	34,255	20,822
	<u>1,901,709</u>	<u>1,244,273</u>
Deferred:		
Due from Trustee, Employee Stock Purchase Plan	23,289	103,304
Employee notes receivable	20,779	105,675
	<u>44,068</u>	<u>208,979</u>
Investments in Unconsolidated Affiliates:		
Shares, equity value	13,419	375,425
(cost: 1972-\$137,674; 1971-\$395,771)	335,489	326,853
Advances	<u>348,908</u>	<u>702,278</u>
Other Investments: at cost		
Government of Canada bonds	15,750	47,250
(market value \$18,300)	3,600	3,600
Shares	<u>19,350</u>	<u>50,850</u>
Fixed:		
Equipment and leasehold improvements, at cost, less accumulated depreciation	<u>287,805</u>	<u>301,561</u>
Goodwill and Deferred Charges, at amortized value.	<u>94,837</u>	<u>76,866</u>
	<u>\$ 2,696,677</u>	<u>\$ 2,584,807</u>

LIABILITIES

Current:	1972	1971
Bank loans, secured	\$ 206,433	\$ 594,415
Accounts payable and accrued	352,079	158,543
Accrued bonus and profit-sharing	123,101	160,821
Unearned income	-	21,204
Income and other taxes payable	163,831	84,731
Notes payable	1,748	37,244
Accrued vacation pay	76,793	68,909
	<u>923,985</u>	<u>1,125,867</u>
Deferred:		
Income taxes	<u>450,000</u>	<u>400,000</u>
Minority Shareholders' Interest in Subsidiary Companies	<u>61,883</u>	<u>36,806</u>
Shareholders' Equity:		
Capital stock:		
1,000 class "A" preferred shares	10,000	10,000
74,350 common shares (1971: 153,888)	<u>284,616</u>	<u>573,472</u>
	<u>294,616</u>	<u>583,472</u>
Retained earnings, Statement II	<u>966,193</u>	<u>438,662</u>
	<u>1,260,809</u>	<u>1,022,134</u>
	<u>\$ 2,696,677</u>	<u>\$ 2,584,807</u>

On behalf of the Board:

Director

W. J. Lalonde

Director

W. J. Lalonde



1ra

LEGISLATURA

Ord 19 77

REGISTRADA con el Número

2032

en el folio 534 Libro Letra D de

asientos de leyes, resoluciones y Decretos votados

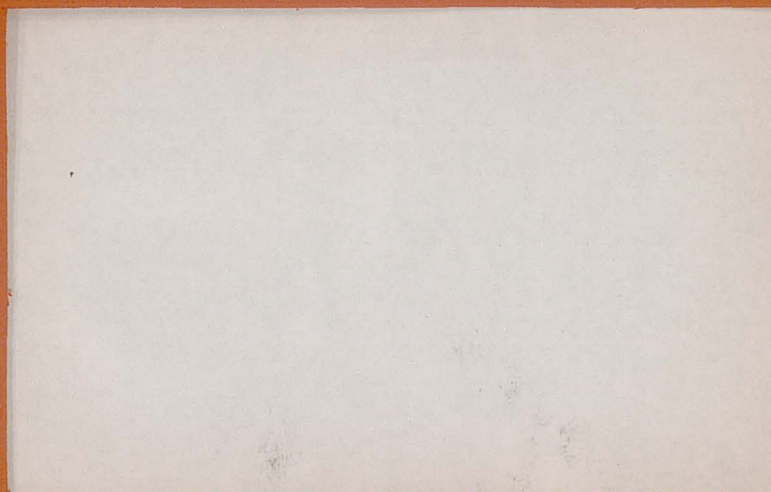
por la Cámara Diputados, y consta de 1

hojas escritas a máquina

a razón de dos espacios interlineales

Santo Domingo de Guzmán, R.D. de 1977

International Limited
DEL CANDA
CONSULTANTS · CONSULTORES



A N E X O C

PROPUESTA ECONOMICA

PROPUESTA ECONOMICA PARA EL
ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO
DEL SECTOR TRANSPORTE DE LA
REPUBLICA DOMINICANA

2 de Septiembre de 1976

Ing. Arsenio Fernández Naranjo
Director de Programación y Proyectos
Secretaría de Estado de Obras Públicas
y Comunicaciones.
Santo Domingo, R.D.

Estimado Ing. Fernández:

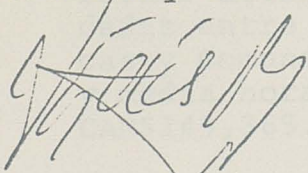
RE: Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte.

Según lo acordado en la reunión mantenida en la Oficina del Banco Interamericano de Desarrollo en Santo Domingo el 31 de Agosto de 1976 entre Ud., el señor Jorge L. Granja, Especialista Sectorial de Transporte del Banco, y el suscrito, nos es grato presentar una Propuesta Económica revisada para la ejecución del Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte.

Esta Propuesta es por la suma de CAN\$476,901.00, la cual se desglosa en CAN\$443,035.00 dólares canadienses y RD\$33,866.00 pesos dominicanos. Esta suma y desglose por partidas acordado, sustituyen a la Propuesta Económica presentada por DELCANDA el día 25 de Junio de 1976.

Cabe mencionar además que se ha reemplazado parcialmente al Lic. J. Curiel Batista por el Lic. Bernardo Vega, Economista profesional dominicano, quien tendrá a su cargo la realización de los estudios macro-económicos.

Saluda muy atentamente a Ud.,



Ing. Jaime Cáceres.

1^{ra} LEGISLATURA 2011-2012
REGISTRADA con el Número 2022
en el folio 534 del Libro Letra B de
asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados
por la Cámara de Diputados, y consta de 1
hojas escritas a máquina
a razón de dos espacios interlineales
Sancti Spiritus de Guzmán, D. R., de 11 de 12
2011
SE CERRÓ ENCARGADO DE LOS SEÑALES DE LA CÁMARA DE DIPUTADOS

1. INTRODUCCION

Esta oferta económica para el Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana es presentada en forma revisada según lo acordado en la reunión mantenida en la Oficina del Banco Interamericano de Desarrollo en Santo Domingo el 31 de Agosto del presente año entre los representantes del Banco, la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, y de Delcanda.

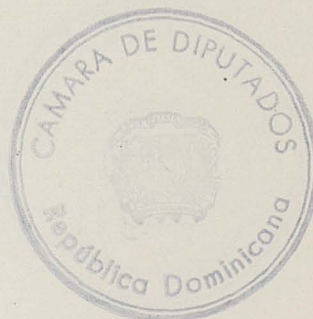
De acuerdo con dicha reunión, se ha separado el costo del estudio en las siguientes partidas principales: honorarios, pasajes, viáticos, y gastos generales.

2. COSTOS

El nombre y cargo del personal consultor dominicano y extranjero es presentado en el Cuadro N°1. La asignación de tiempo del personal consultor es presentada en la Figura N°5 del Addendum a la Propuesta Técnica para el Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana con fecha 2 de Septiembre de 1976, la cual sustituye a la Figura N°5 de la Propuesta Técnica.

En el Cuadro N°2 se presenta un resumen del costo del estudio. Dicho costo es por la suma de CAN\$476,901 desglosado en CAN\$443,035.00 dólares canadienses y RD\$33,866.00 pesos dominicanos.

Los honorarios de los servicios del personal consultor son presentados en el Cuadro N°3. Dichos honorarios están basados en las tarifas mensuales acordadas entre la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y Delcanda para días de siete y media horas de trabajo. Estos honorarios suman CAN\$149,365.00 dólares canadienses.



Los gastos de pasajes por viajes internacionales son presentados en el Cuadro N°4. Estos gastos suman CAN\$15,660.00 desglosados en CAN\$6,300.00 dólares canadienses y RD\$9,360.00 pesos dominicanos.

Un detalle de los gastos de viáticos es presentado en el Cuadro N°5. Tales gastos suman CAN\$62,370.00 dólares canadienses.

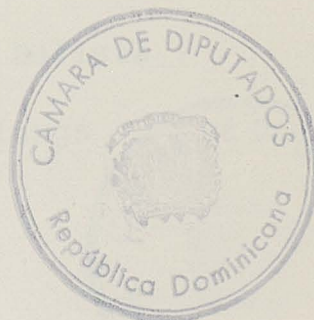
Los costos por concepto de gastos generales son presentados en el Cuadro N°6. Dichos costos suman CAN\$249,506.00 desglosados en CAN\$225,000.00 dólares canadienses y RD\$24,506.00 pesos dominicanos.

3. OTRAS CONSIDERACIONES

Está entendido que la Secretaría de Estado de Obras Públicas y comunicaciones proporcionará a su costo el transporte necesario en la República Dominicana. Este incluirá tres vehículos (1 automóvil y 2 jeeps) para los consultores durante el período de duración del estudio incluyendo mantenimiento y operación de tales vehículos.

También está entendido que la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones proporcionará a su costo el espacio, equipo y materiales de oficina necesarios para el personal consultor y de contrapartida durante la duración del estudio incluyendo mantenimiento. Las oficinas deberán contar con teléfonos, equipo de aire acondicionado y telex.

Esta propuesta económica no incluye costos por concepto de personal de contrapartida profesional, técnico y de apoyo dominicano que será proporcionado por la Secretaría de Estado de Obras Públicas y comunicaciones.

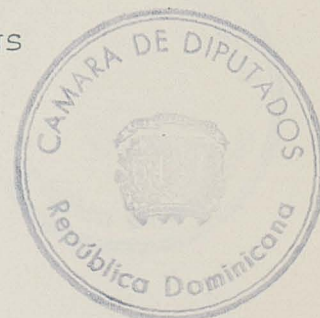


CUADRO No. 1

LISTA DEL PERSONAL BASICO DE NACIONALIDAD EXTRANJERA Y
DOMINICANA ASIGNADO PARA LA REALIZACION DEL ESTUDIO

<u>CARGO</u>	<u>NOMBRE</u>
Gerente del Estudio	Ing. E.F. Klaesi
Subgerente del Estudio	Ing. J.E. Cáceres
Economista Jefe	Dr. T.E. Kuhn
Economista Principal Desarrollo	Dr. W. Gilbert (1)
Economista de Transporte	Lic. J. McGill
Economista Macro-economía y Desarrollo	Lic. B. Vega (2) (3)
Economista Desarrollo Agrícola	Lic. J. Curiel Batista (3)
Ing. Experto Principal Carreteras	Ing. R.J. Walker
Ing. Jefe	Ing. F.M. Pérez Polanco (3)
Ing. Carreteras	Ing. J.C. Collings
Ing. Carreteras y Transporte	Ing. D. Calver (4)
Ing. Carreteras y Analista	Ing. T. Schnarr (4)
Ing. Tráfico y Transporte	Ing. A.A. Cross Frías (3)
Ing. Experto Principal Ferrocarriles	Ing. D. McCorquodale
Ing. Experto Principal Puertos	Ing. H.A. Mann
Ing. de Puertos	Ing. C.W. Johansen
Ing. Experto Principal Aviación	Ing. C. McConachie
Ing. de Aviación	Ing. C. Barata
Ing. Analista Principal	Ing. N. McEachern
Ing. Consultor Principal	Ing. V. Thomen (3)
Experto en Finanzas y Economía	Lic. R.F. Gowan
Experto en Coordinación	Ing. K.A. Kezes
Experto en Administración	Lic. D.J. Alderman
Consultor Administrativo	Lic. C.E. Gómez (3)

-
- (1) Reemplaza al Dr. M. Nelson
 (2) Reemplaza parcialmente al Lic. Curiel Batista
 (3) Personal Consultor Dominicano
 (4) Reemplaza parcialmente al Ing. J. Collings



CUADRO No. 2

RESUMEN DEL COSTO DEL ESTUDIO

<u>PARTIDA</u>	<u>CAN\$</u>	<u>RD\$</u>
Honorarios (1)	\$149,365.00	-
Pasajes (2)	\$ 6,300.00	\$ 9,360.00
Viáticos (3)	\$ 62,370.00	-
Gastos Generales (4)	\$225,000.00	\$24,506.00
SUMA TOTAL	CAN\$443,035.00	RD\$33,866.00

(1) Para detalle ver Cuadro No. 3

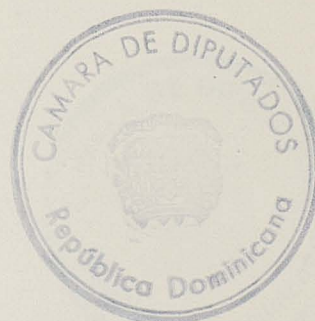
(2) Para detalle ver Cuadro No. 4

(3) Para detalle ver Cuadro No. 5

(4) Para detalle ver Cuadro No. 6

(5) Esta cifra no incluye la suma de CAN\$33,200.00 de imprevistos según Acápito 3.03 (c) (i) del Convenio sobre Cooperación Técnica no Reembolsable ATN/CD (PP)-1378-DR entre el Gobierno de la República Dominicana y el Banco Interamericano de Desarrollo.

(6) Aporte del Gobierno de la República Dominicana en pesos dominicanos no incluido en la Contrapartida del Convenio sobre Cooperación Técnica descrito en (5).



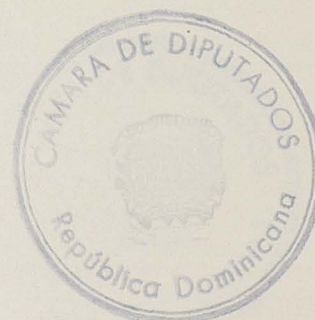
CUADRO No. 3

HONORARIOS

DESCRIPCION	H-M	SUELDO BASICO/MES CAN\$	TOTAL SUELDO BASICO CAN\$
Gerente del Estudio	2	3,350	6,700
Subgerente del Estudio	12	2,750	33,000
Economista Jefe	3	2,995	8,985
Econ. Princ. Desarrollo	1	2,995	2,995
Economista de Transporte	5	1,540	7,700
Econ. Macro-Econ. y Desarrollo	1	1,400	1,400
Econ. Desarrollo Agrícola	5	1,400	7,000
Ing. Exp. Princ. Carreteras	1	3,350	3,350
Ing. Jefe	2	1,800	3,600
Ing. Carreteras	1	2,050	2,050
Ing. Carreteras y Transporte	4	2,050	8,200
Ing. Carreteras y Analista	4	1,450	5,800
Ing. Tráfico y Transporte	11	800	8,800
Ing. Exp. Princ. Ferrocarril	1	3,350	3,350
Ing. Exp. Princ. Puertos	1	3,350	3,350
Ing. de Puertos	1	2,450	2,450
Ing. Exp. Princ. Aviación	1	3,350	3,350
Ing. de Aviación	2	2,995	5,990
Ing. Analista Principal	1	2,600	2,600
Ing. Consultor Principal	1	2,000	2,000
Exp. en Finanzas y Economía	2	2,750	5,500
Exp. en Coordinación	4	2,800	11,200
Exp. en Administración	1	2,995	2,995
Consultor Administrativo	4	1,750	7,000

TOTAL HONORARIOS

CAN\$149,365



CUADRO N° 4

PASAJES

4.1.	<u>Pasajes por Viajes Internacionales.</u>	<u>CAN\$</u>	<u>RD\$</u>
	36 Viajes de ida y vuelta a CAN\$385	5,500	8,360
4.2	<u>Pasaportes, Visas, Vacunas, etc.</u>		
	36 Viajes de ida y vuelta a CAN\$50	800	1,000
TOTAL PASAJES		CAN\$6,300	RD\$9,360



CUADRO No. 5VIATICOS

5.1 <u>Viáticos Personal Extranjero</u>	<u>CAN\$</u>
49 hombres-meses a CAN\$35/día x 30 días/mes	\$51,450
18 personas x 4 días x CAN\$35/día	\$ 2,520
5.2 <u>Viáticos por Viajes Locales</u>	
2 personas, 4 meses a	
CAN\$35/día x 30 días/mes	\$ 8,400
TOTAL VIATICOS	<u>CAN\$62,370</u>



CUADRO N° 6

GASTOS GENERALES

6.1	<u>Leves Sociales y Gastos Generales</u>	<u>CAN\$</u>	<u>RD\$</u>
	Consultores Extranjeros (110% del sueldo básico del personal extranjero)	\$131,522	
	Consultores Dominicanos (74% del sueldo básico del personal dominicano)	\$ 16,207	\$5,845
6.2.	<u>Bono de Ultramar</u>		
	25% del sueldo básico del personal consultor extranjero	\$ 29,891	
6.3	<u>Beneficios</u>		
	Consultores Extranjeros (15% del sueldo básico más Leyes Sociales y Gastos Generales del personal extranjero)	\$ 37,663	
	Consultores Dominicanos (15% del sueldo básico más Leyes Sociales y Gastos Generales del Personal Dominicano)	\$ 5,717	\$2,061



CUADRO N°6 (CONT.)

GASTOS GENERALES

		<u>CAN\$</u>	<u>RD\$</u>
6.4.	<u>Gastos Legales</u>		
	1 persona, 12 meses a CAN\$50/hora x 5 horas/mes		\$ 3,000
6.5	<u>Preparación de Informes</u>		
	Suma Global		\$ 8,000
6.6.	<u>Comunicaciones</u>		
	12 meses a CAN\$250		\$ 3,000
6.7	<u>Otros Gastos Directos</u>		
	Transporte Efectos persona- les (2 familias más 1 persona)	\$3,500	
	Gastos de relocalización (2 familias más 1 persona)	\$3,100	
		<u>\$6,600</u>	<u>\$ 2,600</u>
	<u>TOTAL GASTOS GENERALES</u>	<u>CAN\$225,000</u>	<u>RD\$24,506</u>

1^{ra} LEGISLATURA *Ord* 1977

REGISTRADA con el Número *2023*
en el folio *534* del Libro Letra *B* de
asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados
por la Cámara de Diputados, y consta de *1*

1 hojas escritas a máquina
a razón de dos espacios interlineales

Santo Domingo de Guzmán, R. D., *17* de

[Signature]
Secretario Encargado de los Asuntos de la Cámara de Diputados



REPUBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES
AÑO DE DUARTE

ANEXO "D" PERSONAL DE CONTRAPARTIDA Y OTRAS FACILIDADES

1.- PERSONAL DE CONTRAPARTIDA.

El GOBIERNO nombrará personal profesional de contrapartida como sigue:

- Un (1) Economista de Desarrollo.
- Un (1) Ingeniero de Carreteras.
- Un (1) Ingeniero de Ferrocarril.
- Un (1) Ingeniero de Puertos.
- Un (1) Ingeniero de Aviación.
- Un (1) Economista.
- Un (1) Abogado de Legislación.
- Un (1) Experto en Política Fiscal.

El GOBIERNO nombrará personal técnico y de apoyo como sigue:

- Tres (3) dibujantes.
- Dos (2) Asistentes en estadísticas.
- Dos (2) Secretarías bilingües (inglés-español).
- Dos (2) Mecnógrafas.
- Tres (3) Choféres.

El personal de contrapartida cooperará con el CONSULTOR de acuerdo al Anexo "B".





REPÚBLICA DOMINICANA
SECRETARIA DE ESTADO DE OBRAS PUBLICAS Y COMUNICACIONES

AÑO DE DUARTE

2. OTRAS FACILIDADES.

El GOBIERNO proveerá oficinas dentro de la SEOPC o en un edificio cercano a la misma debidamente amueblada y equipada, servicio de conserjería, electricidad y agua. Las oficinas tendrán una superficie aproximada de trescientos (300) metros cuadrados y estarán equipadas con teléfono, aire acondicionado y telex.

Los medios de transporte dentro del País serán proporcionados por el GOBIERNO e incluirán los siguientes vehículos:

Un (1) automóvil.

Una (1) camioneta de doble tracción.

un (1) Pick-up.

Los costos de operación de dichos vehículos incluyendo combustibles, lubricantes, repuestos, reparación, mantenimiento y seguros, serán cubiertos por el GOBIERNO.



SECRETARÍA DE ESTADO DE OBRAS PÚBLICAS Y COMUNICACIONES
PABLO DE EVARISTO

OTROS FACTORES

El Gobierno proyecta obtener dentro de la zona a ser
llevada a cabo la línea de ferrocarril ancha y eléctrica
servicio de transporte eléctrico y agua. Las oficinas
de la zona se ocuparán de la construcción de la línea
construcción y estarán expuestas con relación a las
de y otros.

Los modos de transporte dentro de la zona serán proporcionados
por el Gobierno e incluyen los siguientes:

En (1) automóvil.
En (2) camión de carga.
En (3) bicicleta.

CAMARA DE DIPUTADOS



LEGISLATURA

REGISTRO
534

del Libro de

de

en el libro de Leyes, Resoluciones y Decretos votados

asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados

por la Cámara de Diputados, y consta de

folios escritos a máquina

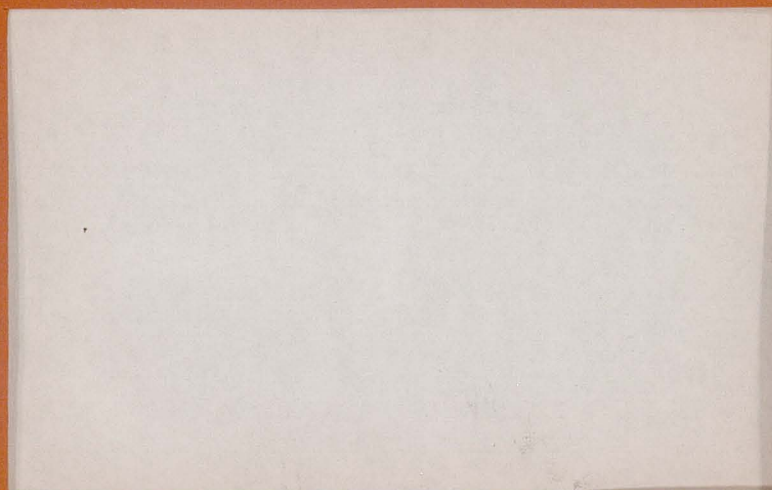
a razón de los espacios interlineales.

Santo Domingo de Guzmán, D. R., de

Secretario, Encargado de las Oficinas de la Cámara de Diputados

[Handwritten signature]

International Limited
DELcANDa
CONSULTANTS · CONSULTORES



ANEXO E

ADDENDUM A LA PROPUESTA TECNICA

ADDENDUM A LA PROPUESTA TECNICA
PARA EL ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO
DEL SECTOR TRANSPORTE EN LA REPU-
BLICA DOMINICANA.

2 de Septiembre de 1976

Ing. Arsenio Fernández Naranjo
Director de Programación y Proyectos
Secretaría de Estado de Obras Públicas
y Comunicaciones
Santo Domingo, R.D.

Estimado Ing. Fernández:

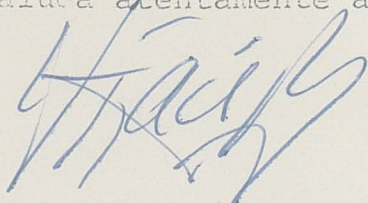
RE: Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte.

De conformidad a lo acordado en la reunión mantenida en la Oficina del Banco Interamericano de Desarrollo en Santo Domingo el 31 de Agosto de 1976 entre Ud., el señor Jorge L. Granja, Especialista Sectorial de Transporte del Banco, y el suscrito, le adjunto un Addendum a nuestra Propuesta Técnica para el Estudio Técnico-Económico del Sector Transporte de la República Dominicana de fecha 27 de Enero del presente año.

Este addendum presenta una relación de puntos específicos con respecto a la Propuesta Técnica los cuales fueron discutidos entre representantes de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y de Delcanda durante las negociaciones efectuadas entre el 22 y 25 de Junio pasado así como también en la reunión en el Banco.

Confiamos que este documento aclare el tratamiento que se dará a las materias en cuestión.

Saluda atentamente a usted,



ING. JAIME CACERES.



17a LEGISLATURA 2022

REGISTRADA con el Número 2022

en el folio 534 del Libro Letra D de

asientos de leyes, Resoluciones y Decretos votados

por la Cámara de Diputados, y consta de 1

hojas escritas a máquina

a razón de 17 espacios interlineales.
Santo Domingo de Guzmán, D.R., de 17

SECRETARIO, ENCARGADO DE LAS OFICINAS DE LA CAMARA DE DIPUTADOS

[Handwritten signature]

1. INTRODUCCION

El 27 de Enero de 1976, Delcanda International Limited presentó una Propuesta Técnica para la ejecución del Estudio Técnico Económico del Sector Transporte de la República Dominicana.

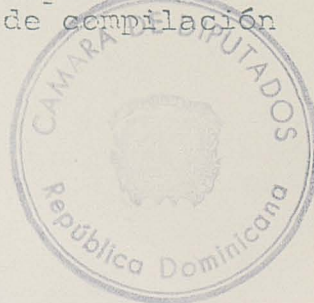
Subsecuentemente, Delcanda fué invitada a presentar una Propuesta Económica para la realización del Estudio. Durante las negociaciones de la Propuesta Económica efectuadas entre el 22 y 25 de Junio pasado, se aclararon puntos específicos respecto a la Propuesta Técnica, los cuales habían surgido durante el período de evaluación. Sin embargo, no se dejó una constancia escrita de estas aclaraciones.

Posteriormente, en la reunión mantenida en la Oficina del Banco Interamericano de Desarrollo en Santo Domingo el 31 de Agosto pasado entre los representantes de la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones, del Banco, y de Delcanda surgieron nuevamente algunos de los puntos mencionados durante el proceso de evaluación. Por lo tanto, en dicha reunión se acordó emitir un Addendum a la Propuesta Técnica de manera de incorporar tales puntos en una forma específica.

2. ESTUDIOS MODALES

Los estudios modales de puertos, aviación y ferrocarril serán iniciados por la dirección del estudio previa consulta directa con los expertos modales. En dichas consultas se establecerá claramente el sistema de datos y la forma en que los expertos esperan encontrar los datos, si los hubiera, respecto a cada modo de transporte. Una vez efectuado esto, la dirección estará a cargo de recolección de datos.

En dicha labor se espera cooperará el personal de contrapartida asignado al estudio. Tal cooperación cumple dos objetivos básicos que son: 1ro. los consultores consideran que la única forma efectiva de adiestramiento del personal de contrapartida es que se familiaricen con el sistema de compilación



de datos ya que ello permitirá el entendimiento de los análisis que los consultores realizarán con ellos; 2do. el personal de contrapartida es el más familiarizado con las fuentes de datos disponibles en las instituciones del Gobierno donde ellos laboran.

Creemos que el enfoque dado permitirá maximizar la productividad de los expertos extranjeros durante su estadía en la República Dominicana. Estos expertos se espera se concentren principalmente en la inspección y análisis de la información que se dispone y complementen con su experiencia algunas posibles deficiencias que existan en ellos.

Al final de la primera visita, los expertos producirán informes técnicos que identifiquen el campo de acción necesario para la segunda visita en la cual producirán las recomendaciones que serán incorporadas en el Informe Borrador Final.

3. ESTUDIOS LEGISLACION Y POLITICA FISCAL.

Los aspectos legales y financieros están a cargo del Lic. Robert Gowan. Para ello se acordó en la reunión en el Banco el 31 de Agosto de que el Lic. Gowan comenzará su participación dentro del primer mes después de iniciado el estudio en vez del cuarto mes como originalmente se había propuesto.

Además si fuere necesario, los Consultores contarán con la asesoría de un Abogado dominicano en áreas específicas de legislación. Esta necesidad será precisada una vez comenzado el estudio.

4. ESTUDIOS ECONOMICOS

Los estudios macro-económicos están a cargo del Economista Jefe Dr. T.E. Kuhn. El profesional consultor dominicano que será encargado de realizar los lineamientos establecidos por el Dr. Kuhn será el Lic. Bernardo Vega. El Lic. Vega posee una experiencia diversa en los aspectos económicos de la

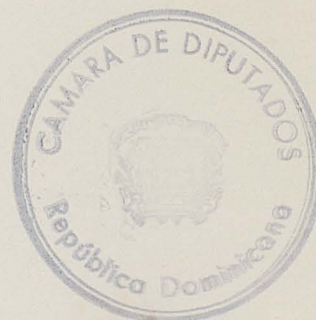
República Dominicana como se puede apreciar en el Curriculum adjunto.

Cooperará en los aspectos de compilación de datos económicos y análisis el Lic. J. Curiel Batista. Además, el Lic. Curiel Batista estará encargado de los aspectos de economía agrícola los cuales serán analizados y traducidos en volúmenes de tráfico por el economista de transporte, Lic. J. McGill.

Una vez iniciado el estudio y cuando se conozca en más detalle la información disponible, es posible que sea necesario una reducción del total de quince (15) hombres-meses asignados a los estudios económicos. Esta eventual disminución de hombres-meses se espera será compensada con un aumento de los hombres-meses asignados a las actividades de Legislación y Política Fiscal mencionados en el punto 3.

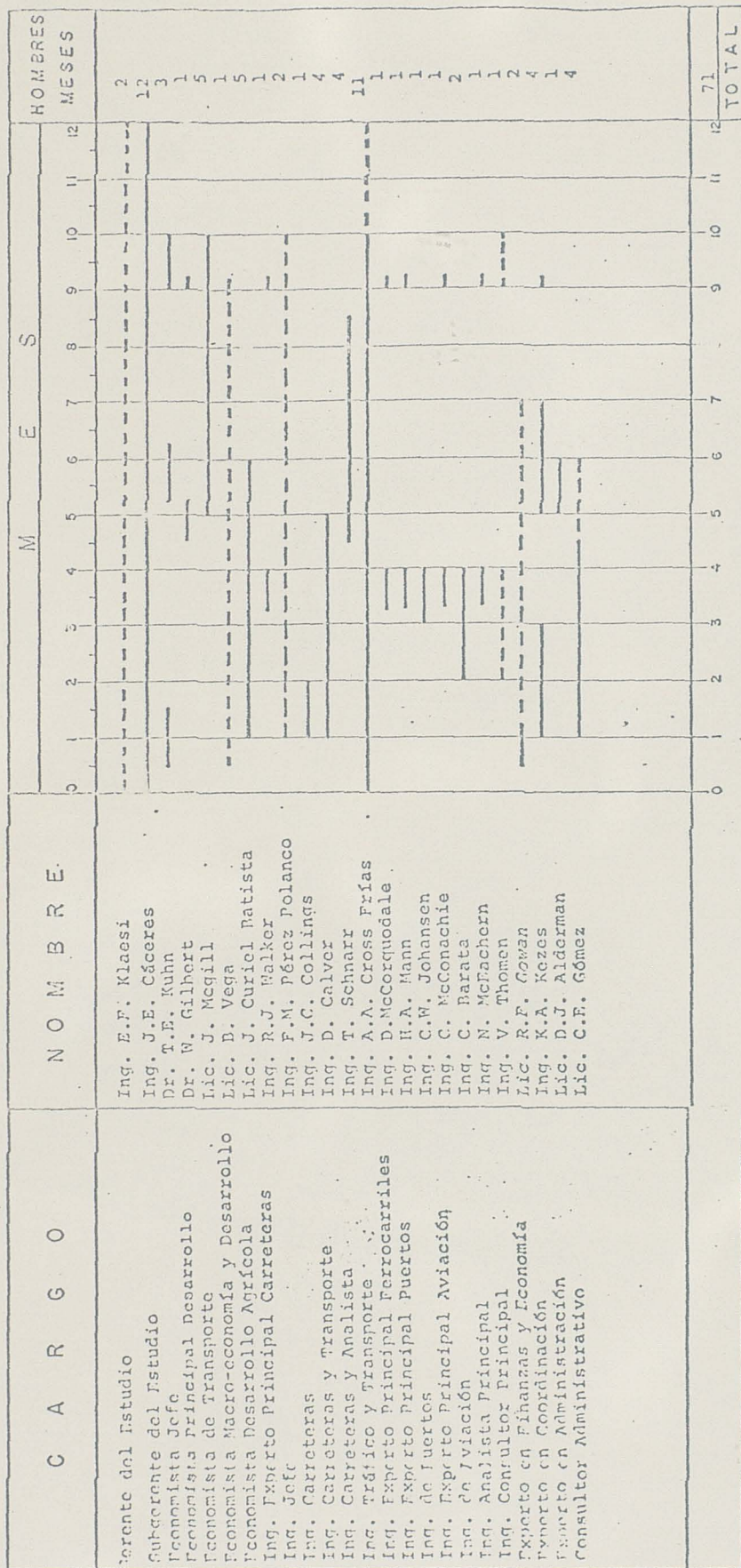
5. ASIGNACION DE TIEMPO Y PERSONAL.

La asignación de tiempo y personal presentado en la Figura N°5 de la Propuesta Técnica de fecha 27 de Enero de 1976 ha sido modificada para reflejar el nuevo programa de informes acordado entre la Secretaría de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y el Banco Interamericano de Desarrollo. Por lo tanto, la Figura N°5 de este Addendum sustituye a aquella del mismo número en la Propuesta Técnica.



ASIGNACION DE TIEMPO Y PERSONAL

FIGURA N° 5
ESTUDIO TECNICO-ECONOMICO
DEL SECTOR TRANSPORTE



CURRICULUM VITAE



CURRICULUM VITAE

Name : Bernardo Vega

Date and Place of Birth : 1938. Dominican Republic

Primary and Secondary School: Worth Preparatory School
Sussex, England

Downside School, Somerset, England

Colegio Dominicano de la Salle
Dominican Republic

University and Post-Graduate Studies : Wharton School of Finance
University of Pennsylvania (1955-1959)

Instituto para la Integración de América
Latina, (INTAL), Buenos Aires (1966)

Teaching History : Universidad de Santo Domingo (1962-1968).
Economics professor teaching "Economic
Development," "International Economics"
and "Economic Problems of the Dominican
Republic"

Universidad Católica Madre y Maestra-UCMM
(1966-1969). Economics professor teaching
"Technology and Development," "International
Economics" and "Economic Problems
of the Dominican Republic"

Positions Held : In charge of Fiscal Studies Department of
the Ministry of Finance (1962)

In charge of the Economic Studies Section
of the Industrial Development Corporation
(1962-1963)

Assistant Manager of Banco Popular Domi-
nicano (1963-1965)

Economic Advisor to the Governor of the
Central Bank of the Dominican Republic
(1965-1971)



President of Promociones Industriales, C. por A., a firm of industrial consultants which has prepared more than 40 feasibility studies for industries in the Dominican Republic (1964 - present)

President, Local Chapter of the Society for International Development

Deputy to the Group of 20 on Reform of the International Monetary System and related issues, representing Peru, Colombia, Panama, Haiti, Guyana and the Dominican Republic (1972)

Other Activities related to
Economic Integration and
the Industrial Sector

- : Graduated from the course given by the Latin American Integration Institute (1966)

Prepared and directed a course on the economic integration of the Dominican Republic, under the auspices of the Inter-American Development Bank

Conferences given at the University of Puerto Rico and the Institute of International Relations of the University of the West Indies.

Participated in all meetings of technical groups, from 1966 to 1971, on problems of monetary integration in Latin America

- : Author of a study on Industrial Policy in the Dominican Republic, under the auspices of the Central Bank of the Dominican Republic and USAID

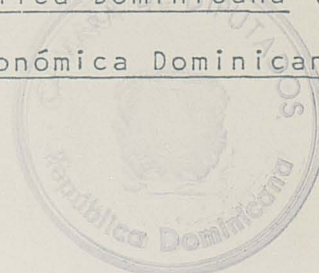
Publications

Books

- : La República Dominicana ante el Proceso de la Integración Económica en Latinoamérica.

Evaluación de la Política de Industrialización de la República Dominicana (1973)

La Problemática Económica Dominicana, UCMM, (1973)



The Monetary System of Haiti, OAS (1972)

Implicaciones de la Incorporación de la República Dominicana a CARIFTA (limited distribution), prepared for the Dominican Government (1973)

Other Publications

: "Política Monetaria y Cambiaria en la República Dominicana," published by the Centro de Estudios Monetarios Latinoamericano (CEMLA), Mexico (1959-1967)

"Bibliography of Dominican Economic Matters" (1964)

"Treatment of Foreign Capital in the Dominican Republic" (1970)

Attendance to International Conferences

: Annual meetings of the Board of Governors of the International Monetary Fund and World Bank (1965-1972)

Annual meetings of the Board of Governors of the Inter-American Development Bank (1963, 1966, 1967, 1968, 1970, 1971)

Meetings of Governors of Latin American Central Banks (1966, 1967, 1968, 1969)

Meetings of Governors of Central Banks of the Western Hemisphere (1966, 1967, 1968, 1969)

Meeting of the OAS Economic and Social Council (1962)

Member of the Technical Group named to prepare the Latin American position on special drawing rights (1966)

Member of the Technical Group named to study the création of a Latin American clearing house.



- 4 -

Member of a Technical Group named to study the inter-relationship between the LAFTA and Central American clearing houses (1968)

OAS-sponsored meeting on financial problems related to integration

Member of the Dominican Delegation to the CIAP Country Reviews (1966, 1967, 1968, 1969, 1970, 1971)

1^{ra} LEGISLATURA 2^{da} 1977

REGISTRADA con el Número 2022
en el folio 534 del Libro Letra D de
asientos de Leyes, Resoluciones y Decretos votados
por la Cámara de Diputados, y consta de 1

hojas escritas a máquina
a razón de dos escritos interlineales

Santo Domingo de Guzmán, R.D. 17 de

Marzo 1977

SECRETARÍA, ENCARGADO DE LAS OFICINAS Y ALA GENERAL DE DIPUTADOS



*Aprobada en Sesión
Sect. marzo 13-14-76*

REPUBLICA DOMINICANA
CAMARA DE DIPUTADOS DE LA REPUBLICA DOMINICANA

00051

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
17 de marzo de 1977.

Doctor
Adriano A. Uribe Silva
Presidente del Senado,
Su Despacho.

Señor Presidente:

Archivado

Aprobada por la Cámara de Diputados en sesión de esta misma fecha, tengo a bien remitir a usted la Resolución Aprobatoria del Contrato y sus Anexos A, B, C, D y E., suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd., por medio de la cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales.

Atentamente le saluda,

[Firma]
Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente de la Cámara de Diputados.

AAGF/ccr.

00051

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
17 de marzo de 1977.

Doctor
Adriano A. Uribe Silva
Presidente del Senado,
Su Despacho.

Señor Presidente:

Aprobada por la Cámara de Diputados en sesión de esta misma fecha, tengo a bien remitir a usted la Resolución Aprobatoria del Contrato y sus Anexos A, B, C, D y E., suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd., por medio de la cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, todos los nodos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales.

Atentamente le saluda,

Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente de la Cámara de Diputados.

AAGF/ccr.

00747

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
12 de abril de 1977.-

Señor
Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente de la Cámara de Diputados,
SU DESPACHO.-

Señor Presidente:

Aviso a usted recibo de su oficio No.00051, de fecha 17 de enero del año en curso y de la anexa Resolución aprobatoria del Contrato y sus anexos A, B, C, D, y E., suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd., por medio de la cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del sector Transporte, el cual deberá abarcar todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales.

Pláceme participarle que el Senado en sesión de esta misma fecha, aprobó la resolución del referido contrato y lo remitió al Poder Ejecutivo para los fines constitucionales,

Muy atentamente le saluda,

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente del Senado.

rñ.

00746

Santo Domingo de Guzmán, D.N.,
12 de abril de 1977.-

Señor
Dr. Joaquín Balaguer,
Honorable Presidente de la República,
SU DESPACHO.-

Honorable Señor Presidente:

Aprobado por ambas Cámaras Legislativas, pláceme remitir a usted para los fines constitucionales la Resolución "probatoria del Constrato y sus anexos A, B, C, D y E., suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd.,

Con sentimientos de la más distinguida consideración, saluda a usted muy atentamente,

Adriano A. Uribe Silva,
Presidente del Senado.

rh.



EL CONGRESO NACIONAL
EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

VISTO el inciso 19 del Artículo 37 de la Constitución de la República;

VISTO el Contrato suscrito en fecha 29 de octubre de 1976, entre el Estado Dominicano representado por el Ing. Manuel Alsina Puello, Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y Juan Bautista Carrión, Director de la Oficina Nacional de Presupuesto y la Delcanda Internacional Ltd., representada por el presidente Sr. Edward R. Bennett, por medio del cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos, incluyendo los de cabotaje e internacionales y sus anexos.

RESUELVE:

UNICO APROBAR: El contrato suscrito en fecha 29 de octubre de 1976, entre el Estado Dominicano representado por el Ing. Manuel Alsina Puello, Secretario de Estado de Obras Públicas y Comunicaciones y Juan Bautista Carrión, Director de la Oficina Nacional de Presupuesto y la Delcanda Internacional Ltd., representada por su presidente Sr. Edward R. Bennett, por medio del cual esta última se compromete a realizar un estudio técnico-económico del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, todos los modos de transporte que tengan o tendrán un rol importante en el futuro desarrollo del sistema de transporte del país, incluyendo carreteras y otras formas de transporte terrestre, todos los puertos incluyendo los de cabotaje e internacionales y sus anexos que copiado a la letra dice así:

EL CONGRESO NACIONAL
EN NOMBRE DE LA REPUBLICA

El presente es el acta de la Sesión No. 12 del Congreso Nacional, celebrada el día 12 de octubre de 1977, en el Salón de Sesiones del Senado, a las 10:00 horas de la mañana. En esta sesión se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. También se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. Asimismo, se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo.

El presente es el acta de la Sesión No. 13 del Congreso Nacional, celebrada el día 13 de octubre de 1977, en el Salón de Sesiones del Senado, a las 10:00 horas de la mañana. En esta sesión se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. También se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. Asimismo, se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo.

El presente es el acta de la Sesión No. 14 del Congreso Nacional, celebrada el día 14 de octubre de 1977, en el Salón de Sesiones del Senado, a las 10:00 horas de la mañana. En esta sesión se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. También se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo. Asimismo, se aprobó el Proyecto de Ley que crea el Instituto Nacional de Estadística y Censos, y se designó a don Juan P. Rodríguez como Presidente del mismo.



1^a LEGISLATURA Ord. DE 1977
REGISTRADA AL No. 609
an el folio del libro letra
No. de las Leyes, Resoluciones
y los decretos por el Senado
y con el No. de las Leyes, Resoluciones
y los decretos por el Senado
Santo Domingo, 12 de octubre 1977
Jefe de las Oficinas del Senado

CONGRESO NACIONAL

ASUNTO: Res. Aprob. del Contrato entre el Estado Dominicano
y la Delcanda Internacional Ltd.

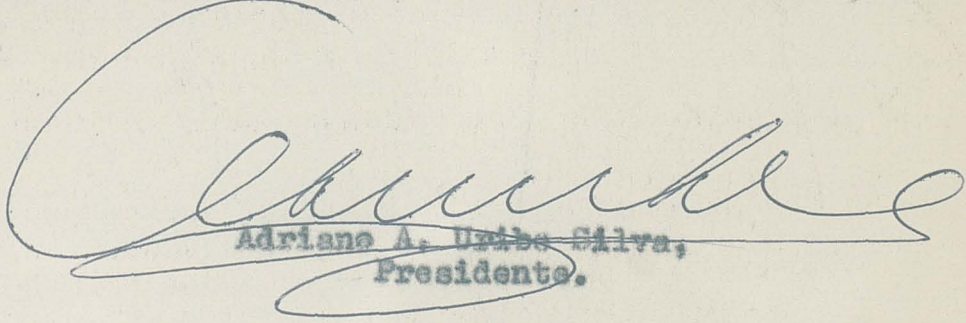
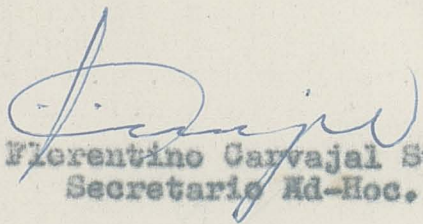
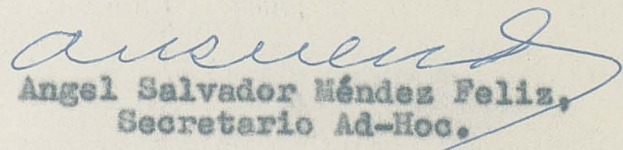
PAG. 2

DADA en la Sala de Sesiones del la Cámara de Diputados, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los diecisiete días del mes de marzo del año mil novecientos setenta y siete; años 134 de la Independencia y 114 de la Restauración.

(Fdos.)

Atilio A. Guzmán Fernández,
Presidente.José Eligio Bautista Ramos,
Secretario.Miriam Marte de Sibilia,
Secretaria.

DADA en la Sala de Sesiones del Senado, Palacio del Congreso Nacional, en Santo Domingo de Guzmán, Distrito Nacional, Capital de la República Dominicana, a los doce días del mes de abril del año mil novecientos setenta y siete; años 134 de la Independencia y 114 de la Restauración.


Adriano A. Uribe Silva,
Presidente.
Florentino Carvajal Suero,
Secretario Ad-Hoc.
Angel Salvador Méndez Feliz,
Secretario Ad-Hoc.

CONGRESO NACIONAL

ACUERDO

1a LEGISLATURA ord. DE 19 77
REGISTRADA AL No. 609
en el folio del libro letra
No. de decretos de Leyes, Resoluciones
y Decretos votados por el Senado

y consta de
hojas escritas en e razón de dos

Santo Domingo 12 de abril 1977

Jefe de las Oficinas del Senado





PRESIDENCIA DE LA REPUBLICA DOMINICANA

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

23 ABR. 1977

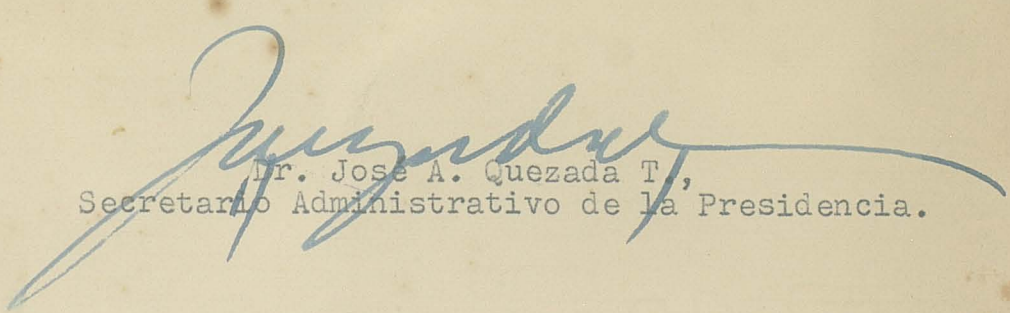
Núm: 11614

Señor
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

En atención a su comunicación No. 746, de fecha 12 de abril en curso, pláceme informarle, que la Resolución - aprobatoria del contrato suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd, por medio del cual ésta - se compromete a realizar un estudio técnico-económico - del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, ha sido promulgada en fecha 21 de abril del presente año y registrada con el No. 589.-

Atentamente,


Dr. José A. Quezada T.,
Secretario Administrativo de la Presidencia.

JAQT
ma/aq.

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

Núm: 11614

23 ABR. 1977

Señor
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

En atención a su comunicación No. 746, de fecha 12 de abril en curso, pláceme informarle, que la Resolución - aprobatoria del contrato suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Belcanda Internacional Ltd, por medio del cual ésta - última se compromete a realizar un estudio técnico-económico - del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, ha sido promulgada en fecha 21 de abril del presente año y registrada con el No. 589.-

Atentamente,

Dr. José A. Quenzala T.,
Secretario Administrativo de la Presidencia.

JAQT
na/aq.

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

23 ABR. 1977

Núm: 11614

Señor
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

En atención a su comunicación No. 746, de fecha 12 de abril en curso, pláceme informarle, que la Resolución - aprobatoria del contrato suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Belcanda Internacional Ltd, por medio del cual ésta - última se compromete a realizar un estudio técnico-económico - del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, ha sido promulgada en fecha 21 de abril del presente año y registrada con el No. 589.-

Atentamente,

Dr. José A. Quezada T.,
Secretario Administrativo de la Presidencia.

JAQT
ma/aq.

Santo Domingo de Guzmán, D.N.

23 ABR. 1977

Núm: 11614

Señor
Presidente del Senado,
Ciudad.

Señor Presidente:

En atención a su comunicación No. 746, de fecha 12 de abril en curso, pláceme informarle, que la Resolución - aprobatoria del contrato suscrito entre el Estado Dominicano y la firma Delcanda Internacional Ltd, por medio del cual ésta - última se compromete a realizar un estudio técnico-económico - del Sector Transporte, el cual abarcará todo el país, ha sido promulgada en fecha 21 de abril del presente año y registrada con el No. 589.-

Atentamente,

Dr. José A. Quezada T.,
Secretario Administrativo de la Presidencia.

JAQT
ma/aq.