

385
M

C-2

Viaje por los recuerdos

ara muchos el Intertrén es la última oportunidad
de disfrutar de una tradición ferroviaria
fuertemente arraigada en la cultura costarricense.

MARIBELLE QUIROS J.,
de la Nación

de la locomotora. Niños con sus padres, parejas de ancianos y estudiantes presurosos en los vagones.

INAUGURADO
TREN
INTERURBANO

[illegible]

El
primer
pasajero

El presidente Calderón inauguró ayer el servicio de Intención a Cuzco. El reconocido, que se hará ocho veces al día, a partir de las 12:30 a.m. dura 40 minutos y el pasaje cuesta \$60. Acompañó al mandatario, el vicepresidente Carlos

UN NUEVO PITO

HORARIO

PARIO

Salida de Limón: 4 a.m. y a las 3 p.m.
Salida de Ley River: 5:50 a.m. y 4:57 p.m.

De 0 a 18 Km.
19 a 36 km.

De 0 a 36 km.
Del Km. 37 al 55
y del 0 al 55

PROPIEDAD BIBLIOTECA
Mons. Victor Manuel Sanabria M.
ASAMBLEA LEGISLATIVA
Costa Rica

Memoria INCOFER 1990 - 1994

Junta Directiva INCOFER 1990-1994



Ing. Guillermo Ruiz Castro	Presidente Ejecutivo
Licda. Dora Sunikansky Bojman	Vicepresidente Junta Directiva
Lic. Juan Luis Corella Vargas	Director
Lic. Manuel Felipe Calvo Calvo	Director
Sr. Carlos Manuel Guardia Esquivel	Director
Sr. Hernán Gómez Armijo	Director
Sr. Humberto Zapparolli Arroyo	Director

Gerencias

Ing. Oscar A. Brenes Alpízar
Gerente de Operaciones

Ing. Cillian Barrantes Naranjo
Gerente Administrativo

Auditoría

Lic. José E. Umaña Chavarría
Auditor General

Jefaturas

Licda. Rita E. Hernández
González
Jefe Dpto. Legal

Licda. Rocío Araya Rojas
Jefe de Recursos Humanos

Sr. Rolando Rivera Rodríguez
Director Operaciones Pacífico

Sr. Francisco Vargas Artavia
Director Operaciones Atlántico

Licda. Hannia Cruz Calderón
Dpto. de Mercadeo y Planificación

Sra. Iris Torres Casco
Dpto. Financiero Contable

Srta. Maricel Sánchez Jiménez
Dpto. de Contabilidad y Presupuesto

Srta. Lilliana Castro López
Dpto. de Proveeduría

Ing. Sergio Solano Ugalde
Dpto. Servicios Administrativos

Sr. Jorge Díaz Rivera
Dpto. de Servicios Generales

Sr. Ricardo Sandí Guillén
Dpto. Procesamiento de Datos

Ing. Carlos Ceciliano Camacho
Dpto. Electromecánico Pacífico

Sr. Rafael A. Agüero Aguilar
Dpto. Transportes Pacífico

Sr. Rafael A. Molina Sánchez
Dpto. Electromecánico Atlántico

Sr. Arnold Dennis Patterson
Dpto. Vías Atlántico

Sr. Eduardo Ramírez Torres
Dpto. Transportes Atlántico



Con la satisfacción del deber cumplido



Con gran satisfacción por el deber cumplido, ofrecemos al final de nuestro Gobierno esta Memoria del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

En mayo de 1990, al inicio de nuestra Administración, nos encontramos con numerosos y serios problemas en esta Institución de servicio público. Como los costarricenses lo recuerdan, poco a poco fuimos convirtiendo los problemas en soluciones y encontrando los caminos para la superación de Costa Rica en el campo de los ferrocarriles.

Cuatro años después, al final de nuestra Administración, entregamos a los costarricenses un INCOFER completamente renovado y en el camino correcto para atender las necesidades de

los usuarios. En el aspecto de la situación de sus trabajadores también nos enorgullece constatar grandes avances.

Al despedirme, debo dar las gracias al Señor Presidente Ejecutivo, Ing. Guillermo Ruiz Castro; a todos los miembros de la Junta Directiva del Instituto, al personal administrativo y a todos los trabajadores. Gracias al esfuerzo de todos ellos y al apoyo que les dimos desde nuestro Gobierno, hoy esta Institución se ha modernizado y se ha dignificado, para satisfacción de todos los costarricenses.

Lic. Rafael Angel
Calderón Fournier
Presidente de la República



Ing. Mariano Guardia, Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Un ejemplo de eficiencia.....

En Costa Rica, la mayor preocupación de los entes responsables del sector transportes se ha venido concentrando en la conservación y mejora de la infraestructura que posibilita la realización de esta importante actividad.

De esta manera, se procura no sólo una adecuada operación sino además un mayor aporte del sector al desarrollo socioeconómico del país.

Bajo este esquema, INCOFER trabajó en la modalidad de transporte ferroviario en un esfuerzo por revertir el fuerte déficit financiero y de operación, que por muchos años le impidió ser más eficiente y competitivo.

La ingente labor efectuada por las autoridades de esa Institución permitió enfrentar limitantes ocasionadas por el empleo de equipos con una vida útil superada, una estructura organizativa inadecuada para atender la demanda, así como la rigidez y tardanza en la toma de decisiones operativas y financieras.

Como un complemento a estas iniciativas, y en su papel de ente rector, el Ministerio de Obras Públicas y Transportes apoyó la realización de cuatro proyectos de inversión orientados a gestar un ferrocarril eficiente, competitivo y rentable, en suma, acorde a las necesidades actuales.

Entre ellos destacan el empréstito con el Banco Mundial, merced al cual fue posible disponer de los recursos del Sexto Proyecto Sectorial de Transportes para la adquisición y mejora de equipos, y la ampliación de ramales bananeros como los del tramo Río Frío-Puerto Viejo de Sarapiquí.

Ahora, con una situación financiera mejorada, una organización y planilla de empleados más acorde al volumen de operaciones se ha llegado a movilizar cerca de un millón de toneladas de carga anuales, además de medio millón de pasajeros. Es decir, logramos imprimirle a lo largo de estos cuatro años de administración una mayor eficiencia al Instituto Costarricense de Ferrocarriles.

¡Gracias por su solidaridad!

.....

Cuando se me ofreció la Presidencia Ejecutiva del INCOFER sabía de antemano el gran desafío que tenía por delante: una Institución camino al colapso total.

Con gran ahínco inicié la gran tarea de estudiar hasta del último detalle del movimiento de la Institución. Muchas sorpresas tuve que soportar con gran desaliento: un déficit de más de \$1.600 millones, deudas con la Caja de Seguro Social por \$600 millones, deudas con el Banco Popular, ningún proyecto en ejecución, compromisos laborales sin cumplir, una línea férrea casi anquilosada y, lo principal, la mística de los trabajadores estaba en vías de extinción.

Hoy, al abandonar al INCOFER, tras cuatro años de gestión, me siento muy orgulloso por la labor cumplida de un equipo de trabajo que se logró conformar bidireccionalmente desde la Presidencia Ejecutiva hasta los niveles de obreros más sencillos.

Por eso les doy las gracias. Gracias por la solidaridad que me brindaron las gerencias, los departamentos, los asesores, los trabajadores de vía... en fin todo el personal del INCOFER que creyó en mi lucha: el rescate del ferrocarril en Costa Rica.

Gracias también al Presidente de La República, Lic.

Rafael Angel Calderón F., a los dos ministros de Obras Públicas y Transportes que avalaron las decisiones de crecimiento y empuje que se gestaron en la Institución.

Imperecederas gracias a los costarricenses que dijeron sí al Intertren con su multitudinaria acogida a este servicio y a las empresas importadoras que volvieron a tener fe en el transporte ferroviario como una alternativa válida, eficiente y rentable para el traslado de sus mercancías.

El deber cumplido es una frase donde incluyo a todos los trabajadores. Ellos mostraron gran solidaridad con mis ideas y laboraron de sol a sol para habilitar en solo 15 días la vía a Limón tras el terremoto del 22 de abril de 1991.

Ellos colocaron el balasto y los durmientes a lo largo de 60 kilómetros de trayecto para reconstruir la línea al Valle de La Estrella. Hoy, aún plenos de confianza en la administración están trabajando arduamente para terminar la reparación en el tramo San José-Caldera, con más de 110 kilómetros de longitud y 166 mil durmientes.

Esa solidaridad que mostraron los trabajadores del INCOFER hacia las ideas de cambio



y progreso fue grandemente retribuida con esfuerzos económicos en capacitación, incentivos y reconocimientos y en la mutua confianza creada en nuestra relación laboral.

Dejo al INCOFER con presupuesto legalmente aprobado para todo 1994, con proyectos en marcha, con un servicio interurbano de gran aceptación, con una cartera de clientes que transportan más de 33 mil toneladas de carga mensuales solo en el sector Pacífico y, sobre todo, con un recurso humano dispuesto a seguir adelante con el rescate de esta centenaria Institución.

No todo está hecho. Los ferrocarriles de Costa Rica deben acoplarse al cambio incesante que vive el mundo actualmente. Debe seguir renovándose. Quizás la participación de la empresa privada pueda ser uno de los caminos a escoger, pero mientras tanto, el ferrocarril debe continuar con su función social que históricamente ha dado progreso a Costa Rica.

Ing. Guillermo Ruiz Castro
Presidente Ejecutivo
1990-1994

Al rescate del Ferrocarril



El ferrocarril, parte innegable de la historia costarricense.

Breve historia del ferrocarril de Costa Rica

.....

Los primeros indicios de la creación del ferrocarril en Costa Rica se dieron, a partir del siglo XIX como una necesidad de dotar al país de un camino o una vía férrea que comunicara la región central con alguno de los océanos con el fin de sacar el café, principal producto de exportación en esa época.

Con las primeras exportaciones de café a Chile e Inglaterra en 1830 y 1844 respectivamente, se hizo más patente la necesidad de una vía para la movilización del "grano de oro", que en ese entonces se hacía por medio de carreta.

Las gestiones iniciales para construir un ferrocarril entre Bocas del Toro y el Golfo Dulce, se dieron entre 1822 y 1827 por medio de Mr. Trevithick, inglés inventor de la máquina a vapor.

Esta iniciativa no

prosperó. Posteriormente, en 1866 se establece un convenio entre el Ing. Francisco Kurtze, de origen alemán, el General Fremont, de Nueva York y el Gobierno de Costa Rica para diseñar la vía interoceánica del ferrocarril a vapor de Puerto Limón a Caldera. Luego la ruta del Atlántico es retomada por los ingenieros de Minor Cooper Keith.

Sin embargo, anteriormente, en 1854 mediante un Decreto Ejecutivo emitido por el entonces Presidente de la República, don Juan Rafael Mora, se le concedió a don Joaquín Jiménez el derecho exclusivo de utilizar carros de cuatro ruedas para el traslado del café hasta el puerto de Puntarenas.

Poco tiempo después el mismo Gobierno del Presidente Mora suscribió un contrato con don Ricardo Farrer, en el cual la



Parte de nuestro bagaje histórico se encuentra recopilado en el Museo del Ferrocarril.

Compañía Farrer se comprometía a construir un camino de hierro entre la capital y Puntarenas, así como a establecer carros para el transporte de frutos y mercancías.

Fue así como en noviembre de 1887 quedó construido el Ferrocarril de Puntarenas a Barranca, con un recorrido de 9 millas a lo largo del cual iban y venían los carros tirados por mulas o burros (lo que se conoció como el "Burrocarril"). A la vez, se amplió el convenio para prolongar la concesión por cuatro años más a la Compañía Farrer, y continuara así con los trabajos hacia el interior del país.

El Gobierno del Presidente Tomás Guardia es considerado como el propulsor del ferrocarril, debido a las conversaciones realizadas en Londres, Inglaterra, para financiar la construcción del tren y las gestiones emprendidas en Perú

con el constructor ferroviario, Mr. Henry Meiggs Keith para llevar a cabo la obra.

Es así como el 18 de agosto de 1871 se firmó el contrato para iniciar la construcción del ferrocarril a vapor de Limón a Alajuela en forma simultánea en ambos puntos. Luego de varias contrataciones y después de superar algunos contratiempos, en 1882 estaba operando el tren de Alajuela hasta Cartago y de Limón hasta Carrillo (Río Sucio).

En 1884 se firmó el contrato Soto-Keith en el cual el constructor ferroviario Minor Cooper Keith -sobrino de Henry- se comprometió a concluir la obra de construcción de un trecho de 51 millas que faltaba del Reventazón hasta Cartago, terminado el 7 de diciembre de 1890, día de su inauguración.

Se le concedió la administración a la Costa Rica

Railway Company que años más tarde asumió la Northern Railway Company que se comprometió a entregarla al Estado en 1989, lo cual debió adelantarse a 1972 cuando asume la administración la Junta de Administración Portuaria y de Desarrollo de la Vertiente Atlántica (JAPDEVA), debido a las diferencias insalvables entre la compañía y los trabajadores.

Ferrocarril al Pacífico

La construcción y éxito del ferrocarril al Atlántico hizo pensar a los gobiernos de Costa Rica en la necesidad de construir el ferrocarril hacia el sector Pacífico.

En 1854 el Congreso aprobó la construcción del "Burrocarril" pero luego de la firma de diferentes contratos con varios constructores, en especial con Eduardo Reilly, la obra no se concretó.

Mediante la ley #83 del 29 de julio de 1895, se ordenó la construcción de una línea de ferrocarril al Pacífico que llevaría el progreso por todos los poblados donde pasaría.

En 1897 se iniciaron los trabajos para la construcción de la vía que comunicaría a San José con Puntarenas. Para ello se firmó un convenio con Mr. John S. Casement y el Gobierno de don Rafael Iglesias Castro, pero la construcción se suspendió a la altura de los márgenes del Río Grande de Atenas, por problemas presupuestarios.

Por el sector de San José hacia el oeste, los trenes llegaron el 1º de mayo de 1900 hasta San Antonio de Belén y en 1902 el Gobierno se hace cargo de la

obra de Santo Domingo de San Mateo hasta Cascajal y se reinician los trabajos para terminar la ruta hacia la capital, con la instalación del majestuoso puente sobre el Río Grande de Tárcoles. En 1893 se contrató la terminación de la obra a Mr. Warren H. Knowlton para que instalara la línea entre Cascajal y El Roble de Puntarenas.

Por Ley #10 del 22 de noviembre de 1905, se autorizó una inversión para tender el ramal férreo que conectara a Alajuela con la estación de Ciruelas. El Gobierno de don Cleto González Víquez no sólo impulsó las obras del ferrocarril, sino además puso especial cuidado en la organización de los servicios para ir comercializando la empresa.

El 23 de marzo de 1907 se emitió el Reglamento General del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, el cual organizó todas las dependencias de la empresa y reguló los servicios. El 3 de diciembre de 1909, se puso en vigencia la Ley General de Ferrocarriles.

El primer tren directo entre Puntarenas y San José salió, con la locomotora a vapor "María Cecilia", el 23 de julio de 1910. Años más tarde, bajo la administración de don Ricardo Jiménez Oreamuno, en 1926, se contrató con la compañía alemana AEG, la electrificación de toda la vía férrea que se inauguró el 8 de abril de 1930.

El Ferrocarril Eléctrico al Pacífico fue transformado en Institución Autónoma por Ley #1721 del 28 de diciembre de 1953 bajo la administración de don José Figueres Ferrer.

Posteriormente por Ley de

la República fue creado el 4 de abril de 1972 en el gobierno del Lic. Daniel Oduber Quirós, el Instituto Costarricense de Puertos al Pacífico y se le concedió la administración del ferrocarril eléctrico. Así permaneció hasta enero de 1977.

Fusión de los ferrocarriles

Una vez nacionalizado el ferrocarril al Atlántico en 1972, se procedió el 12 de enero de 1977, en la administración del Lic. Daniel Oduber Quirós (Q.d.D.g.), a unificar ambos sistemas ferroviarios bajo una sola administración denominada FECOSA (Ferrocarriles de Costa Rica S.A.)-subsidiaria de CODESA.

Esta fusión se da con el fin de brindar un eficiente y económico servicio a todas las zonas agrícolas e industriales del país que requieren de este tipo de transporte.

En vista de que la Institución carecía de marco jurídico que le diera más respaldo, el 19 de setiembre de 1985 se aprueba en la Asamblea Legislativa la Ley Orgánica del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Nº 7001) que dio origen al INCOFER que hoy conocemos.

El INCOFER se desarrolló en sus primeros años como ente contralor de los ferrocarriles, especialmente por los escasos recursos económicos con que fue dotado. A inicios de la década de los 90, en la administración de Rafael A. Calderón Fournier, el INCOFER empieza un proceso de reorganización y transformación que da como resultados la creación de los trenes cortos, conocidos como Intertren y la reactivación del servicio de transporte de carga.



Los desastres naturales no han menguado el trabajo del personal de INCOFER, el cual hizo frente a los estragos provocados por el terremoto de Limón, en 1991, en un tiempo récord de 15 días.

Operaciones

Elíxir del progreso

El giro radical que ha dado el INCOFER, durante esta administración, ha sido responsabilidad del área de Operaciones: verdadera herramienta ejecutora en esta titánica tarea.

Tras la reorganización interna iniciada en 1991, las principales obras del personal de operaciones quedó plasmada en:

1.-Solo 15 días después del terremoto de Limón, el personal del INCOFER logró la reconstrucción provisional de 51 kilómetros de vía férrea, incluyendo el sistema electrificado entre Siquirres y Limón.

2.-Se reacondicionó temporalmente el puente sobre el río Matina, lo cual permitió el transporte de carga de banano entre Río Frío-Pacuare rumbo a Moín; así no se detuvieron nuestras exportaciones.

3.-Se reconstruyeron los

puentes del ferrocarril sobre el río Bananito, La Estrella y sobre el Canal de Moín.

4.-En el Valle de La Estrella se renovaron 60 kilómetros de vía, con lo cual el transporte del banano costarricense no se interrumpió.

5.-En total en la primera etapa de rehabilitación, tan sólo en la provincia de Limón se destinaron más de \$4.411.525.24, recursos obtenidos del Banco Mundial, a través del Proyecto Sectorial de Transportes, tramitado por la Comisión Nacional de Emergencias, la Standard Fruit Company, y \$345.000 equipos propios de la Institución.

6.-Entre 1990 y 1992, se invirtió más de \$1.436.150 y \$12.547.737 en la reparación de equipo rodante y tractivo, y en la adquisición de traviesas, carros



Cuadrillas de trabajadores de INCOFER, han dado lo mejor de sí para hacer posible el rescate del ferrocarril.

planos, carretillos, grúas biviales, equipo de comunicación, herramientas, equipo para el mantenimiento de vías.

7.- Se readecuaron las vías para la red de transportes interurbano de pasajeros, Intertren. La primer ruta a Heredia implicó la reconstrucción de 20 kilómetros de trayecto férreo, refacción de la locomotora, compra de carros. En total se dio una inversión superior a los ¢100 millones provenientes de fondos del mismo INCOFER.

8.- Readecuación de línea ferroviaria para el Intertren a Pavas, inaugurado el 14 de octubre de 1992.

9.- Limón nuevamente se benefició, en abril de 1993 con la puesta en servicio del Ferrobús, que comunica al cantón central con diversas poblaciones a lo largo del Valle de La Estrella. A partir de

entonces, esta zona tuvo mejores condiciones de acceso y salida de sus productos agrícolas al mercado de la provincia.

10.- El 19 de octubre de 1993, cientos de cartagineses celebraron con júbilo la apertura del servicio entre la Vieja Metrópoli y San José, cuya inversión ascendió a ¢23.419.176, distribuida entre la reparación de la vía férrea y el acondicionamiento de los trenes Apolo, donados por el Gobierno de España.

11.- Reconstrucción de maquinaria de vía férrea (niveladoras y conformadoras).

12.- Se puso nuevamente en funcionamiento el Quebrador de Dantas (sector Pacífico) y el de Pacuare (Atlántico). Estos han provisto, en parte, de la piedra necesaria para diferentes trabajos de reparación de vía.

13.- Está en ejecución los



Luego de lustros, durante los cuales no se pudo realizar ninguna inversión, la rehabilitación de la vía férrea al Pacífico es toda una realidad.

trabajos de rehabilitación de la vía férrea entre San José-Caldera. Inversión aproximada: ₡370 millones. Trayecto: 116 kilómetros.

14.- Adaptación de los trenes Apolo a la vía férrea local.

15.- Apoyo en la reconstrucción del Museo del Ferrocarril

Gracias a esta incansable labor, INCOFER espera enfrentar eficazmente las demandas futuras por transporte de materias primas y transporte de pasajeros, siempre que en los años venideros se dote a la Institución de los recursos necesarios para no perder el camino recorrido hasta la fecha.

Inversión de los principales proyectos 1990-1994

Proyecto	Monto de la inversión	
	\$	₡
Reparación de equipo de reconstrucción de vía férrea	864.051,40	3.269.731,88
Reconstrucción de vía férrea Sector Pacífico	891.451,97	533.790.491,47
Reconstrucción de vía férrea Sector Atlántico	4.411.525,24	345.614.957,98
Reparación de locomotoras y material rodante	1.436.150,75	12.547.737,84
Elaboración de Plan Empresarial	800.000,00	
TOTALES	8.403.179,36	895.222.919,17

* Este concepto se traduce en el aporte que ha realizado INCOFER por medio de los recursos presupuestados.



La inauguración del servicio de tren entre Limón y el Valle de La Estrella, ofrece una opción de transporte, que ha beneficiado a miles de habitantes de la provincia.

Mercadeo

A la vanguardia de una nueva era

.....

El ferrocarril ha pasado por tiempos muy difíciles, donde incluso su existencia se ha visto amenazada. Servicios de transportes que únicamente dejaban pérdidas, unido a un descenso notable en los volúmenes de carga, ensombrecieron el panorama de una de las instituciones con mayor arraigo en el sentir costarricense.

Hoy ello es historia, gracias al gran esfuerzo y visión de avanzada del personal de INCOFER, el cual apoyado por el Gobierno de la República se dio a la tarea de rescatar este medio de transporte del olvido al que estaba relegado.

El Departamento de Mercadeo, principal acicate de crecimiento, se convirtió en un ente facilitador del progreso de la institución concertando nuevas negociaciones con potenciales

clientes, mejorando el servicio, la puntualidad y ofreciendo una gama más amplia de alternativas para el transporte de carga y pasajeros.

Mercadeo le dio un vuelco a sus actividades:

1.- Con la inyección de recursos se habilitaron vías, se acondicionaron vagones y se adquirió el equipo indispensable para mejorar el servicio de carga a disposición en nuestro país.

2.- Tras el análisis exhaustivo de todos los procedimientos internos del Departamento, se actualizaron las tarifas de transporte, vigentes desde 1989. Gracias al incremento producido en 1992, se obtuvieron mayores recursos: ₡533.963.286 tan sólo en 1993.

3.- El acercamiento a los clientes facilitó no sólo un sustancial incremento en los volúmenes



La industria nacional, ha tenido con el INCOFER, el medio de transporte de carga ideal, movilizando actualmente un promedio de 35 mil toneladas métricas al mes.

transportados, sino el regreso de antiguos usuarios como Fertica, al cual se le acarreó 19.424 toneladas métricas de abono en 1990, contra 36.568 toneladas en 1993, reportando ingresos de ₡53.302.876 en la presente administración.

4.- La venta de servicios incorporó a importantes compañías como El Gallito Industrial y Pipasa, a esta última se le transporta maíz a granel. De 8969 toneladas -en 1989- se pasó a 45.168 toneladas métricas en 1993.

5.- La confianza volvió a todos los clientes importadores, quienes ahora tienen la plena certeza de recibir calidad: en servicio, en entregas puntuales y sin problemas en la manipulación de productos.

6.- Los clientes de INCOFER son invitados frecuentemente a reuniones,

almuerzos y recorridos por las diferentes vías rehabilitadas.

7.- La puesta en marcha del Intertren ofreció nuevas opciones de transporte a miles de costarricenses de San José, Heredia y Cartago. En este campo, solamente durante el año pasado se beneficiaron 300.394 pasajeros, generando ingresos por ₡12.586.405.

8.- Se inauguró el Ferrobús entre Limón-Ley River y los trenes de turismo, ambos en el sector Atlántico, se convirtieron en otra de las iniciativas de proyección. Se transportaron 67.409 personas, reportando ₡23.018.507, durante 1993.

9.- Mercadeo tuvo a su cargo las campañas publicitarias y la introducción de estas modalidades de servicio.

10.- Mercadeo está decidido a recuperar el terreno perdido en anteriores admi-

nistraciones, y sus proyectos de crecimiento son sostenibles y a largo plazo.

10.1.-Para futuras administraciones quedará un plan de transporte de harina de soya, que beneficiará a Corporación Pipasa, la cual recibirá su producto directamente en su planta procesadora.

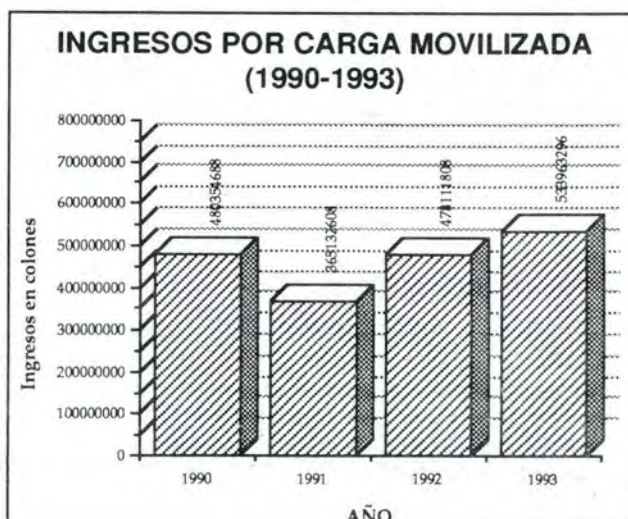
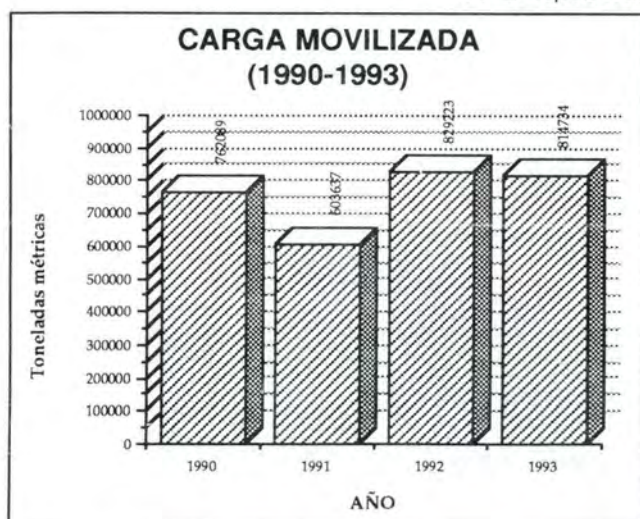
10.2.-Está proyectado el mejoramiento de la vía férrea hasta la planta de Fertica, ubicada en Puntarenas, además se acondicionarán algunos carros que serán traídos desde el sector Atlántico, esto con el fin de acarrear fertilizantes líquidos.

10.3.-La empresa Dos Pinos y su fábrica en Barranca, quedará conectada con la vía férrea, estando posibilitado el INCOFER para transportarle sus materias primas.

Estos proyectos, son apenas una muestra del ingente esfuerzo del Departamento de Mercadeo, ente que camina firme y seguro en la conversión del ferrocarril como el medio ideal de transporte de carga para nuestro país.



La puesta en servicio de los Intertren, ha contado con el apoyo del Gobierno de la República.





Gerencia Administrativa

Pivote del cambio

La Gerencia Administrativa de INCOFER permitió un excelente desempeño de la presente administración. Su estrategia de trabajo, acorde a la mentalidad de cambio impuesta por la Presidencia Ejecutiva, abarcó varios rubros: reordenamiento administrativo, de compras y almacenes, capacitación del recurso humano y programas de innovación tecnológica, entre otros.

Los procesos de saneamiento interno dieron los frutos esperados. Veamos:

1.- El pensamiento de eficiencia en el trabajo unida a un programa de movilidad laboral impulsado por el Gobierno de la República, hicieron posible una disminución en el rubro de servicios profesionales, el cual comprende todo lo relacionado con sueldos ordinarios, sobresueldos, tiempo extraordinario, cargas sociales patronales, y aguinaldos, entre otros.

Se pasó de 2250 empleados en 1991-que implicaban una carga salarial de ₡2.353.995.000 (colones constantes de 1993) a 1167 personas, en 1993, que representan un costo de ₡1.026.773.000 (colones constantes de 1993).

Lo anterior significó una baja del 56% en los egresos por pago de servicios prestados al personal

permanente, dando así un respiro al maltrecho presupuesto de la Institución.

2.- Los ingentes esfuerzos del INCOFER se concretaron en recursos externos, los cuales fueron utilizados en el mejoramiento de la infraestructura ferrocarrilera, la administración de nuevos servicios de transporte de pasajeros en el Área Metropolitana, así como en el traslado de carga. Esto redujo los costos operativos y por ende el déficit, en un 59% respecto a 1987.

Como consecuencia de los ₡1.451.017.000 (colones constantes de 1993) que representaban el déficit de operación en 1991, el Instituto logró una baja, nada despreciable, a ₡593.963.000 (colones constantes de 1993), al cierre de la presente administración.

4.- La reducción en cargas salariales como en déficit de operación, estimuló las inversiones tanto en equipo como en rehabilitación de ramales, política que se evidenció en mayor forma en la reconstrucción de líneas en el sector Atlántico, luego del terremoto que sacudió la zona en 1991, y en la actual rehabilitación de la vía férrea al Pacífico.

5.- Gracias a la aprobación integral de los presupuestos de 1993 y 1994, se generó un ambiente propicio de operación para el INCOFER, favoreciendo el trabajo dentro de un marco legalmente aprobado, lo cual facilitó la definición de políticas certeras para la programación adecuada de compras y rubros de inversión.

Hoy el INCOFER cuenta con un inventario claro, donde hay disponibilidad de repuestos y materiales, altamente necesarios para la operación normal y eficiente de los servicios ofrecidos.

6.- Proveeduría implantó un programa de políticas de compras claras, mediante licitaciones, privadas y públicas, así como contratación directa, acorde a las necesidades que se presentan. Paralelo a esto, se

encuentra la eficiente operación de los almacenes, los que cuentan con información totalmente centralizada y sistemas de control que agilizan los pedidos.

7.- Básico en la consecución de tan importantes objetivos, fue el aporte del recurso humano involucrado, el cual recibió capacitación principalmente en áreas referentes al manejo de equipo de cómputo, aspectos contables y financieros, siendo motivado a participar en todo tipo de seminario.

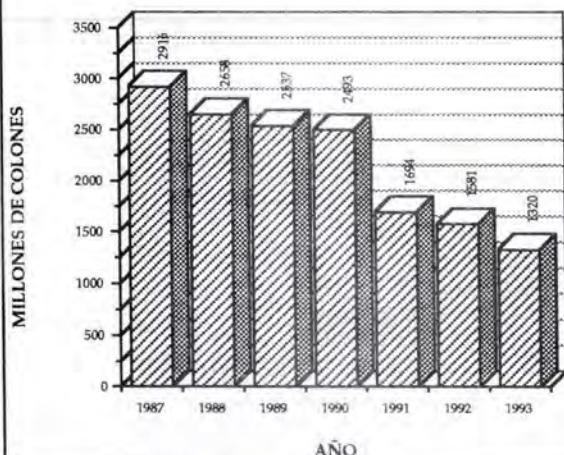
8.- Se puso en marcha un proyecto de actualización informática dentro de la Institución, con el fin de responder adecuadamente a las exigencias de rapidez en el servicio. Denominado "Sistema Integrado de Facturación y Estadística", este programa, cuya inversión se estima en ₡5 millones, procura la automatización total de los procesos requeridos para facturar, además de obtener cuadros estadísticos en forma oportuna.

Para lograrlo se dispone de una red de computadoras, ubicadas en los puestos de mayores ingresos para la entidad, como Caldera y Limón, interconectados por un computador servidor. Asimismo, existen otras computadoras en las secciones de Operaciones, Mercadeo y Contabilidad.

Esta primera experiencia de INCOFER en el mundo de la informática avanzada, se aprovechará posteriormente en otras labores, como el control de contratos y la gestión de la administración financiera, donde habrá un mayor dominio de los saldos pendientes de cobro.

Fiel a su misión de buscar la eficiencia, la Gerencia Administrativa, está desarrollando otros proyectos en el área de presupuesto y contabilidad, con el fin de convertirse en el máximo impulsor de la eficiencia institucional. Quedará en manos de la nueva administración la continuidad de esas políticas.

Egresos con respecto al periodo 1993 (en términos constantes)

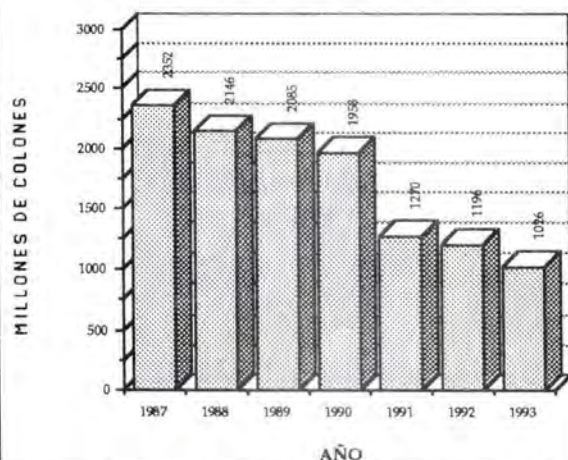


Cuadro 1

Egresos Con respecto al periodo 1993 En términos constantes

Periodo	Miles de colones	Valor actual en miles de colones
1987	1.009.218	2.916.640
1988	1.112.497	2.658.868
1989	1.237.591	2.537.061
1990	1.441.088	2.493.082
1991	1.264.908	1.694.977
1992	1.437.863	1.581.649
1993	1.320.947	1.320.947

Servicios personales 1987-1993

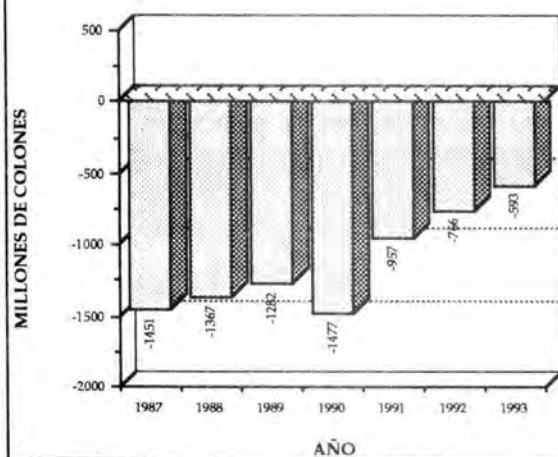


Cuadro 2

Servicios personales Periodo 1987-1993

Periodo	Miles de colones	Valor actual en miles de colones
1987	814.531	2.353.995
1988	898.020	2.146.268
1989	1.017.426	2.085.723
1990	1.131.807	1.958.026
1991	947.950	1.270.253
1992	1.087.733	1.196.506
1993	1.026.779	1.026.773

Déficit con respecto al periodo 1993 (en términos constantes)



Cuadro 3

Déficit Con respecto al periodo 1993 En términos constantes

Periodo	Miles de colones	Valor actual en miles de colones
1987	502.082	1.451.017
1988	572.364	1.367.950
1989	625.573	1.282.425
1990	854.272	1.477.890
1991	714.532	957.473
1992	695.916	765.508
1993	593.363	593.363

Notas:

Se utilizó el índice de precios para los consumidores promedio del Banco Central de Costa Rica. Tomando como base el año 1993.

Los datos expuestos son tomados del estado de resultados a diciembre de cada año.



Departamento Legal

Justicia con progreso

.....



Su empuje ha sido un ejemplo para todas las secciones del INCOFER, por su incansable trabajo en el ordenamiento de su labor y la defensa objetiva de los empleados: esa fue la premisa básica para el exitoso desempeño del Departamento Legal, durante la presente administración.

Legal se dio a la tarea de modernizar sus sistemas de trabajo y ampliar su participación en la solución de los problemas laborales y administrativos que atañen a los diferentes departamentos y jefaturas de nivel superior.

Gracias a la adquisición de una micro computadora, así como el paquete legal SCE, el proceso de elaboración de contratos (entre éstos: arrendamientos, becas, transporte, etc.); escritos judiciales, oficios, registro de procesos judiciales, etc., se ha tornado más ágil y eficiente, todo en beneficio de la Administración. En este último año, los cambios en el departamento han sido sustanciales, entre los que sobresalen: cambio de personal, nueva metodología de trabajo, amplia participación y relación con las jefaturas superiores y otros departamentos; adquisición de material como leyes y decretos, legislación al día, obteniendo la actualización adecuada de la legislación vigente, la cual desde 1985 no se adquiría; todos estos cambios han ofrecido mayor confiabilidad en la evacuación de consultas varias.

Ha existido, asimismo, una asesoría paralela con el Departamento Financiero Contable, de manera que el proceso de cobro administrativo se ha convertido en expedito y eficiente, revitiendo así los dividendos de la Institución.

En el aspecto laboral, se coordina con la Dirección de Recursos Humanos, para la aplicación correcta de las leyes laborales y los pronunciamientos de la Sala Constitucional, los cuales en este tópico han adicionado innovaciones en varios aspectos, siendo medular, el principio del debido proceso en las investigaciones disciplinarias.

Por otra parte y referente también al aspecto laboral, se estableció un método de coordinación, mano a mano, con la Presidencia Ejecutiva y la Dirección de Recursos Humanos, para el asesoramiento de los aspectos relacionados con los reclamos de índole sindical, así como, en las negociaciones con las organizaciones existentes en el Instituto.

En la materia de procesos judiciales, la labor que se ha efectuado ha sido ardua, con el objetivo que los litigios pendientes se resuelvan con mayor agilidad y resultados favorables al INCOFER.

De esta forma los ferrocarriles nacionales marchan por la senda de la justicia y dignidad como corresponde a las pristinas acciones del INCOFER.

Por y para los ferrocarrileros

.....

Cuando se tiene la férrea voluntad de desarrollar plenamente las capacidades del trabajador ferroviario, en procura de su bienestar personal e institucional, no importa cuánto ha de hacerse y contra qué deba lucharse.

Este ha sido el norte del Departamento de Recursos Humanos de INCOFER, el cual ha buscado que todos aquellos colaboradores de la Institución, puedan mediante las actividades que desarrollan en su ambiente de trabajo, buscar su propia realización como seres humanos.

Para la consecución de tan importantes objetivos, se dio un giro de 180 grados, en las políticas institucionales implantadas hasta 1990. Se inició con la puesta en práctica de un programa de estudios de bachillerato por madurez dirigido a aquellos ferrocarrileros interesados en superarse y escalar nuevas posiciones.

Esta iniciativa está promoviendo no sólo la formación adecuada del recurso humano, sino además soluciona los serios problemas de reclutamiento y selección de personal en plazas específicas, logrando de esta forma estar en regla con los ordenamientos que rigen a una institución de carácter público.

Asimismo, proyectos de capacitación en diversas áreas, han facilitado el acceso de todo el personal a innovadoras fuentes de conocimiento, las cuales luego han sido puestas a disposición de la entidad.

Por otro lado, su preo-

cupación por el bienestar físico de todas las personas que conforman el INCOFER, permitió la estructuración de comisiones de Salud Ocupacional, tanto en San José, como Caldera y Limón, las cuales velan por la agilización de compra y entrega de equipo de protección que garanticen la seguridad de todos los trabajadores.

Paralelo a esta labor de proyección, se dio un proceso de reconversión interna, acorde a las políticas internas del Instituto, el cual se plasmó con la automatización de todos los procesos, lo cual hace el trabajo más confiable y expedito.

El aceleramiento en todo tipo de trámites, como acciones de personal, vacaciones, contratos o informes, ha sido la respuesta con la consecuente minimización en costos administrativos. Prueba de esto, es que el procedimiento manual de confección de cinco acciones de personal que antes tomaba un día entero, dura ahora menos de 30 minutos.

Otro de sus campos de acción ha sido la mediación con el movimiento sindical, convirtiéndose en el bastión de resolución de los problemas que el trabajador presenta, siempre de acuerdo con las posibilidades del INCOFER.

De hecho, Recursos Humanos ha experimentado un proceso de apertura en la escucha de las preocupaciones y necesidades de todos y cada uno de los colaboradores de INCOFER, mejorando indudablemente la relación de los trabajadores con su medio laboral.





Los hijos de nuestros empleados también recibieron especial atención por el INCOFER.

Actividades sociales

Al rescate de la mística ferroviaria



A lo largo de la presente administración, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles, ha sabido combinar el trabajo eficiente con el rescate de la mística ferroviaria, por medio del reconocimiento a la excelencia laboral de sus colaboradores.

Es ya una tradición la organización anual de algún convivio en el Día de la Secretaría, durante el cual el Presidente Ejecutivo y otras autoridades de la Institución, rinden homenaje a todas aquellas compañeras que tienen la responsabilidad de agilizar los diversos trámites y procesos dentro del INCOFER.

Asimismo, la celebración del Día del Ferrocarrilero, cada 4 de enero, permite que los empleados se organicen en diversas actividades, o simplemente tomen un día de descanso, en tributo a las largas

horas de trabajo que dedican al ferrocarril.

Los reconocimientos, tanto internos como públicos, tampoco se hicieron esperar durante esta administración. Doce trabajadores fueron homenajeados en sesión de Junta Directiva, como en el caso de Arnold Dennis Patterson, del Departamento de Vías del Atlántico, felicitados públicamente en actos externos al Instituto.

Otras actividades

Siguiendo el famoso refrán "Mente sana en cuerpo sano", el INCOFER promovió múltiples encuentros deportivos, donde los ferrocarrileros compartieron con los equipos representativos de clientes, especialmente en fútbol.

Los torneos internos cumplieron con su meta de mayor

integración del recurso humano, tanto los que propiamente compiten, como quienes van a apoyarlos y sus familiares.

Este punto, fue una de las esenciales preocupaciones de la administración 1990-1994: lograr que el empleado sintiera su centro de trabajo como un punto de reunión, donde además de las labores ferrocarrileras, se viven importantes espacios de convivencia social.

Grande ha sido el esfuerzo en este respecto, y prueba de ello es la tradicional fiesta a los niños ferrocarrileros, en la cual los pequeños pueden acercarse a revivir la magia que el ferrocarril ha tenido sobre el costarricense, y que estuvo a punto de perderse.

Gracias al valioso aporte de la Asociación Solidarista y la administración interna, pese a sus escasos recursos, año con año, tanto en las oficinas centrales en San José como en Limón, se cuenta con actividades especialmente para los niños: comidas, piñatas, juguetes y una serie de juegos premiados.

Espiritualidad presente

Año tras año, se impulsó la creación del portal navideño, labor conjunta de un grupo de colaboradores de la Institución. La gran iniciativa desplegada por el taller de INCOFER, propiamente las secciones de carpintería, hojalatería y eléctrica, con la colaboración del Departamento de Servicios Generales, en la confección del portal navideño, fue reconocida por el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes al otorgarles el tercer lugar en la categoría de portal tradicional,



Empresas como la Standard Fruit Company, han reconocido el arduo trabajo de los trabajadores de INCOFER.



Las secretarías de la Institución, reciben cada año un homenaje por su gran labor.

en el concurso realizado en diciembre de 1993.

El importante premio, obtenido entre más de 40 participantes, se debió al trabajo en equipo de diferentes secciones y departamentos, quienes dieron lo mejor de su ingenio y esfuerzo, durante los 15 días que consumió su faena.

Este tributo a la tradición

cristiana, se mantuvo en exhibición hasta el 4 de febrero, cuando se realizó el acostumbrado Rezo del Niño en las instalaciones del Taller.

Todas esas actividades fueron solo un ejemplo de la importancia que le dimos al principal recurso del INCOFER: el humano y ellos supieron responder con trabajo y eficiencia.



Los nuevos servicios de trenes interurbanos, conocido como Intertren, son una muestra de la readecuación de nuestros ferrocarriles, de cara a las exigencias del siglo XXI.

INCOFER

De cara al siglo XXI



Luego de cuatro años de administrar los ferrocarriles, es necesario hacer una reflexión, tanto para analizar el trabajo realizado como las proyecciones y viabilidades futuras de este medio de transporte.

Fue nuestra responsabilidad el enfrentarnos con visión apropiada y posición crítica al papel que desempeñan los ferrocarriles en nuestras economías, generalmente marcadas por un duro camino hacia la estabilización y por desigualdades en la competencia con otros medios de transporte.

Los gobiernos de todo el mundo están mostrando actitudes cada vez más abiertas hacia las soluciones novedosas y a la explotación de ideas sin precedentes para la prestación de los servicios de transporte.

En esa posición estamos

nosotros y así dejamos al INCOFER. Procuramos mejores perspectivas para el ferrocarril en el siglo que se avecina, porque los países que buscan su éxito económico deben desarrollar sistemas de transporte capaces de servir a un mercado mundial competitivo. El ferrocarril es la respuesta, es la espina dorsal para el transporte terrestre por su eficacia en función de sus costos.

Este medio es considerado por los expertos mundiales como un transporte ético: no "mata gente", no malgasta energía y no contamina el agua, el aire ni el suelo. También es ético porque es altamente competitivo.

Los ferrocarriles podrán asumir el lugar que les corresponde en la medida que se les permita competir en igualdad de condiciones con las demás modalidades de transporte.

Son múltiples las virtudes de este medio. Casi en todo el mundo el ferrocarril es el único medio que costea los gastos de construir y mantener su propia infraestructura.

El transporte por carretera demanda entre 10 y 15 veces más espacio que el ferrocarril, además gasta entre tres y cinco veces más combustible y en las carreteras se producen 50 veces más muertes por accidente. Todo ello sin contar las congestiones, el estrés, ruido y sobre todo su alta contaminación.

Podemos deducir con mayor claridad que el empleo más extenso del ferrocarril en el traslado de mercancías y pasajeros de manera eficiente, producirá, sin duda alguna, una mejor calidad de vida a la población mundial.

La experiencia de los ferrocarriles en el mundo ha sido muy ardua. Tras la conclusión de la Segunda Guerra Mundial, sabemos que el ferrocarril no pudo responder al rápido crecimiento de otros sistemas de transporte.

Sin embargo, a menudo se les prohibió abandonar rutas y servicios no rentables, aún cuando enfrentaban drásticas reducciones en su volumen de tráfico de carga y pasajeros. Aquí es donde tenemos que valorar el servicio social que ha desempeñado el ferrocarril en Costa Rica y en el mundo.

En este aspecto es importante tomar en cuenta las actitudes de los gobiernos y su disposición a reorientar los ferrocarriles. Sabemos que en algunos lugares se les ha perfilado como empresas mercantiles y la privatización de estas entidades ha sido una solución integral en otras latitudes.

La privatización ha logrado demostrar que el ferrocarril cumple una nueva misión y, al mismo tiempo, ha reformado al sector público agilizando al Estado.

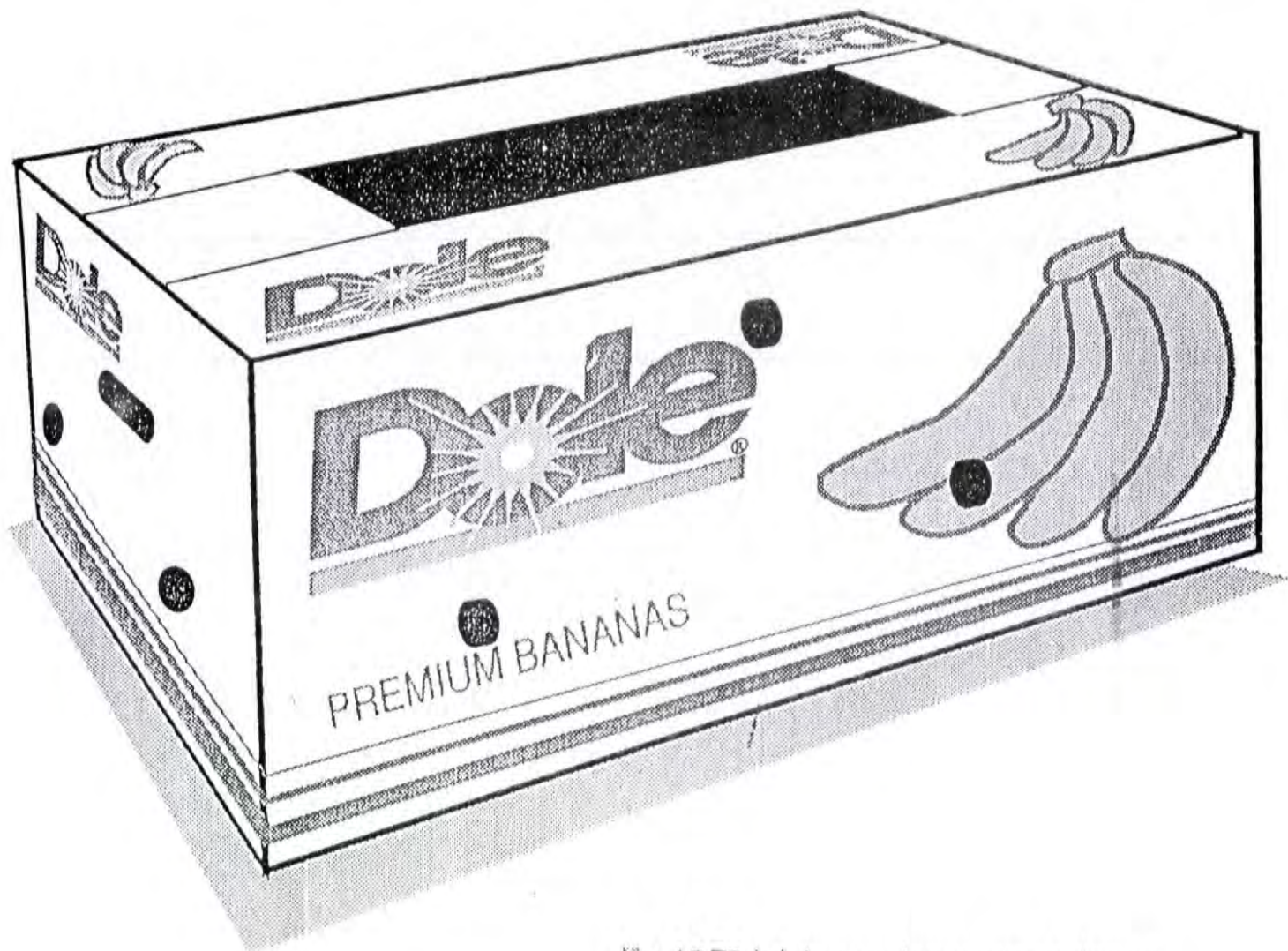
En ese sentido, el sector público también tiene su cuota de responsabilidad: debe dar forma al entorno empresarial, garantizar la eficacia del propio Gobierno,

crear un mercado financiero productivo y proporcionar el apoyo adecuado a los empresarios para salir adelante con el ferrocarril.

Costa Rica, al igual que los administradores de ferrocarriles de todo el planeta, tiene una meta en común: tomar posiciones adecuadas para lograr el renacimiento del ferrocarril en el siglo XXI.

Aunque nuestra labor demanda continuidad, da gran satisfacción el hecho de saber que un gran trecho se ha recorrido. Las obras hablan por sí solas, demostrando que el ferrocarril continúa con vida, convirtiéndose en un "as" bajo la manga en materia de transporte, tanto de pasajeros como de carga.

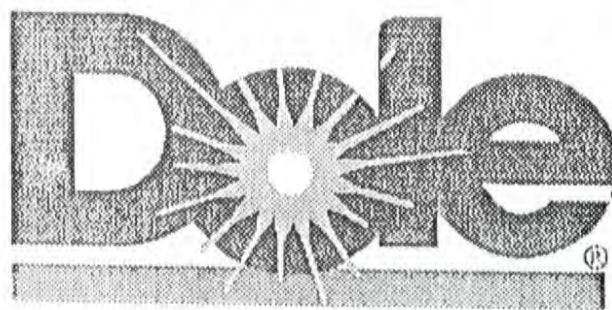
Nos orgullece sentir que hemos abierto el trecho para que los ferrocarriles transiten en un futuro cercano por esa vía de eficiencia. Queda en manos de nuestros sucesores los cambios necesarios para acoplar su funcionamiento para el siglo XXI.



En 1959 iniciamos las exportaciones
con 4.000 racimos de banano.

En 1993 exportamos la cifra récord
de 28 millones de cajas a los
Estados Unidos y a Europa.

Esta es nuestra forma de contribuir
al progreso de Costa Rica.



Standard Fruit Co. de Costa Rica S.A.
Apdo. 4505-1000, San José, Costa Rica, Tel. 23 8522, Fax (506) 55 2466

Fertiliq



**Fertilizante líquido
de aplicación al suelo,
a precio competitivo**
VENTAJAS:



1 ECONOMIA EN LA MANO DE OBRA

El transporte y manejo del fertilizante líquido, al utilizar bombas y mangueras, requiere menos mano de obra que los fertilizantes granulados.

2 ECONOMIA EN ALMACENAMIENTO

El almacenamiento en tanques evita el uso de los sacos y bodegas, disminuyendo así el área necesaria para este efecto y las pérdidas por rupturas y otros.

3 VELOCIDAD DE APLICACION

Su aplicación es más rápida y económica que los fertilizantes sólidos. Su aplicación puede ser a través de sistemas de riego en las fincas lo cual representa una gran facilidad y economía.

4 UNIFORMIDAD DE APLICACION

Gracias a su uniformidad, el fertilizante líquido garantiza aplicaciones bien distribuidas, ya que cada gota contiene la proporción indicada en la fórmula.

5 EQUIPO DE APLICACION

Para utilizar el fertilizante líquido se requiere equipo sencillo de escaso costo para las fincas. Además se pueden hacer modificaciones simples en los ya existentes, por lo tanto se adapta fácilmente en:

- Sistemas de riego por goteo.
- Equipos de aplicación terrestre.
- Bombas de espalda, etc.

6 VERSATILIDAD EN LAS FORMULACIONES

El fertilizante líquido permite elaborar cualquier tipo de fórmula que la tierra necesita.

**Gota a Gota
alimentando la tierra**



PARA INFORMES CONSULTE CON EL ING. SERGIO AGÜERO TELEFONO: 224-3344

EXT. 224 FAX: 224-4296

El INTERTREN es una realidad

Etapa inicial de tren costará \$60 millones

CARLOS ARGUEDAS C.
Redactor de La Nación

Un total de \$60 millones—unos \$6627 millones, al tipo de cambio actual—costará la primera etapa del tren interurbano, movido por electricidad, que uniría a la Universidad de Costa Rica (UCR) con Heredia, aseguró el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz.

El funcionario agregó que el proyecto será financiado por el Banco Mexicano de Exportaciones y se espera que el convenio de crédito sea firmado a finales de este mes, durante una visita que hará el Presidente de la República, Lic. Rafael Angel Calderón, a la ciudad de México.

Las autoridades nacionales ultiman detalles sobre aspectos importantes como los sitios en que estarían las paradas, cual sería la frecuencia de los viajes y posibles tarifas, así como los cambios que habría que realizar en el servicio de autobuses.

La idea del tren rápido surgió como una alternativa para combatir el congestionamiento vial y evitar el uso de combustible y, consecuentemente, tratar de eliminar la contaminación.

Este ferrocarril utilizará la misma vía que

tenía el tren, aunque deben hacerse algunas mejoras al tendido ferroviario, ya que los nuevos carros son más anchos, además de que deberán de ampliarse algunas curvas. También será necesaria la construcción de pasos a nivel en las carreteras de alta circulación.

Sobre las características del tren rápido, el Ing. Guillermo Ruiz insistió en que será muy similar al que existe en México.

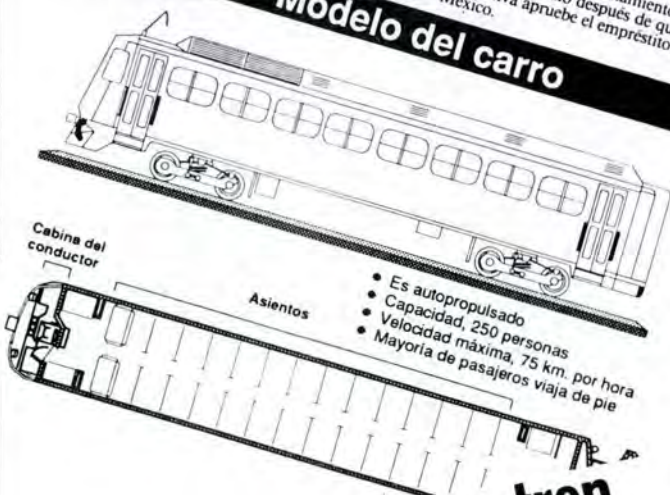
Precisó que cada carro es autopropulsado por electricidad y se estima que podría tener capacidad para 250 personas cada uno. Sólo el 20 por ciento de los ocupantes viajaría sentado. Este tren rápido podrá alcanzar una velocidad de 75 kilómetros por hora.

Para el cobro de los pasajes se utilizará una boleta muy similar a una tarjeta de crédito, la cual el usuario tendrá que introducir en un trompo ubicado en la entrada a la estación y así poder abordar el ferrocarril.

Estimaciones preliminares hacen prever que diariamente se podrá trasladar a unas 40 mil personas.

Su entrada en funcionamiento se espera para dos años y medio después de que la Asamblea Legislativa apruebe el empréstito que otorgaría

Modelo del carro



Proyectan tren interurbano

CARLOS ARGUEDAS C.
Redactor de La Nación

Un servicio de tren rápido entre Heredia y la Universidad de Costa Rica (UCR) se proyecta establecer en un plazo máximo de dos años y medio, anunció ayer el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Arq. Guillermo Madriz de Mezerville.

El ferrocarril, que será denominado "metro", funcionará con energía eléctrica y constará de dos vagones, cada uno con capacidad para 300 personas.

El presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, agregó que el tren podrá desarrollar una velocidad de 60 kilómetros por hora (como máximo) y se pretende que sea un servicio continuo.

La primera etapa del plan tendrá un costo de \$60 millones (un poco más de \$6 mil millones) y el costo total del proyecto, ya que se piensa ampliar a Cartago y Heredia, sería de unos \$200 millones (unos \$22 mil millones).

El ministro Madriz dijo que en una reciente visita a México se analizaron las posibilidades y se llegó a un primer acuerdo para el financiamiento, diseño y construcción de lo que será el "metro interurbano".

Agregó que el convenio definitivo de asistencia será firmado por los mandatarios de México y Costa Rica, Carlos Salinas de Gortari y Lic. Rafael Angel Calderón Fournier, a finales de febrero próximo, durante una nueva visita del Presidente costarricense a la Ciudad de México.

El Arq. Madriz dijo que en la ruta entre Heredia y San José el tren pasará por la misma ruta que tenía el ferrocarril.



Manifiesto que donde exista alguna intersección se construirá un paso a nivel; el paso entre San José y San Pedro será elevado.

Se espera que este servicio pueda servir para trasladar a unas 40 mil personas por día y a la vez contribuir a la economía de combustible y resolver parcialmente el problema de contaminación.

Para el presidente del INCOFER, la utilización de la tecnología mexicana es altamente satisfactoria y se nutre a su vez de asistencia técnica proporcionada por países como Alemania y Francia.

En dos años operará metro interurbano

- En la primera etapa se cubrirá Heredia-San José-Universidad de Costa Rica. En la segunda Alajuela y en la tercera Cartago.
- A través de México se logrará la construcción, diseño y financiación.
- Se estima que el metro pueda movilizar 40 mil personas por día.

Victor J. Barrantes C.

Después de que se firmó el protocolo de cooperación entre Costa Rica y México (el próximo 22 de febrero) empezará a operar el tren interurbano en su primera etapa, que comprende Heredia-San José-Universidad de Costa Rica, conformando autoridades de transporte.

Tras dar a conocer los pormenores de la información que adelantaremos el pasado miércoles, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Guillermo Ruiz, y el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Guillermo Ruiz, aseguran que el convenio se iniciará inmediatamente después de la firma del convenio de cooperación, se enfrenta a la urgencia y seis meses después la construcción.

Por ser un convenio de gobierno a gobierno, Puntarenas y Limón desde San José y viceversa, no se muestra preocupación de que, como la inversión millonaria prevista en la Ley de la zona atlántica, antes de junio se haga del ferrocarril un medio capaz de competir con los caminos de carga.

Indica que dentro de los lineamientos de los transportes, el metro interurbano está siendo desarrollado como un punto prioritario y que forma parte del convenio del Sexto Proyecto Sectorial, firmado con el Banco Mundial.

La financiación del proyecto, estimada en \$60 millones la primera etapa y de \$150 millones la segunda, será financiada por el INCOFER, para quienes el Pacto de San José, que hasta ahora han sido utilizados y que será a través del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

Por ser totalmente eléctrico el hecho de que se economice el costo de petróleo a cambio de electricidad, que si podemos producir en el país, además, el problema de la contaminación.

Tanto Ruiz como Barrantes dicen que el metro interurbano será moderno y rápido. De acuerdo a experiencias previas, México ha obtenido altamente favorable, pues a demás tecnología alemana y francesa.

Características del metro

Según enumeró el Ing. Ruiz, las características del metro son: capacidad para 300 personas cada hora, en los sectores Orotina-Ságuas-Sebadilla, pueden viajar sentados.

El metro es autopropulsado, con contadores para los usuarios, y puede alcanzar una velocidad de 0 a 60 kilómetros por hora, y con el agravante de que según los datos preliminares por la misma lentitud de este sistema de transporte.

"Estamos perdiendo hasta el modo de andar, porque lo que pasa es que en esto hay un romanticismo, todos quieren ver el tren pasar y nadie se quiere montar", añadió.

Carga, mayor beneficio
Los administradores de ferrocarril tienen cifrada la esperanza de verlo revivir con el transporte de carga bananera y, para eso, existe en proyecto una inversión por el orden de los \$21 millones, provenientes del Banco Mundial, Banco Centroamericano, Gobierno

se y como se iniciará dando con intervalos de 10 minutos.
Hasta el momento no se tiene idea de cuánto puede costar la tarifa, pero se utilizará un sistema automatizado. Cada usuario debe pagar una tarifa única de entrada.

Aplican cirugía en Incofer

Victor J. Barrantes C.

A la tarea de convertir los ferrocarriles en un medio capaz de competir con los caminos de carga, se enfrenta el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

La clausura de los servicios de pasajeros en Puntarenas y Limón desde San José y viceversa, no se muestra preocupación de que, como la inversión millonaria prevista en la Ley de la zona atlántica, antes de junio se haga del ferrocarril un medio capaz de competir con los caminos de carga.

Indica que dentro de los lineamientos de los transportes, el metro interurbano está siendo desarrollado como un punto prioritario y que forma parte del convenio del Sexto Proyecto Sectorial, firmado con el Banco Mundial.

La financiación del proyecto, estimada en \$60 millones la primera etapa y de \$150 millones la segunda, será financiada por el INCOFER, para quienes el Pacto de San José, que hasta ahora han sido utilizados y que será a través del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

Por ser totalmente eléctrico el hecho de que se economice el costo de petróleo a cambio de electricidad, que si podemos producir en el país, además, el problema de la contaminación.

Tanto Ruiz como Barrantes dicen que el metro interurbano será moderno y rápido. De acuerdo a experiencias previas, México ha obtenido altamente favorable, pues a demás tecnología alemana y francesa.

"Estamos perdiendo hasta el modo de andar, porque lo que pasa es que en esto hay un romanticismo, todos quieren ver el tren pasar y nadie se quiere montar", añadió.

Carga, mayor beneficio
Los administradores de ferrocarril tienen cifrada la esperanza de verlo revivir con el transporte de carga bananera y, para eso, existe en proyecto una inversión por el orden de los \$21 millones, provenientes del Banco Mundial, Banco Centroamericano, Gobierno



A excepción del que va a prestar servicio entre Heredia y la Universidad de Costa Rica, el tren de pasajeros habrá desaparecido, por su baja rentabilidad, Guillermo Ruiz, presidente de INCOFER, está convencido de que la vía del ferrocarril es el transporte de carga.

Actualmente se realizan las últimas negociaciones con la Corporación Bananera Nacional (CORBANA) para tener abierta, en el otro año, la ruta a Sarapiquí, de donde se espera sacar 50 millones de cajas de banano.

Sólo por captar esta carga, el INCOFER estaría generando ingresos brutos por \$1.500 millones. Pero, para justificar la inversión, las vías deberán estar listas en junio del 92.

Se tiene previsto, igualmente, la reparación de los 60 kilómetros de vía entre Limón y el Valle de la Estrella para reducir el recorrido en media hora (actualmente tarda cinco horas y media).

Esta obra, cuyo valor es de \$7 millones, es financiada por el Banco Mundial y supone no sólo la reparación de la vía, sino también la del equipo automático. Permite, además, reducir los costos en salarios y pago extra de planillas.

Conciencia hay, sin embargo, de que en las condiciones en que actualmente opera, el ferrocarril no puede competir contra las carreteras, a pesar de que el desgaste de la capital pesa, como dice Ruiz, desde hace 10 años.

Tampoco el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT), al que corresponde por ley la reparación de vías, ha destinado parte de su presupuesto al efecto.

Entretanto, el INCOFER sólo ha podido invertir, en lo que va de esta administración, \$15 millones para mantenimiento, que el decano de su presidente ejecutivo "eso como perfume en la chancha", si se toma en cuenta que cada día se gastan \$1.200, cada metro de vía cuando menos 120 kilómetros.

"No le puedo decir qué es lo que pasa. Es cierto que hace un año no sucedían estas cosas (accidentes)", comenta el Ing. Ruiz, sin despreciar la campaña de desmotivación para el empleo, incluso interna, que se ha hecho en contra de la institución. Añade, sin embargo, que de concretarse la transformación del ferrocarril, es otro el gallo que va a cantar.

En mes y medio vuelve el tren Heredia-UCR

Victor J. Barrantes C.

El plazo de un mes y medio fijó el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) para reiniciar el servicio que otrora prestó entre Heredia y la Universidad de Costa Rica (UCR), pasando por la estación Atlántico.

De momento, los funcionarios de esa institución reparan, a un costo de \$25 millones, sistema de cobro que se ha de implementar para evitar que, como en el pasado, muchos pasajeros aborden el tren sin pagar la tarifa.

En este sentido hizo un llamado a los futuros usuarios para que hagan conciencia sobre las necesidades que enfrenta hoy esa institución y colaboren con el pago, pues no está en condiciones de emplear un gran número de empleados sólo para que cobren el ticket.

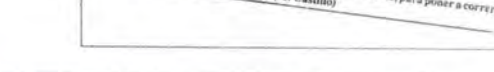
Según declaró Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo de INCOFER, todavía no se ha fijado una tarifa, pero aseguró que necesariamente tendrá que ser competitiva con la de los buses.

El servicio, estimado en 35 minutos de duración, se dará durante la mañana, al mediodía y en la tarde, para aprovechar las horas de la estación Atlántico.

Se pondrán a trabajar cinco vagones con capacidad para 55 personas sentadas, que fueron comprados recientemente a COOPESA, por el precio de \$500 mil cada uno.

Los coches, comentó Ruiz, tienen sus respectivos servicios sanitarios, con tratamiento de químicos para evitar la contaminación. La puesta en marcha de este tren, llamado "el críollo", no descarta el proyecto de instalar el interurbano eléctrico, que está pensando a más largo plazo.

En algunos lugares ya se inició la remoción de desechos y rehabilitación de la vía, para poner a correr el tren entre Heredia y la Universidad de Costa Rica (M. Castillo)





LA NACION, jueves 15 de octubre de 1992

NACIONALES

El Ministro de Transportes, Arq. Guillermo Madriz, dialoga con el precandidato socialcristiano Dr. Miguel Ángel Rodríguez. A la izquierda, el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del INCOFER.

Inaugurada nueva ruta del Intertrén

JORGE SOLÓRZANO
Redactor de La Nación

Con el fin de ofrecer una nueva alternativa para el usuario del transporte público y para mejorar el servicio en una zona densamente poblada y de gran desarrollo industrial, ayer fue inaugurada una segunda ruta del ferrocarril interurbano, llamado Intertrén, entre Pavas y San José.

La primera vía de este servicio, que entró en operación el 6 de abril, comunicó a Heredia con la Ciudad Universitaria en San Pedro Rodríguez.

El nuevo recorrido fue inaugurado ayer por el Arq. Guillermo Madriz, quien ocupa hasta hoy el cargo de Ministro de Obras Públicas y Transportes.

Madriz renunció al cargo para acompañar en la lucha partidista al precandidato socialcristiano Dr. Miguel Ángel Rodríguez (quien estuvo ayer en el acto).

El Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), tras anunciar la apertura de la ruta Pavas-San José, afirmó que a partir de hoy se aumentará el número de paradas en el trayecto Heredia-San Pedro y se brindará servicio los domingos. (Cuadro adjunto.)

La tarifa que se cobrará en el recorrido Pavas-San José es de ₡20. Se tardará unos 15 minutos para cumplir esa distancia. El tren utilizará la vía del Ferrocarril al Pacífico, así como las oficinas centrales que tiene

este en San José.

Para el futuro, se planea ampliar la red del ferrocarril interurbano a la ciudad de Cartago, con el fin de ofrecer un transporte económico y seguro a los 4 mil estudiantes del Instituto Tecnológico Costarricense.

Pese a que durante los primeros meses el Intertrén afrontó pérdidas de casi ₡500

mil mensuales, según fuentes oficiales en los últimos meses éstas fueron superadas e, incluso, en junio se tuvo ganancias.

El ferrocarril interurbano fue ideado por el INCOFER para reemplazar el transporte de pasajeros por la vía férrea, servicio que se había eliminado a mediados de 1990, debido a que era poco rentable para la institución, la cual tenía un déficit

que superaba los ₡2.000 millones al año.

Según el Arq. Madriz, con los cambios realizados en el sistema, que se especializó en la carga en los llamados ramales bananeros, se logró disminuir el faltante del INCOFER a sol ₡200 millones. Aseveró que la meta del Instituto es operar sin pérdidas y ofrecer mejores servicios a los usuarios.



Horario

Ruta 1: Heredia - San José

Salida Origen

Servicio normal

Heredia

07:00

08:00

09:00

10:00

11:00

12:00

13:00

14:00

15:00

16:00

17:00

18:00

19:00

20:00

21:00

22:00

23:00

24:00

25:00

26:00

27:00

28:00

29:00

30:00

31:00

32:00

33:00

34:00

35:00

36:00

37:00

38:00

39:00

40:00

41:00

42:00

43:00

44:00

45:00

46:00

47:00

48:00

49:00

50:00

51:00

52:00

53:00

54:00

55:00

56:00

57:00

58:00

59:00

60:00

Invertirán \$120 millones en ferrocarril interurbano

EMILIA MORA
Redactora de La Nación

El proyecto de instalar un ferrocarril interurbano que comunique la gran área metropolitana —de Cartago a Alajuela— tendrá un costo aproximado de \$120 millones.

Así lo informó el gerente de operaciones del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Oscar Brenes, quien explicó que la primera etapa, Heredia-San José (Universidad de Costa Rica), entrará a funcionar en los primeros días de marzo.

Este trayecto comprende un recorrido de 15 kilómetros y solo tendrá tres paradas: Heredia, antigua estación al Atlántico y la Ciudad Universitaria. El costo del boleto será único, independiente de dónde suba o se baje el usuario, y está aún por definirse.

"Si se analiza el trazado de esta vía pensando en el proyecto global, Cartago-San José-Heredia-Alajuela, podemos ver que atravesamos comunidades donde se centra el 65 por ciento de la población que suele movilizarse a San José, por lo cual ayudaremos a descongestionar el transporte durante las horas pico", comentó Brenes. Se espera que el tren funcione por los menos



El tren interurbano iniciará sus servicios en los primeros días de marzo con una locomotora diesel eléctrica similar a la de la gráfica.

18 horas diarias. Ya se está terminando la restauración de la vía férrea, para iniciar los servicios de una locomotora diesel eléctrica y cinco carros fabricados por la Cooperativa de Servicios Agroindustriales, con un costo de €10 millones.

Cada uno de los coches tendrá capacidad para transportar entre 27 y 30 personas sentadas, las que en su mayoría se trasladan de las provincias a la capital a estudiar o laborar. Los trabajos de este proyecto se empezaron a mediados de noviembre pasado con el arreglo de las vías y la electrificación, por un valor aproximado a los €70 millones financiados con recursos propios de la institución. La obra permitirá tener un sistema totalmente electrificado a un plazo de seis meses.

Más de €300 millones en reparaciones

Reactivan ferrocarril como servicio de carga

INCOFER tendrá más de €150 millones de ingreso anual por concepto de transporte de carga. Además, se abrirán al público la vía al Pacífico y la ruta Heredia-San José.

KATIANA MURILLO
La República

El servicio de ferrocarril se rehabilita poco a poco y este año estará enfocado, principalmente, al transporte de carga. Para esto, el INCOFER prevé la restauración de al menos 140 kilómetros de vía férrea, así como la reparación del 80% de las locomotoras y la compra de equipos por medio de un préstamo de \$7 millones, otorgado por el Banco Mundial.

Se utilizará, además, otro empréstito de \$6 millones cedido por el Banco Centroamericano de Integración Económica para rehabilitar los ramales bananeros del Pacífico.

Según Guillermo Ruiz, presidente de INCOFER, el objetivo es garantizar una circulación rápida de la fruta y estimular el turismo en esa zona, por medio de la eficiencia en el servicio de pasajeros.

También se prevé el transporte de materiales de construcción y bunker, que generarán €100 millones anuales. Asimismo, INCOFER firmó ayer un convenio con la Corporación PIPASA para el acarreo de 135 mil toneladas anuales de maíz y soya, que le dará un ingreso de €52.5 millones.

Otros proyectos son la electrificación de 13 kilómetros de vía férrea en la ruta San José-



Este año el ferrocarril tendrá una reactivación importante como servicio de carga de productos naturales y de construcción.

Heredia y la ampliación de la capacidad hidroeléctrica de la planta Talar, que significará para INCOFER un ingreso importante por concepto de la venta de energía.

En marzo se abrirá al público la ruta Heredia-San José y se espera que para octubre estén rehabilitados los tramos de vía férrea en mal estado.

12A NACIONALES



El tren interurbano iniciará sus servicios, de Heredia a San José, en marzo y empleará cinco vagones.

INCOFER reconstruirá vías

- Reducen trayecto de tren interurbano

EMILIA MORA
Redactora de La Nación

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) entrará —con el fin de incorporar al mercado del transporte de carga— a generalizar sus esfuerzos en la reconstrucción de la vía férrea durante este año.

Au lo dio a conocer su presidente ejecutivo, Guillermo Ruiz, quien afirmó que la meta es "completar el giro hacia la eficiencia y disminuir el déficit operativo".

Con la donación de €4 millones, por parte del Gobierno de Italia, y un empréstito por \$6 millones, concedido por el Banco Centroamericano

de Integración Económica (BCEI), se busca restaurar un mínimo de 140 km de vía férrea.

Entre otros objetivos, los dirigentes del INCOFER buscan establecer una adecuada estructura tarifaria, adquirir y reparar equipo operativo, así como ampliar la capacidad de la planta de Talar.

Una vez con las líneas en buen estado, firmarán contratos con algunas empresas para transportar productos, operación que podría generarle unos €150 millones por año.

Se informó también que el tren interurbano, que dará servicio de Heredia a San José, no finalizará su trayecto en la Universidad de Costa Rica como se había previsto. En principio, los primeros recorridos concluirán en la antigua Estación al Atlántico.

Otra de las novedades es que los cinco vagones construidos por la Cooperativa de Servicios Agroindustriales (CO-IPESA) disponen de servicios sanitarios con un sistema similar al de los aviones.

Tren interurbano desde el 6 de abril

EMILIA MORA
Redactora de La Nación

El ferrocarril interurbano, que pretende brindar una nueva opción a los pobladores que se desplazan de las provincias a la capital, iniciará sus servicios el lunes 6 de abril, informó el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

La inauguración se llevará a cabo en la antigua estación del ferrocarril de Heredia y en el acto participarán autoridades del Gobierno y de la localidad.

El trayecto del tren tiene una longitud de 11 kilómetros en su primera etapa, que contempla la ruta de Heredia a la Universidad de Costa Rica, pues entre las ideas está continuar el proyecto hasta la ciudad de Cartago. En la actualidad, el INCOFER ha invertido €20 millones en este plan.

Actualmente se trabaja en la restauración de las vías, especialmente en la reparación de los pasos a nivel de las calles, por lo que estamos esperando la respuesta de la Municipalidad de San José para avanzar en las obras, explicó el presidente de INCOFER.

El convoy constará de cinco carros, cada uno tiene capacidad para 55 personas sentadas y un número limitado de pie. El tren se construyó en la Cooperativa de Servicios Aerodinámicos (COOPESA), con un costo de €10 millones. Además, cuenta con un sistema de servicios sanitarios similar al de los aviones.

Los tickets valdrán €50 y se programarán paquetes especiales con descuentos. El control de los boletos se realizará por medio de una numeración consecutiva que irá impresa en un costado y se distribuirá su venta en bloques de 100 unidades cada uno. Se expendrán en varios lugares cercanos a los puntos de salida. (Ficha técnica adjunta.)

Se promocionará ante la empresa privada para que adquiera el derecho a confeccionar los tickets, e imprimir en el reverso de estos el logotipo o propaganda que deseen, explicó el Ing. Ruiz.

Agregó que serán muy estrictos en los horarios de salida, para evitar que el servicio se detenga. Asimismo, informó que los empleados del INCOFER, que laborarán en el intertren, estarán debidamente uniformados para evitar que otras personas se tomen atribuciones que no les competen.



Se invirtieron €10 millones en la construcción del intertren, cuya capacidad es de 55 pasajeros sentados en cada carro.

FICHA TECNICA

El nuevo tren interurbano hará, aparte de los dos puntos de llegada y salida -Heredia y Universidad de Costa Rica-, una única parada intermedia: la antigua Estación Atlántico.

Consta de cinco carros, cada uno con capacidad para 55 personas sentadas y un número limitado -aun no definido- de pie.

El monto de la tarifa es €50, pero se harán paquetes especiales para quienes adquieran determinado número de tickets, con el beneficio de un descuento.

Tipo I: Podrá ser usado para 20 viajes y tendrá un descuento del 20 por ciento. Se confeccionará en cartulina rosada.

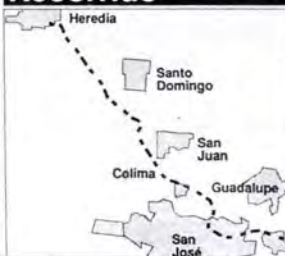
Tipo II: Se hará en cartulina amarilla. Servirá para diez viajes y tendrá un descuento del 5 por ciento.

Tipo III: Vale para cuatro viajes y podrá ser utilizado simultáneamente hasta por cuatro pasajeros. Se confeccionará en papel bond blanco.

Tipo IV: Se fabricará en papel periódico. Servirá para dos viajes y servirá para dos personas.

Tipo V: Vale por un solo viaje en papel periódico.

Recorrido



Salida	
6:15 a.m.	- Heredia
12:00 m.	- San Pedro
1:00 p.m.	- Heredia
5:00 p.m.	- San Pedro
6:00 p.m.	- Heredia
Llegada	
7:00 a.m.	- San Pedro
12:45 p.m.	- Heredia
1:45 p.m.	- San Pedro
5:45 p.m.	- Heredia
6:45 p.m.	- San Pedro

INCOFER y la Municipalidad de San José

Nacional

Heredia-San Pedro

Inaugurado servicio de tren interurbano

Autoridades llaman a la atención de conductores de vehículos, para que atiendan la señal de alto en los cruces de la vía férrea y así evitar accidentes.

KAREN ASCH

La Nación

Por millones de estudiosos, viajeros, miles de personas y vagones diarios entre las ciudades de Heredia y San José, y en la rutina del transporte deben enfrentarse a las filas, la contaminación y las presas del tránsito, especialmente en las llamadas horas "pico", con lo cual muchas veces el viaje se torna pesado y tedioso.

Con la intención de brindar a los usuarios del transporte público, una nueva alternativa entró a funcionar, el tren interurbano que dará servicio entre Heredia centro, la estación del Atlántico en San José y la ciudad universitaria Rodrigo Facio, en San Pedro.

El nuevo servicio lo inauguró el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Guillermo Ruiz, en compañía del Ministro de Obras Públicas y Transportes, Guillermo Madriz, el diputado herediense Danilo Chaverri y otras personalidades, quienes se convirtieron en los primeros pasajeros del interurbano y al llegar al cam-



El INTERTREN en su primera llegada a la ciudad universitaria, en San Pedro. El nuevo servicio de transporte público ofrecerá tres viajes diarios de Heredia a San José y viceversa.

pus universitario fueron recibidos por los vicepresidentes de la institución.

El INTERTREN, como se le ha denominado, funcionará de lunes a viernes a partir de las 5:30 a.m., su recorrido completo tarda 30 minutos y se estima que será de gran beneficio para la población estudiantil, por lo que en un futuro próximo lo extenderán hasta el Instituto Tecnológico, en Cartago.

El costo del boleto es de €50, pero se estableció un sistema de tickets múltiples, individuales y colectivos, que le permite a los usuarios adquirir los pasajes en bloques de 10 o 20 viajes, por los cuales recibe descuentos de 10 y 10%, respectivamente.

La tarifa cumple su objetivo social y el servicio como tal, apoyará las iniciativas de alto

nivel de combustible y tiempo, así como de protección al medio ambiente, tan valiosos en la sociedad moderna", apuntó el presidente del INCOFER, Guillermo Ruiz.

El INTERTREN cuenta con cinco coches totalmente nuevos, construidos por COOPESA, que tienen capacidad para 55 personas sentadas y un máximo de 30 de pie, y disponen también de servicios sanitarios.

Este nuevo servicio le significó al INCOFER una inversión que alcanza los cinco millones, pues, además de la compra de los vagones y la reparación de la máquina, se repararon 15 kilómetros de vía férrea.

Respetar señales

El tren interurbano requiere poder en funcionamiento una

señal que estaba en desuso, por lo que el Ministro de Transportes, Guillermo Madriz, llamó la atención de los conductores de vehículos para que respeten la señal de alto en los cruces de la vía férrea.

Aun cuando al parecer no estaba programado, Madriz manifestó que pondría en ejecución un plan para marcar las calles, mientras se define un sistema de señalamiento especial de luces con campana y brazos metálicos que en forma automática cierran el paso cuando se aproxima el tren.

En su recorrido, el INTERTREN atraviesa puntos importantes de tránsito, como el cruce Equinos de Tilar, la concurrida estación del Atlántico y la entrada principal de la Universidad de Costa Rica.



Ayer inició servicios

Intertrén transportará 3 mil personas diarias

EMILIA MORA
Reportera de La Nación

A las 10:40 a.m., las calles de la ciudad de Heredia, especialmente aquellas aledañas a la estación del ferrocarril, fueron alertadas por un estruendoso silbato que proclamó la apertura del nuevo tren interurbano.

No había quien no tuviera una mirada de aventura y una sonrisa de satisfacción, cuando otro silbato anunció el inicio del primer viaje del Intertrén. Reacción similar provocó en quienes salían a su paso con calzados saludables y los semáforos eran sustituidos por barnos tranquilos y solitarios campos.

Desde el novedoso viajero de metal, la travesía parecía más amena que de costumbre a los pasajeros. Las congestionadas vías de las ciudades y los semáforos eran sustituidos por barnos tranquilos y solitarios campos.

Este primer recorrido, de Heredia a la Universidad de Costa Rica, dejó claro que el romanticismo que despertó este medio de transporte sigue muy presente entre los costarricenses.

Desde los escolares, quienes dieron colorido al acto de inauguración, hasta los señores de Gobierno, como el Arq. Guillermo Madriz, Ministro de Obras Públicas y Transportes, y el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), todos los presentes se contagiaron para dar el adiós a los que emprendieron el camino.

Los tickets del Intertrén tienen un costo de \$50, pero se ofrecen paquetes de descuentos, según la cantidad de viajes. Estos se pueden adquirir en las estaciones.

Los horarios de salida son 5:30

Recorrido



5 p.m. desde la estación de la Universidad de Costa Rica y las 6:15 a.m. y 6:45 p.m. desde la estación de Heredia.

"Nosotros tuvimos que invertir para suplirlo, ahora que nos estamos recuperando viene."



Una de las dos estaciones principales del Intertrén se encuentra en la Universidad de Costa Rica; la otra está en Heredia.

Actualmente el costo del pasaje de la ruta Heredia-San José es de \$29, mientras que el del

Intertrén a toda máquina

VÍCTOR MARÍN MEJÍA

La máquina 81 de INCOFER partió ayer desde Heredia hacia la Universidad de Costa Rica como inauguración del servicio de trenes entre ambas provincias que beneficiará a miles de costarricenses, en su mayoría estudiantes de los principales centros educativos del país.

Como una vuelta al pasado, la máquina arrastra los vagones, fabricados en el país, totalmente abarrotados de personas que muestran por primera vez la experiencia.

El servicio fue inaugurado por el ministro de Transportes, Guillermo Madriz, y el presidente ejecutivo del INCOFER, Guillermo Ruiz, acompañados de varios diputados de la legislatura heredia.

El costo de la obra supera los treinta millones de dólares, además se asignaron otros veinte millones para montar la infraestructura necesaria a finales del año en curso.

Madriz manifestó que este servicio, que se había suspendido en una ocasión, sobre todo por la inseguridad de los pasajeros que eran asaltados constantemente, era una necesidad en las condiciones de crecimiento poblacional actual.

Una segunda etapa del INTERTRÉN se pondrá en funcionamiento al finalizar el año y servirá de enlace entre San José y Cartago, con lo que se beneficiarán unos cuatro mil estudiantes.

Actualmente se está trabajando en un tercer etapa que servirá de enlace entre San José y Cartago, con lo que se beneficiarán unos cuatro mil estudiantes.

no tengan mayores problemas para abordar el tren.

Para la puesta en marcha del servicio se tuvieron que cambiar totalmente quince kilómetros de vías que funcionaban desde hace cincuenta años.

El Ministerio de Transportes dijo también que los costarricenses se han olvidado de que los trenes todavía transmiten, aunque con menos frecuencia, por lo que hay que hacer el alto en los cruces de ferrocarril. Según el 80% de los conductores no respetan esa regla, lo que ocasiona accidentes lamentables.

Los nuevos vagones del INTERTRÉN son de una calidad para 50 personas, tienen un sistema de alarma de incendios, un sistema de ventilación y un sistema de calefacción.

Los sistemas de boletines están pensados de tal manera que permita al usuario ahorrar dinero y tiempo. La persona que desea podrá comprar veinte boletines por un valor de \$900, o diez en \$475.

Los anteriores boletines son individuales, pero también está el sistema colectivo por medio del cual se pueden adquirir cuatro en \$240, dos en \$120 o uno en \$60.

El INTERTRÉN empezará a funcionar a las cinco y media de la mañana saliendo de San José hacia Heredia y realizará su último viaje, desde Heredia, a las seis y quince de la tarde. Cada viaje tendrá una duración de treinta minutos con un tiempo de espera de aproximadamente quince minutos en las terminales.



Con cinco vagones fabricados en Costa Rica por COOPESA empezó a funcionar ayer el tren interurbano (INTERTRÉN) que prestará servicio entre San José y Heredia. (Foto Córdoba)

2/VIVA

Recuerdos

El Museo del Ferrocarril recreará su historia

JOSE DAVID GÓMEZ EVARA M.
de La Nación

El proyecto marcha sobre ruedas, a toda máquina, sin índices de descarrilamiento.

Prueba de ello es que sus gestiones planean inaugurarlo, con bombas y platillos, antes de fin de año.

Nos referimos al Museo del Ferrocarril, un rincón del ayer que funcionará en la antigua estación del tren al Atlántico en nuestra capital.

Se trata del mismo espacio donde "nacieron" y "fallecieron" por falta de presupuesto el Museo de San José.

Dicho inmueble, construido en 1908, será ocupado por muchos, fotografías, documentos y piezas que forman parte de la historia ferroviaria nacional.

"Queremos que los costarricenses y a quienes tengan una visión clara acerca de la importante participación del ferrocarril en el desarrollo del país", manifestó el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Según el funcionario aludido, en la actualidad se busca y restauran documentos y repuestos que pertenecieron a máquinas y vagones viejos.

Una de las reliquias a las que se le sigue más la pista es un lavatorio de platos, con grabados, que era utilizado por el ex mandati-

tario Rafael Iglesias Castro (1894-1902) en el coche presidencial.

Ese carro será uno de los atractivos, debido a que será exhibido tal y como lucía recién salido de la fábrica, sólo incluye lámparas y placas de bronce.

También serán reparados dos vagones de pasajeros y un vagón amarillo, labor valorada en \$1.5 millones. Los dos primeros albergarán una biblioteca, una sala de proyecciones y una sala de arte. Mientras que el último servirá de sala.

Tren a escala

Un tren eléctrico en miniatura, montado sobre una gran máquina, simulará el viaje recorrido entre rielos entre San José y Limón. Con un costo de \$200 mil, será traído de Estados Unidos a través de gestiones efectuadas por la Asociación de Ferromodelistas de Costa Rica.

Quince y ocho el Museo del Ferrocarril podrá escuchar a modo de fondo musical, la grabación del sonido de un vapor máquina de vapor, además, adquirir recuerdos con motivos ferroviarios, tales como flares y gorros.

Los empleados del ferrocarril que trabajaron en el ferrocarril tal y como lo hacían los maquinistas de principios de siglo, será posible gracias a cuatro cajas con queps sin estrenar que fueron encontradas en las bodegas de la estación limonense.

Crear este espacio de recuerdos y nostalgias es una iniciativa que es impulsada por la Primera Dama de la República, Gloria Barrantes de Calderón, el Ministro de Obras Públicas y Transportes, Arq. Guillermo Madriz, y su esposa, Rita Contreras, y el Ing. Ruiz y su esposa, Violeta Castro.

Se le otorgó como el apoyo de la directora general de museos, Lida María Eugenia Uribe, quien ha brindado apoyo técnico. El Instituto Nacional de Seguros donó



Exhibidos en el Museo del Ferrocarril



Ayer salió el primer tren interurbano por falta de dinero, los costarricenses apuraron el tiempo para verlo.

la inauguración del edificio. La pintura fue obsequiada por don Pablo Boncompagni, de Viena, y el Ing. Enrique Herrera aportó parte de la techada del andén.

Los boletines para ingresar al sitio fueron regalados por la compañía de publicidad La Nación. Los boletines consisten en una tarjeta por la que se puede ingresar al sitio.

"Tenemos un modo de estar trabajando en esto, pero si lo único que tenemos por falta de dinero, los costarricenses apuraron el tiempo para verlo."

Y agregó: "A los que quieren ver el tren, les damos un boleto de entrada que les permite ingresar al sitio."

Funcionará a finales de mes

Ruta del ferrocarril Pavas-San José

AHMED TABASH B

El ferrocarril entre Pavas y San José estará listo a finales del presente mes, según informó el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

La distancia del recorrido va a ser de siete kilómetros, con una duración aproximada a los quince minutos.

La tarifa aún no ha sido definida, pero aseguran que el precio va a ser cómodo. Además está dentro del plan de realizar varios viajes en la mañana, con el fin de solventar el flujo de personas hacia San José.

Su funcionamiento es netamente eléctrico y la vía está en estos momentos en perfectas condiciones, ya que es por donde se traslada una parte de la carga nacional.

La ruta iniciará a dos cuadras aproximadamente del centro de Pavas rumbo a la estación del Pacífico, y el costo de la obra es alrededor de los cinco millones de colones.

La obra que fue planeada hace algún tiempo, tendrá sus resultados en los próximos días y la población oeste de San José podrá utilizar otro medio de transporte para dirigirse hacia la capital.

El Ing. Ruiz explicó que los ferrocarriles que serán utilizados serán unos carros japoneses que se adquirieron hace algunos años y que son muy parecidos a los que usan el llamado Intertren, cuya ruta actual es de San Pedro hasta Heredia.

Agregó que los vehículos son de dominio y un poco más grandes que los

que se utilizan en el Intertren y se tratará de pintarlos parecidos para mantener una similitud.

FUTUROS PROYECTOS

Como planes a futuro, el Ing. Ruiz, expresó que está en mente la puesta en práctica de pequeños recorridos a lo largo del país y entre ellos mencionó la ruta entre Puntarenas-Barranca y viceversa.

Otro de los proyectos en un plazo largo está llevar el ferrocarril a la ciudad de Cartago, debido a que se traslada gran cantidad de estudiantes diariamente al Instituto Tecnológico (ITCR), sin embargo la vía presenta algunas fallas que deben repararse y su costo puede ser muy alto.

Expresó que alrededor de 1,500 estudiantes se trasladan todos los días hacia esa zona y es por ello que representa una buena opción para ampliar el servicio de transporte en materia de ferrocarril.

En cuanto al Intertren, manifestó que las utilidades que generó en los tres meses anteriores fueron alrededor de 250 mil colones.

Agregó que con solo las ganancias en los meses de vacaciones se mantiene todo el año, ya que existe gran afluencia de pasajeros para esa época.

Es por ello, que dentro de los planes está el de introducir más trenes, con el objetivo de complementar la demanda durante esos días.

AMPLIARÁN VÍA FERREA EN SARAPIQUÍ

En los planes para el próximo año.



El Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo de INCOFER, dijo que la ruta entre Pavas y San José bajo la modalidad del transporte en tren, funcionará a finales de este mes (Foto Córdoba).

el Ing. Ruiz explicó que la ampliación de la vía férrea en el cantón de Sarapiquí, será uno de los proyectos principales.

El funcionario explicó que el presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón y el ministro de Transporte, Arq. Guillermo Madriz solicitaron al INCOFER, un estudio completo sobre la calidad de los terrenos en esa zona, con el fin de ampliar la vía en el sector de Sarapiquí.

Manifestó además, que será una obra que si bien es cierto está pensada para el otro año, los estudios están realizando.

se para tratar de comenzar su construcción lo más rápido posible.

Explicó que la vía se extenderá aproximadamente unos cuarenta kilómetros, "porque existe un congestionamiento bastante problemático en la carretera que va hacia Limón".

Agregó que es indispensable la ampliación de esa vía férrea, porque a su criterio, una vez que se alcancen los niveles de producción en esa zona, va a ser casi imposible el traslado de la carga.

El costo de la obra oscila entre los cinco y seis millones de colones.

ECO Noticias PANORAMA INTERNACIONAL

INTERTREN: NUEVA OPCIÓN DE TRANSPORTE PROVINCIAL

San José. El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) inauguró oficialmente, el pasado 6 de abril, el nuevo servicio de trenes de cortas distancias, bautizado como INTERTREN.

Los actos protocolarios se realizaron en la estación del INCOFER, situada en Heredia, desde donde salió el tren, totalmente modernizado y acoplado a las necesidades de un servicio de sólo 30 minutos de duración.

La ruta del INTERTREN será entre Heredia, San José y la Universidad de Costa Rica (UCR). Ello constituye la primera etapa de este proyecto de transporte ferroviario, pues se proyecta interconectar las provincias de Cartago, Alajuela, Heredia y San José.

Los trabajos para el INTERTREN se comenzaron a mediados de noviembre anterior y significaron el cambio total de alrededor de 15 kilómetros de vías, que habían estado en uso por casi 50 años.

Las labores de electrificación forman parte de la segunda etapa del plan y constituye un proyecto nunca visto en la historia del INCOFER, el cual, además, permitirá el ahorro energético y un mejor aprovechamiento de los re-



El Arquero Guillermo Madriz, Ministro de Obras Públicas y Transportes, corta la cinta en la inauguración del Intertren.

curso hidráulicos, provenientes de la planta del INCOFER en Tacarés.

El desembolso por concepto de electrificación será del orden de los \$70 millones. Ello sin tomar los gastos ya realizados por concepto de arreglo

Placa conmemorativa de la inauguración del Intertren.

de vía, compra de los carros y refacción de la máquina, principalmente. Esos recursos, que en total alcanzan los \$100 millones, provienen de fondos propios del INCOFER, lo cual demuestra la alta eficiencia administrativa con que está laborando.

El proyecto tiene gran trascendencia porque, por primera vez en la trayectoria del INCOFER, se logró construir en forma conjunta (INCOFER-COOPESA) cinco coches que, como gran atractivo, tendrán servicios sanitarios y tratamientos químicos que evitarán la contaminación del ambiente.

Pretendemos brindar comodidad, seguridad y la rapidez deseable en un tipo de transporte como el tren. Trabajamos detalladamente en todos los aspectos. Los coches son muy confortables, el tiempo de recorrido es corto, el pasajero irá cómodamente sentado y las tarifas tienen un precio accesible. (Ver tarifas adjuntas).

La ruta del tren interurbano tiene, además, un valioso atractivo turístico, porque atraviesa una zona digna de admirar por su naturaleza. Se espera estudiar los resultados de operación y proyectar la factibilidad de extender el servicio, durante los fines de semana, con énfasis en el turismo y como una alternativa de paseo para la familia

costarricense. Por el momento, el horario es de lunes a viernes así:

Origen	Salida	Destino	Llegada
San José	8:30 a.m.	Heredia	6:00 a.m.
Heredia	6:45 a.m.	San Pedro	6:45 a.m.
San Pedro	12 m.	Heredia	12:30 p.m.
Heredia	1 p.m.	San Pedro	1:30 p.m.
San Pedro	5 p.m.	Heredia	5:30 p.m.
Heredia	6 p.m.	San Pedro	6:30 p.m.

Sistema de tiquetes: Además de tiempo, el usuario podrá economizar dinero con el sistema de tiquetes múltiples, pues como se observa en el siguiente cuadro, por la compra de los tiquetes para 10 y 20 viajes se obtiene un 5 y un 10 por ciento de descuentos, respectivamente. Cuando se especifica que el tiquete es colectivo significa que la persona que lo adquiere puede emplearlo en un solo viaje, pagando dos o cuatro personas al mismo tiempo:

Tipo # de viajes	Valor	Id de personas	Color
1 20 viajes	\$900	individual	rojo
2 10 viajes	\$475	individual	amarillo
3 4	\$200	colectivo	blanco
4 2	\$100	colectivo	periódico
5 1	\$50	individual	periódico



El Intertren a su llegada a la Universidad de Costa Rica. Junto a la máquina, el Presidente Ejecutivo del INCOFER, Ing. Guillermo Ruiz.



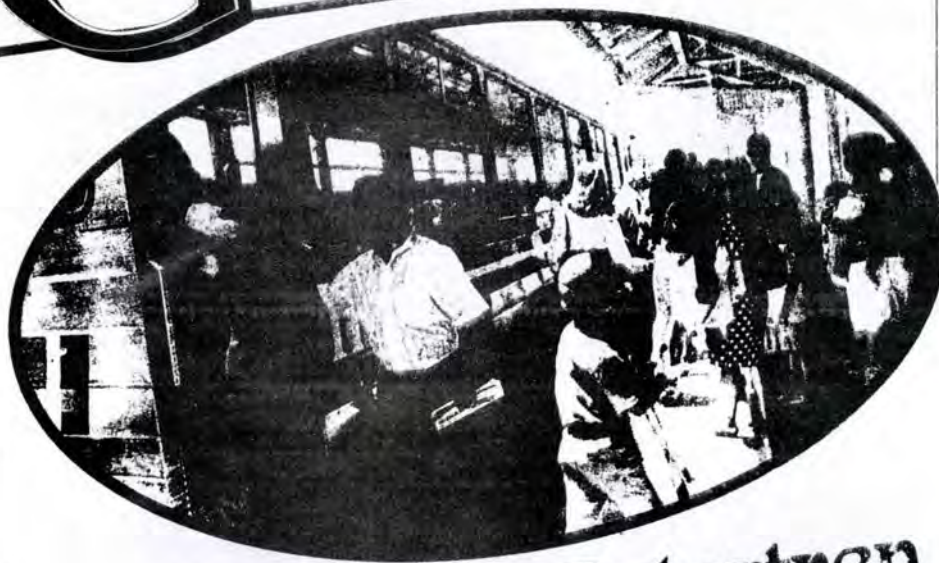
GALERIA

Editor: DINO STARCEVIC
Redactoras: Ana Rojas, Helen Castro, Maylen Brenes, Lorna Chacon.
Fotógrafo: Adrian Flores Diagramación: Yra Morales R.
Separaciones de color: Mauricio Arana, Walter Ballester

LA REPUBLICA

DOMINGO 20 DE FEBRERO, 1994

Sección B



Viaje en el Intertren

LORNA CHACON
LA REPUBLICA

S

on las doce mediodía y el centro de San Pedro de Montes de Oca cobra vida propia por el ir y venir de los universitarios, con su pa-so... siempre apurado!

Cuando el sol se ubica en el centro del cielo y anuncia la llegada de la tarde, un silbido de locomotora avisa, por su parte, que el Transporte Interurbano de Pasajeros, conocido como "INTER-TREN", se apresta a conducir a los viajeros hasta la ciudad de Heredia. En un ambiente de camaradería, la fila pasa de ser una línea de personas agresivas a formar un grupo de amigos cordiales, quienes compran los boletos por un precio de \$50.

Adentro, cuatro vagones con la mitad de sus asientos de frente y la otra mitad de espaldas, ofrecen al viajero gran comodidad y libertad para ubicarse donde mejor se sienta. Al arrancar la máquina número 87, se inicia un viaje de fantasía, donde el pa-

sajero puede vivir una experiencia única llena de paisajes y sonrisas, o bien, simplemente verlo como un medio de transporte más.

Media hora en otro mundo

La alegría comienza en el interior de los vagones cuando las ruedas de éstos empiezan a deslizarse sobre los rieles, produciendo un movimiento de vaivén similar al de un péndulo.

Un grupo heterogéneo de niños, jóvenes, adultos y ancianos se disponen a tener una aventura y, para ello, la condimentan con la compra de helados o papas tostadas. Cuando se inicia la travesía, un funcionario del INTERTREN elegantemente uniformado pasa por los cuatro vagones recogiendo los boletos.

La primera parada se realiza en la antigua Estación del Ferrocarril al Atlántico, en el Parque Morazán, donde además se encuentra el "Museo del Ferrocarril".

20 de octubre de 1993

ha afectado a tantos pueblos, y con rigor económico, pero la solidaridad, característi-ental de la democracia.

os ayudamos a caminar se caminar es que el Reino tiene llevar a Latinoamérica. Es una apuesta decidida que se han recorrido pre-empresas españolas para fondos de cooperación».

rio español aseguró que Costa Rica es un los esfuerzos de coo- movimiento de niños, jóvenes, adultos y ancianos con la inauguración y que los inaugura-ace apenas seis meses- en el País Vasco- a servir en Costa Rica presidente Felipe

Ejecutivo del INCO-destacó que se ha- las se siente en poner en- «rutas para el Intertren, en Heredia, Pava y Cartago, para ofrecer una solución oportuna al problema del congestionamiento en las carreteras y para proteger los recursos naturales.

Recalcó que con el apoyo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y la Presidencia de la República, la institución pudo replantear su esquema operativo, reducir los gastos y mejorar considerablemente la calidad de su servicio de carga.

...a, el ferrocarril, en- a acaparar, en El intertren que sirve desde ayer para que los cartagineses puedan desplazarse a San José, San Pedro, Tres Ríos, Yerbabuena, Katiyo y Recope, fue inaugurado con regocijo por funcionarios que asistieron a los actos protocolarios y habitantes que salieron a saludarlo al paso, durante su primer viaje.

Es una opción más que tienen los cartagineses. Con capacidad para 101

personas sentadas y 249 de pie, cada tren ofrece un sistema de ventilación propio, asientos forrados en tela, iluminación interior a base de tubos fluorescentes, servicios sanitarios y suspensión neumática, informó el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

El sueño de Bolívar

En la inauguración, participaron representantes de los gobiernos de toda América Latina y España, que asisten a

la Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles, en San José.

Su presencia fue considerada por el presidente Rafael Ángel Calderón como un acto de solidaridad de los funcionarios, un hecho significativo en la medida en que los países latinoamericanos alcanzan, hoy, el mayor acercamiento de su historia.

«Queremos el desarrollo —dijo el Mandatario— pero somos pueblos con 170 años de vida independiente y en ese lapso hemos visto en Latinoamérica dictaduras, gobiernos autoritarios o totalitarios, que hacían cada día más difícil la unión de América Latina para poder aspirar al desarrollo.»

«Pero hoy, América Latina está más unida que nunca. Hoy estamos cumpliendo el sueño de Bolívar. Tenemos una América Latina democratizada, donde casi la totalidad de los gobiernos se orientan hacia las mismas metas por las mismas vías. Nos vamos uniendo y unidos logremos el desarrollo y el progreso», afirmó el presidente Calderón.

Acto de solidaridad

Gonzalo Martín, presidente de Ferrocarriles de Vías Estrechas de España, comentó que su país lucha por salir de



Los cartagineses salieron a saludar, durante el viaje inaugural del servicio de intertren que les ofrece una opción más de transporte. El tren fue donado por el Gobierno de España.



NUEVO TREN En su primer viaje, el intertren de Cartago transportó a un selecto grupo de pasajeros: el Presidente y el Primer Vicepresidente de la República, ministros y representantes de los institutos de ferrocarriles de América y España. Página 15. (Foto Córdoba)

NACIONALES

El viaje entre Cartago y San José durará 50 minutos.

¿Vas a Cartago?



A Cartago en tren a partir del martes

MARGARITA ARTEAGA
Redactora de La Nación

Ahora usted también podrá viajar a la Vieja Metrópoli en tren. El próximo martes, INCOFER pondrá en marcha un servicio interurbano de ferrocarril, el cual hará cuatro viajes diarios a lo largo de los 30 kilómetros de vía férrea que unen a San José con Cartago.

El servicio del Intertren constituirá un medio alternativo de transporte para miles de estudiantes y trabajadores que diariamente tienen que moverse entre ambas ciudades.

El costo del pasaje será de \$60.

El presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Guillermo Ruiz, precisó que la nueva ruta será inaugurada el 19 de octubre a las 8:30 a.m. en la estación ferroviaria de Cartago, situada en el costado norte del Mercado Central.

El acto estará encabezado por el presidente de la República, Rafael Ángel Calderón, quien recibió del Gobierno de España una donación de dos trenes de diesel, con tres grupos de carros cada uno. Están

valorados en \$2 millones (\$294,72 millones).

Los trenes cuentan con sistema de ventilación, asientos forrados en tela, iluminación interior y servicios sanitarios.

Ruiz indicó que invertirán \$30 millones en la reparación de la vía férrea entre las estaciones de Cartago y del Atlántico en San José.

Diariamente habrá cuatro viajes hacia Cartago y viceversa. Cada convoy tendrá capacidad para transportar 250 pasajeros, 100 de ellos sentados.

Con la apertura de la ruta a la antigua capital, serán tres

los servicios interurbanos de ferrocarril que presta INCOFER.

El primero se inició el 6 de abril de 1992 entre la Universidad de Heredia y la ciudad de Heredia; el 14 de octubre del mismo año se inauguró el itinerario entre Pavas y la estación del Pacífico en San José.

La idea del ferrocarril interurbano arranca a finales de los años 80, pero el servicio fue eliminado a mediados de 1990, debido a la poca rentabilidad para INCOFER, que afrontaba entonces un déficit de más de \$2.000 millones al año.

HARA 4 VIAJES DIARIOS

Hoy arranca intertreno a Cartago

AL DIA

Si usted acostumbró viajar a Cartago y está cansado de la rutina, ahora tiene una nueva forma de hacer el recorrido en el intertreno que viajará 4 veces diarias a la ciudad de las bromas.

Hoy, los 4 trenes espaciales que funcionarán como el intertreno, harán un recorrido oficial desde la Vieja Metrópoli hasta San José.

Si ha decidido participar en esa nueva experiencia del transporte público, puede abordar el intertreno en la estación del Atlántico en San José o en las paradas de San Pedro, Tres Ríos, Yerbabuena, Katio y Recope. Las mismas funcionan en el viaje de Cartago a San José.

De acuerdo con el Presidente ejecutivo del INCOFER, Guillermo Ruiz, estos trenes tienen capacidad para 101 personas sentadas más 249 de pie y, además, son muy seguros.

Tienen dos sistemas de frenos, neumático y eléctrico que se accionan automáticamente en imprevistos o si el tren sobrepasa la velocidad establecida, indicó

Ruiz. Ruiz aseguró que cada tren ofrece un sistema de ventilación propio, asientos forrados en tela, iluminación interior y servicios sanitarios.

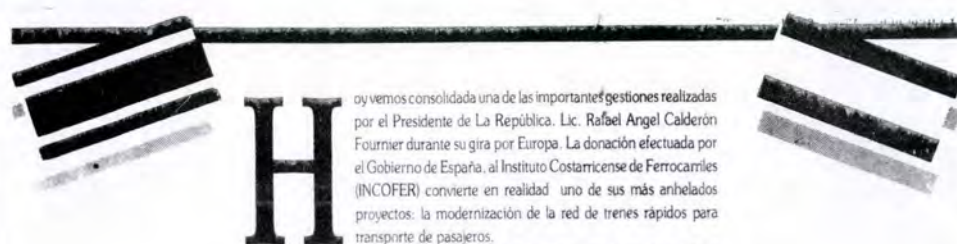
El costo es de \$60 y la duración del viaje es de 40 minutos aproximadamente.

Los sábados es el único día que no funcionará el servicio.

Para viajar

Salidas de Lunes a viernes:	
San José	Cartago
8:00 a.m.	8:50 a.m.
7:10 a.m.	8:00 a.m.
7:20 p.m.	8:10 p.m.
8:30 p.m.	9:20 p.m.

Salidas de domingo:	
San José	Cartago
10:30	11:20
11:40	12:30
8:25	9:15
Ruta: San José - San Pedro - Tres Ríos - Yerbabuena - Katio - Recope y Cartago	
Precio: \$60	
Duración: 40 minutos	



¡Gracias
Señor
Presidente!

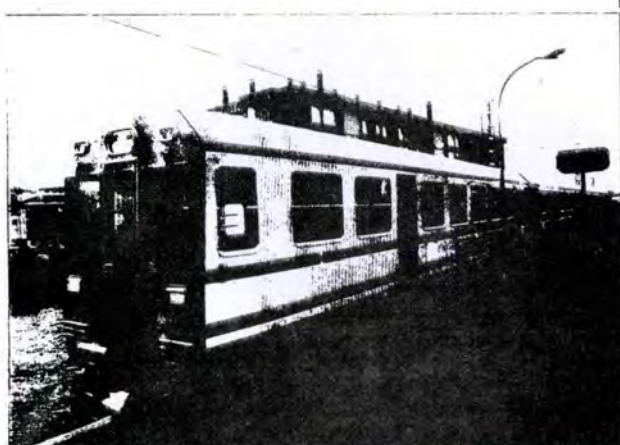
Hoy vemos consolidada una de las importantes gestiones realizadas por el Presidente de La República, Lic. Rafael Angel Calderón Fournier durante su gira por Europa. La donación efectuada por el Gobierno de España, al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) convierte en realidad uno de sus más anhelados proyectos: la modernización de la red de trenes rápidos para transporte de pasajeros.

Dos trenes "Apolo", cada uno equipado con dos coches motores—uno a cada extremo del tren—y un coche remolque. La capacidad individual de cada tren es de 101 pasajeros cómodamente sentados y 249 de pie. Desarrolla una velocidad máxima de 80 kilómetros por hora y están equipados con sistemas de ventilación, además de asientos forrados en tela y servicios sanitarios.

Esta nueva maquinaria viene a colocar al INCOFER a la altura de países desarrollados, pues permitirá completar casi totalmente el ambicioso proyecto de la red ferroviaria de trenes ligeros, conocidos como **Intertren**. Además de Pavas y Heredia, pronto se establecerán dos nuevas rutas a Cartago y Alajuela... sirviendo con eficiencia y rapidez a miles de costarricenses diariamente y cooperando en forma efectiva al ordenamiento vial.

Gracias a la donación del Gobierno español, el INCOFER asegura nuevamente que el ferrocarril en Costa Rica **¡aún vive!** y que seguirá atendiendo a la sociedad costarricense con objetivos claros y decididos—probablemente, por otro siglo más.

¡Gracias
Gobierno de
España!



Modelo de un tren Apolo que servirá próximamente a los costarricenses.



En su interior, el tren viene totalmente equipado, además de confortables asientos forrados en

¡Gracias ta

▼ Nacionales

LA PRENSA LIBRE Sábado 22 de mayo de 1993

Tren rápido, líneas nuevas Ferrocarril recobra aliento

■ CARLOS L. MONGE B.

Un candidato estuvo a punto de sellar la historia de los ferrocarriles de Costa Rica, pero el Gobierno dispuso rescatarlo, y así como refloja un árbol al que se podan las ramas viejas, recobró fuerzas y promete convertirse en una institución rentable.

Bajo ese concepto, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) se propone establecer un moderno servicio de Intertren a Alajuela y ampliar sus rutas a la Región Atlántica Norte.

El anuncio del establecimiento de los nuevos servicios —uno a corto plazo y otro en proceso de financiamiento— fue expresado ayer por el presidente Rafael Angel Calderón, y el presidente ejecutivo de INCOFER, Guillermo Ruiz, durante la inauguración del Museo Nacional del Ferrocarril, ubicado en la antigua Estación del Atlántico.

Ruiz anunció que los trenes rápidos de transporte de pasajeros llegarán de España a finales de junio y servirán para ampliar las rutas del Intertren a Alajuela, Heredia, San José y Cartago. Al anuncio del presidente del In-



Alejandro Rueda (el pupilo de un servidor de Incofer) contó a María Torres (quien representa a una niña de escuela, fuera de la foto) la historia y la importancia del ferrocarril costarricense. Una mugrista forma de hacer de la Historia una delicia. (Foto Cardoza)

cofer, Calderón Fournier agregó que se está en negociaciones con Alemania para extender las líneas del ferrocarril del Atlántico hasta Sarapiquí, donde la producción bananera toma cada vez

más fuerza.

El mandatario informó que solo las exportaciones bananeras generarían el tránsito de un furgón cada minuto, circunstancia que vendría a causar un

congestionamiento inmenso y la destrucción de la carretera.

«Queremos dejar muy avanzadas las negociaciones con Alemania, para que la próxima administración encuentre el plan y el financiamiento», dijo el presidente Calderón.

Fue reparada la red ferroviaria —destruida por un terremoto— en el sector sur de Limón, establecidos servicios de Intertren entre Pavas y San José y entre Barranca y Pantareñas, y el tren pronto se encargará de trasladar la basura de la gran área metropolitana hasta el relleno sanitario de Cabezas.

Hace tres años, refiere el presidente, el Incofer mostraba la situación más crítica de todas las instituciones. Muchos se inclinaron por ponerlo en candado y acabar de ese forma con todos los problemas.

Fue el mandatario quien se puso a rescatar y fortalecer el ferrocarril aunque, para hacerlo, hubiera que cerrar el trecho entre Cartago y Siquirres y prescindir de una buena parte de los empleados.

Se impuso la tesis de cancelar el ferrocarril en ese trecho, en consideración a que ahora no es indispensable gracias a que existen dos carreteras que comunican Cartago con Siquirres. Dijo: «antes era indispensable, porque para ir a Limón nos íbamos en ferrocarril y nos íbamos en buecos».

La locomotora 127 será un nuevo servicio de transporte que podrá utilizar la comunidad de Pavas a un precio muy cómodo. En la inauguración estuvieron presentes entre otros, el Arq. Guillermo Madriz, ex ministro de Obras Públicas (Foto Córdoba)



HORARIO

Las horas fijadas para las salidas del Intertrén a Pavas se programaron con el objetivo de "sacar" la mayor cantidad de personas del sector oeste de San José.

El horario es el siguiente:
6:00 a.m. San José-Pavas
6:30 a.m. Pavas-San José
12:15 p.m. San José-Pavas
12:45 p.m. Pavas-San José
6:15 p.m. San José-Pavas
6:45 p.m. Pavas-San José

INTERTRÉN A HEREDIA

El Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), por su parte explicó que al trayecto del Intertrén hacia Heredia se le adicionaron nuevas paradas que entrarán en práctica a partir del pasado miércoles.

Los usuarios podrán abordar el tren no solo en San Pedro, sino también en la Antigua Estación Atlántico, Miraflores, Santa Rosa y Heredia Centro.

Al mismo tiempo, se ampliaron los horarios de la ruta a Heredia, incluyendo un servicio dominical que saldrá a las 10:45 a.m. de San Pedro, de Heredia a las 10:45 p.m. y de San Pedro a las 10:45 p.m. y a la mañana de Heredia.

Entre otras cosas, se planea la apertura de nuevos servicios entre las ciudades de San José y Cartago, para beneficiar alrededor de 4 mil residentes del Instituto Tecnológico de Costa Rica que viajan diariamente.

Intertrén a Pavas

Un viaje familiar

San José, 12 de octubre. El Intertrén a Pavas, un nuevo servicio de transporte que podrá utilizar la comunidad de Pavas a un precio muy cómodo. En la inauguración estuvieron presentes entre otros, el Arq. Guillermo Madriz, ex ministro de Obras Públicas (Foto Córdoba)

El servicio no se espera de mayor. Los usuarios podrán abordar el tren en las paradas para disfrutar de un panorama de la zona.

El servicio no se espera de mayor. Los usuarios podrán abordar el tren en las paradas para disfrutar de un panorama de la zona.

El servicio no se espera de mayor. Los usuarios podrán abordar el tren en las paradas para disfrutar de un panorama de la zona.

Las paradas están ubicadas en la estación del Ferrocarril de Pavas, detrás de la estación de la Compañía de San José, y en la Estación del Ferrocarril al Pacífico de San José.

El servicio no se espera de mayor. Los usuarios podrán abordar el tren en las paradas para disfrutar de un panorama de la zona.

El servicio no se espera de mayor. Los usuarios podrán abordar el tren en las paradas para disfrutar de un panorama de la zona.



El Intertrén a Heredia ofrecerá un servicio todos los domingos para que las familias puedan disfrutar un rato agradable con sus hijos.



Así como el ex ministro de Transportes, Arq. Guillermo Madriz hizo uso del Intertrén del Oeste, muchas personas podrán utilizarlo y observar durante veinte minutos un paisaje magnífico hacia un ambiente familiar. (Foto Córdoba)

Esfuerzos para el cambio

Ing. Guillermo Ruiz
Presidente Ejecutivo

Un desembolso aproximado de 50 millones de dólares para la obra, que si se cuenta con ella. Pero, en términos de inversión, el INCOFER requiere de \$64 millones, aproximadamente, para invertir en toda su red ferroviaria.

Atlántico
Puentes
Mantenimiento de vías
Quebrador de piedra Pacuare
Equipo rodante
Locomotoras
Subestaciones y Catenaria

Pacifico
Puentes
Mantenimiento de vías
Quebrador de piedra Dantas
Equipo rodante
Locomotoras
Planta hidroeléctrica de Tacarús Sistema Catenario

Otros
Maquinaria especial y pesada
Instalaciones y edificios
Equipo de mantenimiento de vía
Comunicaciones
El realizar la inversión para trabajar en un estado
sema, que es el medio rentable para esta
mientras el desarrollo de
más carga

[illegible]

Los camiones reciben en los últimos años un aliento para el transporte por carretera. Los subsidios para el transporte por carretera permiten a los camiones utilizar las carreteras que causan el costo de los daños que causan. En Costa Rica, el costo de los daños que causan los camiones se están pagando a pleno potencial económico. En Costa Rica, el costo de los daños que causan los camiones se están pagando a pleno potencial económico. En Costa Rica, el costo de los daños que causan los camiones se están pagando a pleno potencial económico.

- Producan menor contaminación.
- Puedan transportar el doble de lo que transporta su actual sistema.
- No abarrotan ni destruyen las carreteras.
- Los contribuyentes no financian la vía permanente de los camiones de carga en la misma proporción que lo hacen los camiones de pasajeros.
- Los camiones de carga en las carreteras hacen su negocio.
- Los camiones de pasajeros hacen su negocio.

Los ferrocarriles de carga en el Pacífico y sólo 7.753 pasajeros. Los ferrocarriles consumen mucho petróleo, como los camiones y las carreteras, donde los camiones importados, como los camiones. Los ferrocarriles consumen mucho petróleo, como los camiones y las carreteras, donde los camiones importados, como los camiones. Los ferrocarriles consumen mucho petróleo, como los camiones y las carreteras, donde los camiones importados, como los camiones.

En la actual administración existe constante interés por mejorar esta centenaria institución. Se inició un programa de personal y así adecuar el tamaño de la entidad a las necesidades del país.

beneficio operacional hacia Puntarenas, el los \$2.7 millones, para los \$59.5 millones de titulación al cerrar el rubro

que añadir datos muy
situación de Costa Rica
últimos años NO se ha
el equipo y las vías en

durante los últimos

Egresos totales con

Categoría	Egresos totales
1	24.272
2	21.319
3	1.994
4	1.902

...canzó para adquirir unas 5
...tuvo los fondos del año
...sólo hubo una baja inversión
...para locomotoras.
...analizamos el estado
...características.

para los pasajeros. El autor si analizamos el comportamiento de los pasajeros en los diversos años y características, hay algunas de 1930— hacen ante y la mayoría del equipo mantenimiento preventivo.

El escaso flujo de pasajeros por los meses se llega a trasladar a los meses en que fueron 389 pero (el mejor mes) fueron 389 pero son insuficientes para cubrir los gastos. En el caso de la línea de pasajeros. En el caso de la línea de pasajeros.

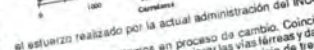
México

AÑO

de acuerdo al Estado de México

... de traviesas.
... de la piedra (para hacer la cama

en tonnes de transport (en millions de tonnes) 1988-1990



—¿pues alguien que se roba una locomotora y personas no es normal? Este es un momento oportuno para meditar sobre el servicio de pasajeros se dio con los trenes eléctricos y casi por desuso. Todavía en Costa Rica se requiere inventar algo estable, pero se requiere democracia.

1.467

1.234

1.049

0.982

100

□ □ □ □ □

▲ ▲ ▲

.....

Limón sólo esperó 15 días

INCOFER reacondicionó la vía férrea en tiempo récord. La provincia de Limón, un año después del terremoto recibió una pronta y oportuna respuesta de los trabajadores ferroviarios.

Los limonenses no han cesado de hacer un conteo de las obras ferroviarias un año más tarde del sismo del 22 de abril de 1991.

Bastaron 15 días para notar la gran diferencia. Hoy el INCOFER resume el despliegue de personal y recursos realizado en épocas de emergencia.

Como obras con carácter provisional, en 15 días se logró:

*Reconstrucción provisional de 51 kilómetros de vía férrea, incluyendo el sistema electrificado entre Siquirres-Limón.

*Reacondicionamiento provisional del puente sobre el Río Matina, que permitió el transporte de carga de banano entre Río Frio y Pacuare a Moín.

*Reconstrucción provisional de 60 kilómetros de vía en el ramal al Valle La Estrella.

*Reconstrucción de los puentes del ferrocarril sobre el río Banarito, Puente Atalanta sobre el río La Estrella, Puente sobre el Canal de Moín en el kilómetro 24 de la vía principal y de las estructuras de paso al Valle La Estrella.

*Reparación provisional de las estructuras de soporte del taller mecánico de Limón.

Estas obras tuvieron un valor de **€95 millones**.

Reparaciones definitivas

Al mismo tiempo se efectuaron trabajos de gran envergadura en un corto plazo.

-Reconstrucción total de 46 kilómetros de vía entre Siquirres-Limón, incluyendo la totalidad del sistema electrificado.

Valor total estimado: €80 millones

-Publicación del concurso de antecedentes para el Diseño y Supervisión de la reparación del puente sobre el Río Matina, utilizando recursos del Banco Mundial (Proyecto Sectorial de Transportes), tramitados a través de la Comisión Nacional de Emergencias.

Valor total estimado: \$350 mil

-Materiales para la vía férrea. Adquisición de clavos, eclisas y tornillos, materiales indispensables en el proceso de reconstrucción. Equipo manual y herramientas de trabajo para la vía, repuestos para locomotoras eléctricas y soldadura aluminotérmica.

Valor total estimado: \$3,2 millones

El espíritu del ferrocarril nació en Limón. Respondamos al pueblo que nos vio nacer, crecer y desarrollarnos con la mayor eficiencia posible.



Sirviendo al país

▼ INCOFER tras ayuda europea

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) realiza gestiones con los gobiernos de Italia y España para mejorar sus servicios en el país.

Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo de esa institución, partió la semana pasada hacia España, para asistir a la reunión de la Junta Consultiva de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

Como parte de este encuentro, entre represen-

tantes ferroviarios, España inaugurará un nuevo sistema ferroviario, denominado Alta Velocidad Española (AVE), que es un tren de alta tecnología.

Ruiz explicó que el Gobierno español manifiesta su interés en apoyar a Costa Rica con el suministro de repuestos para los sistemas de frenos de vagones y carros.

Espero que tras el encuentro se logre concretar ese aval, indispensable para la refacción de los equipos que tenemos", añadió. El funcionario viajara desde España hacia Italia la semana proxi-

ma para finalizar los detalles sobre la donación que por \$4 millones realizará el Gobierno de esa nación. El protocolo del donativo ya fue firmado.

INCOFER de viaje hacia eficiencia

que de...
trabaja...
eficiencia y...
e obras que...
y vital...
para el país...
sistemas...
de la estructura...
trabaja en la...
al, el interés...
monarios...
eficial que...
ción con una...

reconstrucción de un metro interurbano. El pasado 1 de abril se inauguró este servicio entre Heredia, San José y La Cruz, a una velocidad de 100 km/h. Ahora se trabaja en la ampliación de la red que llevará al INCOFER a la zona de Antigua.

MÁS LOGROS

En el área financiera, realmente el INCOFER ha logrado captar recursos para poner en ejecución importantes obras. Los esfuerzos de negociación y la actitud de los organismos, principalmente internacionales, han dado resultado y los préstamos invertidos en progreso.

Además, se negocia con empresarios bananeros la construcción de nuevas vías en Sarapiquí, de donde esperan sacar 50 millones de cajas de banano hacia Moín. La reconstrucción total del trayecto al Valle de la Estrella servirá para transportar en forma segura y eficiente la producción bananera de esa zona. También se trabaja en forma simultánea en la reconstrucción de los 116 kilómetros de San José a Puntarenas.

No satisfechos con el repunte en las obras viales, INCOFER logró invertir €200 millones en la

reparación de equipo rodante y tractores, después de años de no destinarse recursos a este rubro y la puesta en operación del INCOFER S que cubre el 92 por ciento de las periferias que se movilizan entre estos puntos.

El ferrocarril se por excelencia el medio de transporte de carga pesada más recomendable. Mejores condiciones, con capacidad para transportar grandes cantidades de carga sin necesidad de ampliar su actual sistema, no ahorrará ni destruir las carreteras y consume menos combustible.

El ferrocarril no será obsoleto.

Entidad	Destino	Monto
Standard Fruit Co.	Compra de traviesas, carros, planos, carriles y grúas	\$2,2 millones
Donación Gub. Italia	Compra rodamiento, sujeciones de durmientes, herramientas y equipo de vía y taller	\$4 millones
Banco Mundial	Compra repuestos para locomotoras diesel eléctricas, reparaciones en la vía férrea y construcción taller Moín	\$9,4 millones
BCIE	Para levantar el ferrocarril del Sur y reutilizar los materiales en otras vías	\$6,5 millones

El Ing. Guillermo Ruiz fue muy aplaudido por sus paisanos. Lo acompañan en la ceremonia principal la gobernadora de Heredia, Prof. Mayra Monge, el diputado Danilo Chaverri, el Arz. Guillermo Madriz y miembros de la junta directiva de INCOFER.



NGUILLERMO RUIZ C.
Presidente Ejecutivo de INCOFER

3) El Banco Mundial giró un empréstito por \$ 2.2 millones de los cuales \$ 2.2 millones se han invertido en la compra de locomotoras diesel eléctricas y equipo.

traviesas en una vía que...
miento. Además de la reconstrucción de los carriles par...

se procedió por el camino correcto y gracias a la ayuda del Ministerio de Vivienda y de la Comisión Especial de Vivienda, una vez que se cumplieron los trámites, en sólo dos días, los interesados en la compra de la vivienda, fueron recibidos en la oficina de la Secretaría de Vivienda y Urbanismo.

CARLOS L. MONGE R.

Cierto es que su desplazamiento se acerca apenas a la décima parte de su vertiginoso hermano japonés, pero viene a brindar un servicio casi insustituible y necesario a diversas co-

Las retorcidas líneas férreas —que sirven al transporte de la producción bananera desde hace varias semanas— fueron sustituidas casi en su totalidad, en un esfuerzo de organismos financieros internacionales, la empresa privada y el Gobierno de la República, que exigió recursos calculados en 560 millones de colones.

El trabajo realizado en la línea férrea por 700 obreros implicó la reparación de los puentes de Matina, Pléyades, Bananito, Atalanta y sobre el Canal de Tortuguero. Fueron adquiridos 150 mil traviesas, 200 carretillos (boogies) y dos grúas biviales que cuentan con aditamentos para podar la maleza de la vía.

Con el ferrobús se pretende dotar a Limón de un servicio cómodo y seguro. Es una especie de bus sobre carrillos, con capacidad para sesenta personas y por carecer de locomotor puede desarrollar velocidades mayores y permite ahorrar gastos importantes en combustible y personal, según comunicado de prensa del INCOFER.

El principal atractivo del servicio de ferrobús es la travesía por comunidades como Holanda, Polonia, Bananillo, Norte, San Andrés, San Clemente, Peshurt, Pléyades, Finca Ocho y Ley River, informa la institución.

El valor del tiquete de ferrobús es calculado por la cantidad de kilómetro que recorre el pasajero y el recorrido máximo, de 55 kilómetros, es de 20 colones.

	particulars of particulars of particulars of
--	---

2000, 2001, 2002, 2003, 2004, 2005, 2006, 2007, 2008, 2009, 2010, 2011, 2012, 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018, 2019, 2020, 2021, 2022, 2023, 2024, 2025, 2026, 2027, 2028, 2029, 2030, 2031, 2032, 2033, 2034, 2035, 2036, 2037, 2038, 2039, 2040, 2041, 2042, 2043, 2044, 2045, 2046, 2047, 2048, 2049, 2050, 2051, 2052, 2053, 2054, 2055, 2056, 2057, 2058, 2059, 2060, 2061, 2062, 2063, 2064, 2065, 2066, 2067, 2068, 2069, 2070, 2071, 2072, 2073, 2074, 2075, 2076, 2077, 2078, 2079, 2080, 2081, 2082, 2083, 2084, 2085, 2086, 2087, 2088, 2089, 2090, 2091, 2092, 2093, 2094, 2095, 2096, 2097, 2098, 2099, 2100, 2101, 2102, 2103, 2104, 2105, 2106, 2107, 2108, 2109, 2110, 2111, 2112, 2113, 2114, 2115, 2116, 2117, 2118, 2119, 2120, 2121, 2122, 2123, 2124, 2125, 2126, 2127, 2128, 2129, 2130, 2131, 2132, 2133, 2134, 2135, 2136, 2137, 2138, 2139, 2140, 2141, 2142, 2143, 2144, 2145, 2146, 2147, 2148, 2149, 2150, 2151, 2152, 2153, 2154, 2155, 2156, 2157, 2158, 2159, 2160, 2161, 2162, 2163, 2164, 2165, 2166, 2167, 2168, 2169, 2170, 2171, 2172, 2173, 2174, 2175, 2176, 2177, 2178, 2179, 2180, 2181, 2182, 2183, 2184, 2185, 2186, 2187, 2188, 2189, 2190, 2191, 2192, 2193, 2194, 2195, 2196, 2197, 2198, 2199, 2200, 2201, 2202, 2203, 2204, 2205, 2206, 2207, 2208, 2209, 2210, 2211, 2212, 2213, 2214, 2215, 2216, 2217, 2218, 2219, 2220, 2221, 2222, 2223, 2224, 2225, 2226, 2227, 2228, 2229, 2230, 2231, 2232, 2233, 2234, 2235, 2236, 2237, 2238, 2239, 2240, 2241, 2242, 2243, 2244, 2245, 2246, 2247, 2248, 2249, 2250, 2251, 2252, 2253, 2254, 2255, 2256, 2257, 2258, 2259, 2260, 2261, 2262, 2263, 2264, 2265, 2266, 2267, 2268, 2269, 2270, 2271, 2272, 2273, 2274, 2275, 2276, 2277, 2278, 2279, 2280, 2281, 2282, 2283, 2284, 2285, 2286, 2287, 2288, 2289, 2290, 2291, 2292, 2293, 2294, 2295, 2296, 2297, 2298, 2299, 2300, 2301, 2302, 2303, 2304, 2305, 2306, 2307, 2308, 2309, 2310, 2311, 2312, 2313, 2314, 2315, 2316, 2317, 2318, 2319, 2320, 2321, 2322, 2323, 2324, 2325, 2326, 2327, 2328, 2329, 2330, 2331, 2332, 2333, 2334, 2335, 2336, 2337, 2338, 2339, 2340, 2341, 2342, 2343, 2344, 2345, 2346, 2347, 2348, 2349, 2350, 2351, 2352, 2353, 2354, 2355, 2356, 2357, 2358, 2359, 2360, 2361, 2362, 2363, 2364, 2365, 2366, 2367, 2368, 2369, 2370, 2371, 2372, 2373, 2374, 2375, 2376, 2377, 2378, 2379, 2380, 2381, 2382, 2383, 2384, 2385, 2386, 2387, 2388, 2389, 2390, 2391, 2392, 2393, 2394, 2395, 2396, 2397, 2398, 2399, 2400, 2401, 2402, 2403, 2404, 2405, 2406, 2407, 2408, 2409, 2410, 2411, 2412, 2413, 2414, 2415, 2416, 2417, 2418, 2419, 2420, 2421, 2422, 2423, 2424, 2425, 2426, 2427, 2428, 2429, 2430, 2431, 2432, 2433, 2434, 2435, 2436, 2437, 2438, 2439, 2440, 2441, 2442, 2443, 2444, 2445, 2446, 2447, 2448, 2449, 2450, 2451, 2452, 2453, 2454, 2455, 2456, 2457, 2458, 2459, 2460, 2461, 2462, 2463, 2464, 2465, 2466, 2467, 2468, 2469, 2470, 2471, 2472, 2473, 2474, 2475, 2476, 2477, 2478, 2479, 2480, 2481, 2482, 2483, 2484, 2485, 2486, 2487, 2488, 2489, 2490, 2491, 2492, 2493, 2494, 2495, 2496, 2497, 2498, 2499, 2500, 2501, 2502, 2503, 2504, 2505, 2506, 2507, 2508, 2509, 2510, 2511, 2512, 2513, 2514, 2515, 2516, 2517, 2518, 2519, 2520, 2521, 2522, 2523, 2524, 2525, 2526, 2527, 2528, 2529, 2530, 2531, 2532, 2533, 2534, 2535, 2536, 2537, 2538, 2539, 2540, 2541, 2542, 2543, 2544, 2545, 2546, 2547, 2548, 2549, 2550, 2551, 2552, 2553, 2554, 2555, 2556, 2557, 2558, 2559, 2560, 2561, 2562, 2563, 2564, 2565, 2566, 2567, 2568, 2569, 2570, 2571, 2572, 2573, 2574, 2575, 2576, 2577, 2578, 2579, 2580, 2581, 2582, 2583, 2584, 2585, 2586, 2587, 2588, 2589, 2590, 2591, 2592, 2593, 2594, 2595, 2596, 2597, 2598, 2599, 2600, 2601, 2602, 2603, 2604, 2605, 2606, 2607, 2608, 2609, 2610, 2611, 2612, 2613, 2614, 2615, 2616, 2617, 2618, 2619, 2620, 2621, 2622, 2623, 2624, 2625, 2626, 2627, 2628, 2629, 2630, 2631, 2632, 2633, 2634, 2635, 2636, 2637, 2638, 2639, 2640, 2641, 2642, 2643, 2644, 2645, 2646, 2647, 2648, 2649, 2650, 2651, 2652, 2653, 2654, 2655, 2656, 2657, 2658, 2659, 2660, 2661, 2662, 2663, 2664, 2665, 2666, 2667, 2668, 2669, 2670, 2671, 2672, 2673, 2674, 2675, 2676, 2677, 2678, 2679, 2680, 2681, 26

[illegible]

operation
property
state
the

King
L. J. 1965

ASHEE

donados por España
país a finales del pro-
yecto de ampliar los
tren hacia Cartago y
so el Ing. Canillero
representa del Instituto
de Ferrocarriles

consta de dos locomotoras por tres vagones cada una, con una velocidad máxima de 80 km/h.

Exophiala centrarchi, a common deep-sea amphipod, and a caprellid total of 10.

estados de los sistemas de la red, y la posibilidad de que los usuarios puedan acceder a los recursos de la red de una manera eficiente.

capitulado de ambos
6 milímetros de columnas.

de la institución se organiza con el fin de mejorar la calidad de la atención de

Let α and β be positive integers and let γ be a nonnegative integer. Then



funcionando hacia esas zonas, «será necesario además realizar algunos ajustes en los precios y eso tardará alrededor de un mes».

En la pasada gira a Europa, el gobierno obtuvo un crédito por un millón cercano a los 50 millones de dólares, con el objeto de remodelar la planta hidroeléctrica de Tacares, la reenergización de las líneas eléctricas de alimentación a las locomotoras entre San José y Puntarenas y la ampliación y renovación de vías en Sarapiquí, con

Además, tienen prioridad cinco millones de dólares para la compra de repuestos a las locomotoras eléctricas, específicamente para aquellas de fabricación alemana.

Por otra parte, para octubre se ha iniciado la programación de la reunión de la Comisión General de la Asociación Económica de Ferrocarriales y de

En cuanto al transporte de la muestra hacia El Garza, el testimonio indica que se encontraba a la espera de un transporte extraordinario que costaba 200 millones de colones y que era para proporcionar la monografía de la zona a la municipalidad.

INCOFER ¡El ferrocarril aún vive

A las puertas del año 2000 el INCOFER es una institución que ha reverdecido. ¡Sí, el ferrocarril aún vive! Vive gracias a la visión, impulso y empeño de cientos de trabajadores y de la actual administración, liderada por el presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón.

Los más de 100 años de existencia, los ferrocarriles en Costa Rica no podían perderse. La Presidencia ejecutiva, encabezada por el Ing. Guillermo Ruiz, un ferrocarrilero de corazón, emprendió hace tres años la ardua tarea de recuperar el sistema ferroviario existente en el país. Un viraje de 180 grados se vive hoy en la institución y los hechos han empezado a dar paso a lo que tan solo años atrás fueron proyectos.

Las múltiples conquistas se traducen en reparaciones de vías, mayor capacitación al personal, operación de trenes interurbanos, reestructuración administrativa y sobre todo, se ha recuperado el sentimiento ferroviario entre su personal.

Es difícil enumerar uno a uno los positivos alcances de una directriz que con música "volvó el tren a la vida". Pero los hechos hablan por sí solos: el déficit del INCOFER que a principios de 1990 alcanzaba los 2200 millones, fue rebajado en 1993 a 600 millones en tan solo dos años.

Otra hazaña es la puesta en marcha del INTERTREN en sus dos rutas a Pava y Heredia, que generan grandes beneficios especialmente en el público estudiantil y trabajador. Es un transporte cómodo, seguro y a un precio accesible para el costarricense.

Limón ha sido sujeto de especial interés para el INCOFER. Tras el terremoto, la institución buscó entre las entidades financieras internacionales el financiamiento necesario—estimado en \$560 millones—para reconstruir prácticamente todas las vías en esta provincia. Nuevos puentes como Bananito, Atlanta, Matina y nueva vía entre Limón y el Valle de La Estrella están demostrando que el INCOFER está presente en la economía nacional, pues gracias a estas modernas obras se ha elevado el transporte de banano a casi un millón de cajas mensuales.

Aunado a ello, la ruta al Pacífico está siendo modernizada. Cuando asumió la actual administración, esa ruta experimentaba un gran deterioro, pues no había recibido inversión en los últimos 20 años. Desde 1990, la vía al Pacífico está siendo reparada: más de \$300 millones en inversión, 50 mil traviesas y más de 4 mil rieles que han estabilizado el rendimiento de esta vía.

La inversión en la ruta a Caldera ha dado gran credibilidad al sector em-



Ing. Guillermo Ruiz: Como presidente ejecutivo del INCOFER ha levantado económicamente a esta institución.

presarial del país. Al contar con una línea férrea en mejores condiciones, el traslado de productos es más rápido y eficiente. Actualmente se ha elevado el trasiego de mercancía a un promedio de 31 mil toneladas mensuales en productos como arena, piedra, carbón, maíz, hierro y acero, hojalata, materiales eléctricos y trigo a granel entre otros.

Más allá de las palabras, los hechos hablan por sí solos. Con casi 100 años de servicio Costa Rica, el Ferrocarril sigue siendo parte del alma nacional y sigue siendo fundamental en el rompecabezas de su promisorio desarrollo. Su actual administración ha luchado por darle un merecido sitio de honor.



El nuevo ramal al Valle de La Estrella permitió un incremento en el transporte de banano y cartón.

2 • Nacionales

LA PRENSA LIBRE Lunes 12 de julio de 1993



A partir de octubre, esta unidad realizará el recorrido hacia Cartago.

Donación española ¡A Cartago en tren!

AHMED TABASH B.
Foto: (Tabash)

A partir de octubre, serán puestos en funcionamiento los trenes que servirán para realizar el recorrido entre San José-Heredia-Cartago y viceversa, según manifestó el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER).

Con estas unidades se pretende complementar la primera etapa del proyecto conocido como INTERTREN, que en la actualidad cuenta con dos rutas: Heredia y Pava. En la segunda parte, se tratará de brindar el servicio mediante esta modalidad a alrededor de 35 mil personas provenientes de la provincia de Alajuela, a finales del presente año.

Ruiz informó que el costo de los trenes tienen un valor fijo en cada extremo y una remolque. La donación fue realizada por el Gobierno Español.

La longitud de cada unidad es de 50.40 metros, con capacidad para 101 personas totalmente sentadas y 249 de pie. Llevan incorporado el sistema de ventilación, asientos fluorescentes, servicios sanitarios y a base de tubos de 80 kilómetros por hora y el tren mantiene un sistema de detección automática ante casos imprevistos tales como si el maquinista no verifica el método de «hombre muerto» cada 55 segundos, sobrepasa la velocidad y la presión de los depósitos de aire y cilindros de freno baja de una medida establecida.

La entrega de las máquinas se realizó en el puerto de Caldera, Puntarenas, con la participación de autoridades gubernamentales de el país y España.

«Características funcionales, que representan lo mejor de la tecnología ferroviaria, hacen de estos trenes una excelente opción para viajar, tanto por su capacidad como por las comodidades que ofrece al pasajero», puntualizó Ruiz.

El País

En Limón finaliza un siglo de historia

Desaparece el viejo patio del ferrocarril

trabaja en el levantamiento de durmientes, rieles y en la eliminación de otros materiales del ferrocarril para dar paso al asfalto.

LUIS ALBERTO ZUMBADO SOTO
Especial para La República

A principios de siglo la North River Railway Company, observando las exportaciones de caña de azúcar, las importaciones de hierro para construcción, alambres, maquinaria, etc., se dio cuenta de la necesidad de tener un patio para el almacenamiento de los materiales. Con la fuerza y sudor de centenares de obreros nacionales y extranjeros se llevó a cabo la dura tarea, importando desde las islas caribeñas coque y pilas resistentes a las inclemencias de la naturaleza y que sirvieran de base a los pesados rieles del tren.

Con miles de metros de vía férrea aquel patio sirvió por muchos años de almacén en tránsito a todo tipo de mercancías procedente de Europa y Estados Unidos, que una vez desembarcadas a los vagones quedaba esperando turno para renudar su viaje, generalmente hasta la capital del país.

Esta movilización de millones de toneladas de mercancías



El viejo patio del ferrocarril desaparecerá para contribuir al embellecimiento de la ciudad limonense, según el plan que está en camino.

era costo centenares de accidentes y pérdida de muchas vidas de humildes limonenses que hoy forman parte de la historia del Limón bonito, de aceras y calles amplias, limpias, que sus habitantes recorren en bicicleta.

Imagen millonaria

La nueva imagen millonaria se apoderó poco a poco de todo aquel Limón de antaño, trocando las bicicletas por autos, automóviles modernos, los coches del ferrocarril por pesados furgones, camiones y con

tenedores que se emplearon para transportar los materiales de construcción, pavimentación que marcan las paralelas del tren al Atlántico.

Igualmente el viejo patio del ferrocarril cedió sus terrenos para construir una zona de una extensión de 23,500 metros cuadrados y cuyo costo pasa de los \$6 millones, que podría ser de \$1 millón.

Los trabajos consisten en el levantamiento de durmientes, rieles y la eliminación de otros

materiales del ferrocarril, para luego reemplazarlos por tierra, con el fin de formar una base de lastre para edificar el asfalto con sus distintas capas de rodaje, que permiten mayor fluidez de tránsito y confortables desde y hacia los muelles.

Los trabajos fueron asignados a la empresa de Feluca Herrera, bajo la supervisión de la División de Obras Públicas de JAHORCA. Y forman parte de un plan de embellecimiento de la ciudad de Limón, según las órdenes del Ing. Carlos Amaya.

PRO DE LA NACION

INCOFER, compromiso con la superación

LA HERMANA RICA

LA HERMANA RICA

el aporte que siempre ha dado el Estado.

El trabajo de proyección internacional realizado tanto el señor presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón Fournier, como el presidente ejecutivo del INCOFER, ha rendido los frutos esperados para gran beneficio de Costa Rica. El caso de los trenes Apolo es el mejor ejemplo, pues tras la iniciativa del Gobierno se logró la donación de esta maquinaria que actualmente sirve con gran eficiencia la nueva ruta del Inter-América entre San José y la provincia de Cartago.

Por otra parte, el nombramiento del presidente ejecutivo del INCOFER, Ing. Guillermo Ruiz Castro, como presidente de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), ha

puesto a nuestro país al frente de la industria ferroviaria en el área, consiguiendo importantes convenios de cooperación exterior.

Hoy Costa Rica forma parte importante del acontecer ferroviario mundial, elemento que permitió el nombramiento de nuestra nación como sede de la XXIX Asamblea Latinoamericana de Ferrocarriles, realizada durante el mes de octubre de 1993, donde se discutieron las más novedosas técnicas y metodología de la industria ferroviaria internacional, las cuales de seguro redundarán en la implantación de nuevos modelos de transporte ferroviario, con el consecuente beneficio para la población.

En el plano cultural, dimos un paso certero, el cual todos los costarricenses conocen ahora como el Museo del Ferrocarril. Este centro reúne la historia y tradición ferroviaria de una Costa Rica en constante crecimiento.

Si de hechos se trata, INCOFER ha demostrado que el ferrocarril sigue con vida en Costa Rica. Una inversión global de \$515,123,420.000 (ochocientos cincuenta y uno millones, doscientos treinta y cuatro mil y doscientos cuarenta y dos mil dólares) destinada a la creación de un ferrocarril más ágil y eficiente, el cual se traduce en hechos concretos como: la rehabilitación de la vía férrea al Valle de la Estrella y la consecuente inauguración del servicio de trenes entre ese sitio y Limón; la nueva ruta del Inter-América a Cartago, así como la mejora en los servicios a Heredia y Puntarenas; y ahora la habilitación de la vía a Esparza, para el transporte de los desechos sólidos de la gran área metropolitana al nuevo relleno sanitario. Estas obras son pruebas fehacientes del gran esfuerzo que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles ha realizado en favor del pueblo costarricense en tan solo tres años de optimismo y empeño.



agencia nacional en abril de 1991, el cual habilitó las líneas.

INCOFER, como parte de su política de proyección internacional, ha dado un paso certero, el cual todos los costarricenses conocen ahora como el Museo del Ferrocarril.

Si de hechos se trata, INCOFER ha demostrado que el ferrocarril sigue con vida en Costa Rica. Una inversión global de \$515,123,420.000 (ochocientos cincuenta y uno millones, doscientos treinta y cuatro mil y doscientos cuarenta y dos mil dólares) destinada a la creación de un ferrocarril más ágil y eficiente, el cual se traduce en hechos concretos como: la rehabilitación de la vía férrea al Valle de la Estrella y la consecuente inauguración del servicio de trenes entre ese sitio y Limón; la nueva ruta del Inter-América a Cartago, así como la mejora en los servicios a Heredia y Puntarenas; y ahora la habilitación de la vía a Esparza, para el transporte de los desechos sólidos de la gran área metropolitana al nuevo relleno sanitario. Estas obras son pruebas fehacientes del gran esfuerzo que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles ha realizado en favor del pueblo costarricense en tan solo tres años de optimismo y empeño.

Un problema de información

GUILLERMO RUIZ C.

En Costa Rica como en otras latitudes, el periodismo está pasando por un período en el cual aparecen a diestra y siniestra, notas de prensa plagadas de inexactitud, las cuales en vez de cumplir su papel de informar al público, terminan distorsionando la realidad con hechos tendenciosos e inexactos.

Tal es el caso de la jocosa parodia con que nos premia el espacio denominado «La Parrulla» del periódico LA PRENSA LIBRE del sábado 18 de diciembre, donde se afirma que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles realizó su fiesta anual en el San José Palacio, en detrimento de las condiciones salariales de sus empleados, quienes, según el espacio, están mal pagados.

El INCOFER ha sentido que luchar durante esta administración para que el ferrocarril tuviera vida nuevamente, luego de hechos de inactividad que terminaron hundiendo en un indecisoro déficit operacional y ofreciendo un medio de transporte poco eficiente, en comparación con las necesidades del mercado mundial.

Ha sido luego de tres arduos años de reestructuración que se han puesto en marcha nuevos modelos de operación, los cuales, podemos afirmar, han dado un nuevo respiro al sistema ferroviario nacional. Los hechos hablan por sí solos: miles de usuarios beneficiados con la ruta del Inter-América a Cartago, así como la mejora en los servicios a Heredia y Puntarenas, y ahora la habilitación de la vía a Esparza, para el transporte de los desechos sólidos de la gran área metropolitana al nuevo relleno sanitario. Estas obras son pruebas fehacientes del gran esfuerzo que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles ha realizado en favor del pueblo costarricense en tan solo tres años de optimismo y empeño.

La consecución de estas obras ha sido una labor conjunta de la administración y todo el personal de la institución, quienes han entendido la necesidad de reducir costos. Lo superior se tradujo en una disminución de casi el 50% en el

personal, el cual se acogió al programa de movilidad laboral. Esto permitió agilizar aún más los procesos dentro del Instituto, optimizando los recursos económicos del INCOFER.

Menciona la citada nota de «La Parrulla» que los aumentos de salarios se pagan mal y tarde, lo cual es una falacia, puesto que para nadie es un secreto el compromiso social existente de parte de la actual administración por cubrir adecuadamente los rubros salariales que merece el personal que más el aporte que siempre ha dado el Estado, han recibido la suma nada despreciable de \$1.033.803.000 por concepto de salarios durante 1993.

Tampoco menciona esa «nota» la fiesta que la Administración en unión con la Asociación Solidaria, robustecida en estos últimos años, otorgó a los hijos de los empleados —más de 1.200—, quienes asistieron en unión de sus padres.

Estoy seguro que disfrutaron de una maravillosa reunión familiar ferroviaria, en la cual, estoy seguro que estuvo presente el ferrocarrilero, recibiendo obsequios, helados y golosinas, la «fuente» de esta nota. Hemos luchado por rescatar los sentimientos de solidaridad y apoyo mutuo con la gran familia ferroviaria tan deteriorada por administraciones irresponsables y nos atrevemos a decir, que lo hemos logrado.

Ha sido en esta Administración que nos hemos puesto al día con las cuotas de la Caja Costarricense de Seguro Social, contando nuestros contingentes. Asimismo es importante mencionar que en esta administración se ha presentado el menor índice de movimientos huelguísticos en la institución, hecho que habla claramente de la satisfacción de sus trabajadores, quienes han recibido incluso un mayor nivel de capacitación interna.

Será valioso que los editores de tan peculiar espacio, se tomaran la molestia de consultar las fuentes que pueden darle información veraz y certera, antes de publicar hechos como los citados, porque no hay nada de peor gusto que hablar por hablar.

INCOFER pieza fundamental de la economía nacional

Vía férrea al Pacífico cobra vida tras largos años de abandono

Así es. Luego de ser el principal eje de la economía capital suramericana para regir en el presente, la administración del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), con el apoyo de la Presidencia de la República, ha invertido más de \$1.5 millones en la construcción total de los equipos para la reparación de la vía, como niveladoras y conformadoras, adquisición de equipo mecánico para el cambio de traviesas y más de \$220 millones en la compra de balasto y otros materiales para hacer realidad la reconstrucción de la vía férrea al Pacífico.

Gracias a esta labor se produce una sustancial mejora en la calidad y eficiencia del servicio de carga desde el Puerto de Caldera, reduciendo los tiempos de transporte drásticamente, aumentando la capacidad de carga de los trenes a 350 toneladas por viaje, transportando más de 30 mil toneladas mensuales de granos, metales y otras materias primas, indispensables para el desarrollo de la economía nacional.

Nuestros clientes Ferripec, Transitar S.A., Pipasa, Consejo Nacional de Producción, Melitico, Laminadora, Costamincense, Tubatubo, Galvafina, Molinos de Costa Rica, Galito Industrial, así lo comprobaron durante un recorrido realizado.



Gracias a la maquinaria reconstruida la reparación de 1 kilómetro de vía, que antes duraba 15 días, puede realizarse ahora en tan solo 4 días.

Los clientes del INCOFER compran tras un recorrido por la vía. Puntorenses mejoraron y mejoramiento de la vía. Eso en la vía férrea al Pacífico. Eso en la vía férrea al Pacífico. Eso en la vía férrea al Pacífico.



¡INCOFER lo hizo posible!



Esta es la nueva cara de la vía férrea al Pacífico, prueba fehaciente del gran esfuerzo realizado por la presente Administración.



Un siglo para usted



Los 175 empleados encargados del proceso de reparación, trabajan arduamente a lo largo de los más de 100 kilómetros con el objetivo de garantizar el paso seguro de los materiales primos nacionales.

Miércoles 27 de noviembre de 1991 Presidente del INCOFER electo vicepresidente de COCAFER

El presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, fue electo al fin de semana anterior como vicepresidente de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), el más importante organismo que existe en esta materia en el istmo.

COCAFER fue creada en 1984, mediante una resolución tomada por la Reunión de Ministros de Transportes de Centroamérica (REMITRAN), con el propósito de que sirviera como organismo técnico en materia ferroviaria y que contribuyera al desarrollo de los sistemas ferroviarios de cada país. La integran Guatemala, El Salvador, Honduras, Nicaragua, Costa Rica y desde hace poco, Panamá. Cada nación tiene a un representante propietario y a un suplente.

La escogencia del Ing. Ruiz como vicepresidente de COCAFER resulta de gran importancia para Costa Rica, tanto por las relaciones que en adelante el funcionario tendrá con los organismos internacionales de

financiamiento, como por el hecho de que es el primer costarricense que alcanza ese puesto y que automáticamente, el próximo año asumirá la presidencia de esa comisión.

Gran parte de las metas de esta Comisión se enfocan al desarrollo y mejoramiento de los sistemas ferroviarios y a impulsar el gran proyecto integracionista de la Red Ferroviaria Centroamericana.

Entre las principales atribuciones de COCAFER se encuentran la adopción de políticas ferroviarias regionales coherentes con las políticas nacionales del sector transporte que tomen en cuenta las necesidades de proteger las actuales redes ferroviarias y su rehabilitación operacional y económica.

Asimismo, le corresponde elaborar y ejecutar, con la cooperación técnica y financiera de organismos internacionales y otros países fuera del área centroamericana, los programas técnicos que se requieran para desarrollar la red ferroviaria centroamericana.

Proyección internacional

Esfuerzo cultural de INCOFER

GUILLERMO RUIZ C.
Presidente Ejecutivo de INCOFER

La Presidencia Ejecutiva del INCOFER se sorprendió sobremanera con la columna que se publicó el 29 de enero, pues a raíz de la información aparecida en La Nación, esta dependencia se dirigió al subdirector y fue entrevistado por el periodista José David Guevara sobre el tema.

En la información enviada a su medio, se explicamos claramente que el destino de INCOFER no fue consultado sobre el destino de la locomotora 59, sujeto del interés periodístico de La Nación, en un esfuerzo sin precedentes, estará próximamente formando parte de las piezas de colección del Museo del Ferrocarril.

La iniciativa de este Museo se ha trabajado en forma conjunta entre la primera dama de la República, donña Gloria Bejarano de Calderón, la Dirección de Museos y el INCOFER.

Este museo, de características únicas, está salvando ese valor histórico del ferrocarril. Infelizmente el INCOFER no dispone de presupuestos millonarios para la obra en unos cuantos meses. Más bien contamos con nuestros propios recursos humanos y materiales, desde luego, a la vez, dando vida a cientos de artefactos, muebles y de ricas piezas locomotoras que son la mejor muestra de ese rico



pasado. La locomotora 59 es parte importante del Museo que se abrirá en los próximos días, y para ello se trabajó con ahínco en reparar piezas — que por razones económicas no podemos importar — que en pocos días dará paso a su reconstrucción. Este museo recopila historia en fotografías, muebles, vestuario de antaño y hasta habrá un tren ofreciendo servicio a sus visitantes. Estamos cuidando todos los detalles, pero como dependemos de donaciones y de horas extra de nuestros empleados, todo no se ejecuta al mismo tiempo.

Precisamente el INCOFER con la clara visión sobre el valor de la historia para la humanidad y en este caso, nuestro país, realiza un hermoso esfuerzo humano por salvar, como dijo Cicerón, las de la verdad, testimonio de los tiempos, nuestra de la vida, vida de la memoria, nuestra de la vida, anuncio de la antigüedad.

Estamos de acuerdo con su mensaje dirigido a salvar ese testimonio de los tiempos. El INCOFER lo está haciendo precisamente con las uñas y con la desinteresada ayuda de la empresa privada. Necesitamos del apoyo periodístico y de los medios que generan opinión para rescatar ese patrimonio. Las informaciones bien sustentadas y que recopilen todos los ángulos de información serán, sin duda, confiable y de interés para el lector se lo merece — que se refiera al presente comentario que sólo pretende construir positivamente sobre el pasado, en su tan leído espacio.

LA PRENSA LIBRE Miércoles 18 de diciembre de 1991

NACIONALES

Unirá a Panamá, Costa Rica y Nicaragua

Corredor ferroviario del sur podría generar \$400 millones

PANAMA, (ESPECIAL PARA IPS) — El ferrocarril del bloque sur, que unirá a Panamá, Costa Rica y Nicaragua, generará unos 400 millones de dólares anuales a estos países, según afirman miembros de la comisión mixta para el desarrollo del ferrocarril.

El secretario general para la integración económica del bloque sur, la Secretaría Permanente de Integración Económica de Centroamérica, el Sr. Mario Calza, explicó que el ferrocarril del bloque sur es parte de un plan maestro de la región.

El plan maestro centroamericano de integración económica elaborado por el gobierno de Panamá y aprobado por otros diez países, se basó en el del sur.

El bloque sur, que unirá a Panamá, Costa Rica y Nicaragua, y el bloque norte, que unirá a Guatemala, El Salvador y Honduras, se completará en el futuro.

Calza ofreció estas declaraciones en el marco de la instalación en la capital panameña de la comisión mixta para el desarrollo del ferrocarril del bloque sur, el cual está dirigido a abatir los costos de transporte de mercancía de la región.

Muchas en América Central el costo del transporte de mercancía por carretera asciende a 12 centavos de dólar la tonelada por kilómetro, con el ferrocarril del bloque sur el mismo disminuirá a unos tres o cuatro centavos la tonelada por kilómetro.

Calza señaló que el costo de construcción del corredor ferroviario sur es de 200 millones de dólares.

Con esta inversión quedarán unidos los puertos marítimos de Cristóbal, en Panamá, y Puntarenas, en Costa Rica, con el de Comiso, en el Pacífico colombiano, y recorrerá una distancia de 1,154 kilómetros.

Una vez concluido un estudio de inversión.

El director general del ferrocarril de Panamá, Jorge Morales, precisó que con la ejecución del corredor se habilitará la región norte de Panamá, que en la actualidad permanece aislada del desarrollo económico de este país, por la falta de vías de transporte.

Con un costo de \$200 millones

Ferrocarril unirá a América Central

Reactivará en forma importante el comercio y el tránsito en la región centroamericana. El proyecto cuenta con la ayuda técnica y económica del Gobierno español.

NATIANA MURILLO AGUILAR

Los esfuerzos por la integración económica de América Central, próximamente darán un paso importante, gracias a la construcción de una red ferroviaria que unirá al Istmo Centroamericano desde México hasta Panamá.

El proyecto impulsado por la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), facilitará tanto el transporte de pasajeros como el de mercancías, mejorando el comercio entre las zonas de la región y hacia el exterior.

La red consistirá de dos partes: un corredor norte, integrado por Guatemala, El Salvador y Honduras, y un corredor sur, al que pertenecerá nuestro país, continuando con Nicaragua y Panamá.



Para Costa Rica, el proyecto permitirá el desarrollo de un puerto de transporte marítimo y el desarrollo comercial del sistema ferroviario del país. Zonas como Tacarcigua, San Carlos y San Juan de los Ríos, tendrán facilidades para desarrollar varios de sus proyectos agroindustriales.

Actualmente, el Istmo Centroamericano está dividido en tres partes: la del norte, la del centro y la del sur. El INCOFER se propone unirlos y crear una red

evaluar el proyecto y finalizar detalles para su construcción.

Según Guillermo Ruiz, presidente de COCAFER y representante de Costa Rica ante ese organismo, el proyecto tiene un costo de \$200 millones y cuenta con la ayuda económica y la pasarela técnica del gobierno español. La Secretaría de Integración Económica de Centroamérica fundará una entidad como organismo coordinador.

Los trabajos de ampliación y reparación de vías en la región norte del país que este año desarrollará el INCOFER, servirán de marco al proyecto. Sin embargo, aún queda mucho por hacer en materia de infraestructura. De acuerdo con Ruiz, para lograr estimular el comercio es imprescindible el desarrollo de otras obras como la ampliación del Puerto de Moín, en la Zona Atlántica.

Nacional

Directores de instituciones ferroviarias reunidos aquí

Impulsan creación de tren centroamericano

Al iniciarse ayer, en San José, la XIV Reunión de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), la idea de construir un ferrocarril istmico está tomando mayor fuerza.

RODRIGO PERALTA G.

La unión del Istmo mediante un sistema ferroviario para transportar productos y personas, resultó ser el tema más importante discutido ayer, durante el inicio de la XIV Reunión de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER).

Dicha actividad se realiza en San José, donde se citan delegados de entidades ferroviarias del área, de la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica y del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE).

La reunión fue inaugurada por el Ministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT), Arq. Guillermo Madriz. En su discurso, el Ministro dijo que se deben recuperar y rehabilitar los sistemas de trenes del área.

a fin de responder a las exigencias de transporte masivo que impondrán eventuales acuerdos con México y Estados Unidos.

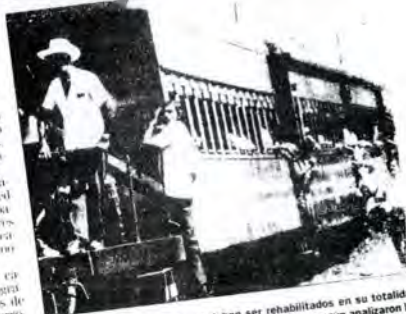
COCAFER procura en este encuentro diseñar un plan regional de transporte ferroviario que fortalezca las naciones, comercialice entre las naciones, así como incentive la movilización de personas por el istmo.

Durante el acto de inauguración, representantes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y los directores de ferrocarriles centroamericanos firmaron un tratado de cooperación.

Este apoyo servirá para capacitación de personal, programación de contratos y estudios de factibilidad para el plan ferroviario istmico.

Tales análisis terminarán en seis meses. Establecerán la posibilidad de crear dos proyectos: el Corredor Ferroviario del Bloque Norte, integrado por Guatemala, Honduras y El Salvador, y el Corredor Ferroviario del Bloque Sur, compuesto por Nicaragua, Costa Rica y Panamá.

El presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, estimó que la conexión mediante trenes sería una solución económica para



Los ferrocarriles de cada país deben ser rehabilitados en su totalidad antes de poner en marcha la red centroamericana, según analizaron los asistentes a la reunión de COCAFER.

América Central, que puede reducir los costos de transporte de mercancías por el área.

Como parte de la infraestructura necesaria para que la industria centroamericana pueda agilizar sus exportaciones, creemos que un proyecto como el de COCAFER impulsará la competitividad de nuestros productos para que lleguen a otros mercados", dijo Ruiz.

COCAFER fue creada durante la IV Reunión de Ministros Responsables del Transporte de Centroamérica, que se efectuó en San Salvador, en 1984.

En esta ocasión, los delegados tratarán temas relacionados con el tren centroamericano, como son la definición de plan maestro, privatización de ferrocarriles y transporte urbano ferroviario.

NACIONALES

XIV Reunión de COCAFER

Unión Ferroviaria del Istmo

AHMED TABASHI B

Con el objetivo de diseñar un plan regional de transporte ferroviario que fortalezca el intercambio comercial entre las naciones del istmo e incentive la movilización de personas por los países centroamericanos, dio así inicio la cuarta reunión de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), en

Con la firma de un acuerdo marco de cooperación suscrito entre representantes de la Red Nacional de Ferrocarriles Españoles (RENFE) y los directores de los ferrocarriles a nivel centroamericano se busca la interconexión de los sistemas ferroviarios a nivel centroamericano.

Para el Arq. Guillermo Madriz se busca por medio de COCAFER la recuperación y rehabilitación del sistema de ferrocarriles en la región, de tal manera que puedan responder a las exigencias de un transporte masivo, que impondría a su criterio eventuales tratados de integración económica con México y los Estados Unidos.

Agregó además que con la colaboración española se buscará realizar estudios con el fin de determinar las posibilidades de establecer un corredor entre las naciones de Guatemala, Honduras y El Salvador, y en otra parte, otro en el sur que unifica a Costa Rica y Nicaragua y Panamá.

La duración de estos trabajos se estima que podrán estar listos dentro de seis meses.

Por otra parte, el Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) hizo un llamado a la unidad económica que significa la apertura de mercados y libre comercio.

Ruiz dijo que como parte de la infraestructura necesaria para que la industria centroamericana pueda agilizar sus exportaciones, era urgente diseñar un proyecto como el propuesto por COCAFER, que impulsará la competitividad de nuestros productos

para que puedan llegar a otros mercados conforme a las exigencias de los compradores.

Según el presidente de COCAFER, Ing. Guillermo Guzmán, la interconexión del transporte terrestre mediante los ferrocarriles es una solución económica que reducirá los costos de movilización de mercancías en las naciones del istmo.

En este encuentro COCAFER impulsará una serie de medidas de reforzamiento de los ferrocarriles de cada nación centroamericana y continuar con el plan de integración ferroviaria a mediano y largo plazo.

Entre los temas a tratar están el Plan Maestro Ferroviario Centroamericano, la privatización de los ferrocarriles y el transporte urbano y suburbano en

SITUACION NACIONAL

Para el titular de Transportes, Arq. Madriz el sistema actual de los ferrocarriles había sufrido un agresivo programa de reconstrucción, a diferencia de otras naciones centroamericanas.

Explicó que en estos momentos el transporte nacional por esta modalidad ha superado sus problemas en un 60% y lo único que queda es la reconstrucción de los ramales que generan rentabilidad, particularmente a los bananeros.

Añadió que el Ferrocarril al Pacífico ha incrementado las cargas, el mercado mismo y la ampliación del servicio con lo que lo coloca a las puertas de balancear la oferta y la demanda del transporte nacional.

En cuanto a reconstrucción mencionó que se tiene un programa para mejorar los ramales que van al sur de Limón, Valle de la Estrella y Río Frío.

Su esperanza se centra en ampliarlo hasta la zona de Puerto Viejo, cuyo presupuesto asciende a los 20 millones de colones.

Negocian para inteconectar una red ferroviaria en Centroamérica

(dpa). Como resultado de una reunión de representantes de los gobiernos centroamericanos, realizada en Costa Rica, surgió un plan para realizar, en el mediano plazo, la interconexión de una red ferroviaria en el istmo.

Este plan pretende aprovechar las posibilidades que surgirán en Centroamérica con la apertura de mercados con México y Estados Unidos, según el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, Guillermo Ruiz.

La cita de San José reunió a los directores de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER).

con el propósito de integrar los recursos que tiene Centroamérica en el área del transporte de carga y de pasajeros, vía ferrocarriles.

El proyecto de unir los sistemas de trenes está concebido en dos etapas y tendría un costo de 1.200 millones de dólares.

Una fase corresponde al llamado "corredor norte", que integraría Guatemala, El Salvador y Honduras, para lo cual se requerirá una inversión de 350 millones de dólares.

La otra etapa se denomina "corredor sur", que aglutinará a Nicaragua, Costa Rica y Panamá, para lo cual se ha calculado un presupuesto de 250 millones de dólares.

de ambas redes.

Ruiz dijo que la existencia de un sistema integrado de trenes abaratará el transporte de mercancías en la subregión.

En ese contexto, Costa Rica también impulsa un proyecto dirigido a construir un "canal seco" que unirá las costas pacífica y atlántica de este país, con una distancia de punto a punto de 350 kilómetros, y que comprende la instalación de dos nuevos puentes.

Ruiz consideró que este proyecto podría integrarse en un futuro a una red ferroviaria centroamericana, lo que sería de "gran

de que serviría de "complemento" al Canal de Panamá.

Durante la XIV reunión de COCAFER en San José, América Central y España suscribieron un convenio marco mediante el cual este último país europeo dará apoyo y asesoría técnica a las empresas ferroviarias del istmo.

En la cita participó el funcionario español Ignacio Fernández, asistente del ministro de Transporte de España.

También participaron en el encuentro representantes de la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica y el Banco

Viv.

LA NACION, viernes 22 de octubre de 1993

ALAF

Tras el renacimiento de los ferrocarriles



La inauguración de la XXIX Asamblea General de ALAF se engalanó con la presencia del Presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón Fournier, así como del Canciller, Dr. Bernd Niehaus, entre otras personalidades.



Más de 100 visitantes de Iberoamérica se dieron cita para analizar los retos y desafíos del sistema ferroviario.

Costa Rica se convirtió en la sede de la XXIX Asamblea General de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF), actividad iniciada el pasado lunes 18 de octubre y que concluye hoy, tras una intensa semana de trabajo.

Con la asistencia de más de 100 representantes de las empresas ferroviarias de Latinoamérica y España, dio inicio este conclave, inaugurado por el Presidente de la República, Lic. Rafael Ángel Calderón Fournier y con la participación del Ministro de Obras Públicas y Transportes, Ing. Mariano Guardia y del Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz.

Al mismo tiempo, altas personalidades de ALAF han dado realce a la actividad, entre ellos el General Emiliano Fajure y el señor Felipe Muñan, secretario general y secretario administrativo, respectivamente.

Durante el acto inaugural se nombró al Mandatario como Presidente Honorario de ALAF, quien aprovechó la oportunidad para exaltar el valor que tienen las comunicaciones y social transportes en la vida económica y social de una nación. Asimismo señaló su agrado por "reconocer el gran aporte de esta Asociación en el fomento de un transporte ferroviario seguro, eficiente y económico; así como su papel en el estímulo al comercio por ferrocarriles e a la coordinación de los ferrocarriles e industrias ferroviarias latinoamericanas, como un medio para avanzar hacia niveles superiores de integración económica y social de nuestros pueblos".

Por su parte, el Ing. Ruiz, quien además fungió como Presidente de la Asamblea de ALAF exaltó la responsabilidad a que se enfrentan los ferrocarriles latinoamericanos, "porque podrán asumir el lugar que se les corresponde en la medida que se les permita competir en igualdad de

condiciones con las demás modalidades de transporte".

Resolvió el hecho de que en Costa Rica, al igual que los administradores de los ferrocarriles en todo el mundo "tenemos una meta en común: estamos tomando las posiciones adecuadas para lograr el renacimiento del ferrocarril en el siglo XXI".

Mientras, el Ministro de Transportes, Ing. Mariano Guardia dijo estar consciente de que a las empresas ferroviarias debe otorgársele suficiente autonomía legal y administrativa para que puedan desarrollar y adaptar sus actividades a la demanda del mercado y proveer la calidad requerida en el servicio al menor costo posible.

"Si bien las experiencias en otras latitudes muestran que los mayores beneficios del transporte la obtienen los medios diseñados para aire tierra, los ferrocarriles tienen que igualar estas ganancias: ese es el desafío que tienen al frente, cuando estamos a las puertas del siglo XXI", añadió.

Los representantes ferroviarios de Iberoamérica discutieron además de asuntos propios de ALAF, como la modificación del estatuto de esa organización. Paralelamente a ello se analizaron temas de gran trascendencia,

por ejemplo, la importancia de los ferrocarriles Centroamericanos como puente entre el NAFTA, el Mercosur, así como las experiencias de la participación privada en el Sistema Ferroviario Latinoamericano.

Fueron días plenos de trabajo, donde se intercambiaron los mejores conocimientos en la materia, que sin duda redundarán en gran beneficio para los millones de latinoamericanos que utilizan diariamente el ferrocarril como medio de transporte, tanto urbano como de carga.

(Gracias compañeros latinoamericanos por hacer de Costa Rica y del INCOFER, su casa temporal durante esta Asamblea General de ALAF)



INCOFER
Un siglo para usted

LA PRENSA LIBRE Lunes 25 de octubre de 1993. 15

Nacionales

Concluyó asamblea ferrocarrilera

En un ambiente pleno de optimismo por los logros alcanzados en materia de intercambio cultural y tecnológico de la industria ferrocarrilera, finalizó la XXIX Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF).

La actividad realizada desde el lunes 22 de octubre en las instalaciones del Hotel Herradura congregó a las máximas autoridades ferrocarrileras de Latinoamérica y España, quienes se dieron a la tarea de discutir tópicos relativos a tan importante medio de transporte.

Temas tales como nuevas técnicas de operación, la exposición de modelos concesionarios, sistemas de privatización y participación privada en la industria de ferrocarril, así como modificaciones a los estatutos de ALAF, mantuvieron a los representantes latinoamericanos trabajando arduamente, con el fin de encontrar soluciones positivas y eficaces a los problemas de transporte a nivel continental.

Según palabras del presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles, Ing. Guillermo Ruiz, quien fue nombrado presidente de esta asamblea, este tipo de foros resulta muy valioso para nuestro país, pues es en ellos donde se contribuye decididamente a la capacitación del personal ferroviario, coordinando e impulsando la asistencia técnica entre los países latinoamericanos, con el objetivo básico de preservar el sistema ferroviario como un importante medio de transporte para la humanidad.

En el marco de ese importante foro Costa Rica tuvo una destacada actuación tanto en la exposición y discusión de los temas anteriormente señalados, así como en la proyección de nuestra idiosincrasia a través de visitas a sitios de interés cultural como lo son el Museo Nacional, el Museo del Oro, de Jade y la participación activa de todos los representantes en la inauguración del nuevo servicio de Interoceán a Santiago, el día 19 de octubre.

La cuspide de este foro latinoamericano se dio el día viernes 22 de octubre con una serie de conclusiones acerca del futuro de la industria ferrocarrilera, a saber:

1.- Se acordó el movimiento de asociados, para poder así impulsar de una manera mucho más efectiva, la labor ferroviaria, de la siguiente manera:

- Altas:**
Socios activos de la Clase A
— Ferrocarril Buenos Aires al Pacífico, San Martín S.A.
— Ferrocarril Mesopotámico Gral. Urquiza S.A.
— Unidad Ejecutora de Programa Ferroviario de la Provincia de Buenos Aires
— Ferrosur Roca S.A.
— Companhia Paulista de Trens Metropolitanos (CPTM)
— Servicios Ferroviarios Patagónicos
Socios Adherentes de la Clase B.
— Resalek Exportaciones, de la Paz, Bolivia

- Bajas:**
Socios Adherentes
— Ferromel S.A. Socio Adherente de la Clase B2
— General Motors Interamericana Corporation, Socio Adherente de la Clase B1
— Sasped - Socio Adherente Clase D
— Metroguat - Socio Adherente Clase D
— Cámara Nacional de Producción de Durmientes de la Paz, Bolivia, Socio Adherente de la Clase B1

2.- Al cumplirse el próximo año el XXX aniversario de vida societaria, se aprobó celebrar la próxima Asamblea en la Ciudad de Buenos Aires, Argentina.

3.- Se designó como próximo secretario general suplente al Ing. Agustín Pignatelli y al Dr. Iván Di Primo, respectivamente.

4.- Se reconoció la labor del Secretario General saliente, Gral. Emiliano A. Flouret, además se le rindió un homenaje. Con emocionadas palabras el Sr. Flouret agradeció este gesto.

5.- Se aprobó por unanimidad la reforma a los estatutos, así como la emisión de un reglamento para ellos.

6.- El Gobierno de Argentina anunció su apoyo continuo y económico a ALAF, por intermedio de una pda en el presupuesto de Ferrocarriles Argentinos. Esta importante ayuda se dedicará a los gastos de la asociación.

7.- Todas las conclusiones de esta sesión se resumen en la importancia del transporte ferroviario en América Latina, como un impulsor de la economía de la protección medio ambiente y de otras actividades viables para su utilización como medio de transporte de carga y pasajeros.



Como sumamente provechosa por sus conclusiones se considera la asamblea ferrocarrilera que se realizó en el Hotel Herradura.



Los representantes de la industria ferrocarrilera disfrutaron de una noche inolvidable, llena de esplendor y buen gusto.

16

LA PRENSA LIBRE Sábado 6 de noviembre de 1993

Actualidad social

Cena de clausura

SANDRA GONZALEZ V.

En un ambiente pleno de distinción y buen gusto se celebró la cena de clausura de la XXIX Asamblea General Ordinaria de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF). La actividad realizada en el salón distinguido del Club Unión, reunió a representantes de la industria ferrocarrilera de Latinoamérica y España, quienes disfrutaron al son del grupo Maril de una velada inolvidable.

Exquisitos bocadillos, magníficos vinos y una excelente cena buffet, unida a una decoración impecable en colores blanco y salmon, con bellos arreglos florales en cada una de las mesas, hicieron la delicia de todos los invitados, quienes tuvieron la oportunidad de estrechar aún más los lazos de cooperación entre naciones hermanas, que buscan el desarrollo comercial conjunto.



Cada uno de los asistentes recibió al finalizar la actividad, un bello presente, consistente en una cartera típica costarricense, el cual fue entregado por el presidente ejecutivo del INCOFER, Guillermo Ruiz (a la izquierda).

Al filo de las 11 de la noche, se procedió a dar un justo reconocimiento a los representantes de las principales organizaciones ferrocarrileras latinoamericanas, siendo los Gibaudi, en representación de la institución argentina SIDEREA y el presidente ejecutivo del INCOFER, Ing. Guillermo Ruiz, quien fue nombrado presidente de la Asamblea de este año.

Posteriormente los asistentes, pudieron disfrutar de un selecto menú, durante la cena que se celebró, el cual consistió de: paté de higado, puré de cerdo en salsa de manzana, macedonia de vegetales, frito en salsa de hongos y pollo en durazno.

Poco después los invitados, siguiendo los acuerdos de leno, caribenos y por supuesto costarricenses, prolongándose la celebración hasta horas de la madrugada.

Al finalizar el evento, los asistentes se vieron gratamente sorprendidos con la entrega, realizada por don Guillermo Gibaudi de carteras típicas costarricenses y un ejemplar de la memoria de la XXIX Asamblea recién concluida.

Ferrocarril Interoceánico, un proyecto en gestión

8A/ NACIONALES

LA NACION, sábado 9 de mayo de 1992

Consorcio propone tren interoceánico

- La ruta tendría 420 km y costaría \$800 millones

EMILIA MORA

Redactora de La Nación

Construir un tren interoceánico en nuestro país, que transporte carga transitoria - para complementar los servicios que brinda el Canal de Panamá - fue propuesto al Gobierno por el consorcio Costa Rica Transdevelopment.

Así lo informó el representante de esa empresa estadounidense, Juan Manuel Rodríguez, quien detalló que el plan fue presentado a principios de semana - al Poder Legislativo y otras autoridades gubernamentales sin que se legrara por ahora alguna respuesta en firme.

Se trata de un canal seco que comunicaría los océanos Atlántico y Pacífico a través de un ferrocarril de 420 kilómetros de longitud, en cuyos extremos se edificarían dos puertos: uno en Parímina, Limón, y otro en Cuajiniquil, Guanacaste (ver mapa).

"La obra tendría un costo aproximado a los \$800 millones y su concreción demoraría casi tres años. Esto generaría 2.400 empleos durante el periodo de construcción, además de 800 nuevas plazas fijas para el servicio ferroviario y de puerto", expresó Rodríguez.

Se trató de localizar a los diputados que integran la comisión de ferrocarriles, la cual estudia la propuesta en el Congreso, pero no fue posible conversar con ellos.

El Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (IN-



COFER), manifestó que esta obra no sería competencia para el canal panameño sino un complemento, pues ayudaría a descongestionar el tráfico.

Los inversionistas pretenden una especie de concesión para construir y administrar la obra por 50 años, lapso que permitiría recuperar el capital, sin que el Estado pierda sus derechos.

Mejorar servicio

Don Juan Manuel Rodríguez, representante de la corporación interesada, explicó que el Canal de Panamá no puede ser trasladado por embarcaciones de alto calado, que llevan hasta

6A/ LA REPÚBLICA - Miércoles 17 de junio de 1992

Nacional

Inversión ferroviaria más grande del mundo

PROYE Casi un hecho construcción de ferrocarril interoceánico

Empresarios estadounidenses invertirían mil millones de dólares para construir la línea entre Parímina y Cuajiniquil, como una opción alterna al Canal de Panamá.

FERNANDO LOPEZ GONZALEZ

La Nación

Unos mil millones de dólares serían invertidos en Costa Rica con la construcción de un ferrocarril interoceánico Parímina-Cuajiniquil, como una opción alterna al Canal de Panamá.

El ferrocarril sería un complemento del Canal de Panamá, con la diferencia de que aquí se construirían túneles con contenedores que circularían en los mares Atlántico y Pacífico, y que por su tamaño y costo no pueden ingresar por este país, comentó el Ing. Ruiz.

Permitiría una flexibilidad total del tránsito de mercancías mundiales, y eliminaría el estancamiento de mercancías, entre ellas los maquinarios, a lo largo de la vía en áreas congestionadas.

Por su parte, Rodolfo Castro, presidente de la Cámara de Exportadores, consideró al proyecto como "de gran importancia porque generaría un gran volumen de trabajo y reduciría en un mayor servicio local de barcos. Este sería un aspecto muy positivo para las exportaciones de Costa Rica".

La obra en detalle

La ruta del ferrocarril será complementaria a la del Canal de Panamá y su infraestructura portuaria permitirá el acceso a zonas de aguas profundas en ambos océanos.

La línea tendrá una extensión de 400 kilómetros, según INCOFER, y unirá las zonas de Cuajiniquil, sobre el Pacífico, y Parímina, en el Caribe. Según el proyecto inicial tendrá un tráfico diario de 720 contenedores de seis metros cúbicos.

"Pasará por la bajura, en la zona noroeste del país, por zonas llanas, sin cordilleras, en un cruce casi diagonal entre Parímina y Cuajiniquil. Algunas de las poblaciones que atravesará son Siquirres, Guápiles, Río Frio, San Carlos y Sarapiquí".

Gobierno interesado

Ruiz informó que hace 30 días los inversionistas estadounidenses realizaron una presentación formal ante el Gobierno de la República sobre el proyecto, "y la presentación última ocurrirá el otro mes", cuando se establezca una lista de prioridades sobre lo que im-

plica la construcción del proyecto. "La comisión de impacto ambiental que costará unos \$80 millones", dijo el representante de INCOFER.

Consultado sobre este particular, Alejandro Fernández, asesor de Hernán Breyer, Ministro de Fomento y Minas, manifestó que "la comisión de estudio de impacto ambiental no ha recibido aún solicitud para revisar este proyecto".

"Ninguna empresa ha entregado un estudio de impacto ambiental para ver si se cumple con las disposiciones nacionales", puntualizó Fernández.

El ferrocarril sería un complemento del Canal de Panamá, con la diferencia de que aquí se construirían túneles con contenedores que circularían en los mares Atlántico y Pacífico, y que por su tamaño y costo no pueden ingresar por este país, comentó el Ing. Ruiz.

Permitiría una flexibilidad total del tránsito de mercancías mundiales, y eliminaría el estancamiento de mercancías, entre ellas los maquinarios, a lo largo de la vía en áreas congestionadas.

Por su parte, Rodolfo Castro, presidente de la Cámara de Exportadores, consideró al proyecto como "de gran importancia porque generaría un gran volumen de trabajo y reduciría en un mayor servicio local de barcos. Este sería un aspecto muy positivo para las exportaciones de Costa Rica".



Los trenes tradicionales, como el que va hacia el Pacífico, serán cosa del pasado si se aprueba la construcción de uno moderno que viaje de extremo a extremo del país.

gación, Atlantic Containers, Evergreen International Marine y Zim Container.

¿Apoyo legislativo?

INCOFER sostiene que el proyecto "cuenta con un dictamen unánime de la comisión de la Asamblea Legislativa, que busca solucionar problemas de este instituto, y el Gobierno ve con complacencia la construcción del ferrocarril".

No obstante, una obra de este tipo requeriría de análisis legislativo, porque la Constitución Política establece que los ferrocarriles y muelles no pueden ser administrados por particulares, excepto si es mediante una ley o concesión.

Para el diputado Ovidio Pacheco, antes de contratar una obra de ese tipo tendría que aprobarse la ley de concesión de obras públicas. Además, se mostró extrañado de la manera en que se anuncia la construcción de la obra.

"No se si se requiere de aprobación legislativa. Hay que esperar para ver como se plantea el asunto", dijo el parlamentario Evelio Castro, al tiempo que Rodrigo Gutiérrez destacó la importancia de prever el impacto ecológico y la necesidad de estudiar el contrato

para ver si beneficia al país.

"Esta concesión tiene que venir al Congreso", expresó el parlamentario Edgar Ugalde, quien aclaró que si el asunto se tramitara mediante un préstamo también correspondería al Parlamento su aprobación.

El diputado Rodrigo Oreamuno opinó que le "parece, en principio, que el canal seco es una buena idea", aunque tiene la impresión de que un proyecto de esta índole debe ser conocido ante el Congreso por norma constitucional expresa.

Según el asambleísta Danilo Chaverri, Costa Rica no debería perder la oportunidad de desarrollar un canal seco, principalmente por la importancia del comercio con Asia. "Si el proyecto tiene relación con ferrocarril y muelles, el Congreso debería verlo", manifestó.

En todo caso, los empresarios nacionales vinculados con la iniciativa ampliarán detalles en una actividad que desarrollarán hoy, a las 3:30 p.m., en el Club Unión.

Colaboraron en esta información los periodistas Arnoldo Rodríguez y Aquileo Sánchez. Además, se utilizó información de la agencia internacional ACAN-EFE.

Costará \$1.000 millones

Asamblea apoya construir ferrocarril interoceánico

Tal y como anunció Guillermo Ruiz, presidente del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), será el proyecto ferroviario más grande que se realiza en el mundo.

FERNANDO LÓPEZ GONZÁLEZ Y
ACAMER

Un ferrocarril interoceánico, de 400 kilómetros de longitud, comenzará a construirse en el país a finales de este año, ante la venia de una comisión legislativa para realizar la obra en el país.

El organismo especial, nombrado para estudiar y presentar opciones para el ferrocarril, en Costa Rica, dictaminó en un informe unánime afirmativo (votado 21 de junio de este año) que el proyecto se puede realizar.

El ferrocarril costará \$1.000 millones, según anunció el presidente del INCOFER.



FUENTE: INCOFER

La travesía del tren interoceánico conecta a Parísimina (Limon), con Guacacaste (Guacacaste), y atraviesa lugares como Siquirres y San Carlos.

maximizada el director del proyecto en Washington. Según el informe, el ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

El ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

El ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

La ruta

El ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

La obra permitirá el tráfico diario de 720 contenedores, de seis metros (unos que otros) serán casi diagonalmente el país, sin pasar por zonas montañosas.

El diputado liberalista Renaldo Mayes, miembro del Comité de Asesoría de la Asamblea Legislativa, que tiene la iniciativa para que el ferrocarril interoceánico sea una alternativa viable y oportuna.

La Constitución Política de Costa Rica establece que el ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

El ferrocarril interoceánico, que representa a un proyecto de desarrollo y crecimiento del país, es una alternativa viable y oportuna.

No se definen aún las alternativas al canal interoceánico

La construcción de un ferrocarril a través de Costa Rica para el transporte de mercancías de un océano a otro es una alternativa al canal interoceánico

David Carrasco

Panamá. (Especial de IPS). Las alternativas para construir un nuevo canal interoceánico a través del territorio panameño siguen aún sin definirse, a menos de un año de plazo para que Estados Unidos, Japón y Panamá adopten una decisión final.

Los tres países integran una comisión tripartita que estudia desde 1986 las "alternativas más viables" para el desarrollo de un paso transoceánico que responda a las necesidades del transporte marítimo mundial en el siglo XXI.

Sin embargo, en su última reunión, realizada el 24 de este mes, la comisión solo resolvió "estudiar más a fondo" dos de las propuestas originales.

El encuentro concluyó con la lectura de un escueto comunicado oficial, sin la presencia de la delegación norteamericana que mantuvo un completo hermetismo sobre su planteamiento y sobre la aparente falta de unanimidad en cuanto a una decisión definitiva.

Una de las alternativas consiste en adicionar al canal actual, de dos vías, otro juego de esclusas con una o dos vías paralelas para mejorar su capacidad y permitir el paso de barcos de 150.000 a 200.000 toneladas de desplazamiento.

El costo de esta opción sería de entre 5.000 y 7.000 millones de dólares.

La otra posibilidad, conocida como la ruta 10, se apoya en la idea de abrir un canal a nivel de las esclusas 15 kilómetros al oeste de la capital, que correría paralelo al actual canal.

Esa última opción es una de las más debatidas, en especial por grupos ecologistas, porque la unión de las aguas de dos grandes

océanos tendría un inevitable impacto ambiental sobre los recursos ictiológicos de la región. El delegado panameño Guillermo Quijano señaló que una vía en el nivel del mar tendría un costo entre 6.000 y 9.000 millones de dólares a precios actuales y permitiría el tránsito de barcos de 150.000 a 200.000 toneladas.

No obstante, advirtió que la decisión final de la futura obra estará apoyada en investigaciones técnicas, impacto ecológico, proyecciones socioeconómicas y en proyecciones administrativas.

Quijano aclaró que los estudios preliminares indican que para asegurar el futuro de la vía acuática

es necesario tomar una decisión en los próximos meses, ya que el canal interoceánico abierto en 1914 llegará a su máximo rendimiento en 2015.

Asimismo, precisó que serán considerados otros sistemas como la construcción de ductos, vías férreas y carreteras en la ruta que sea elegida, definido por los expertos como sistema "multimodal de transporte".

El canal interoceánico-manajeado por una comisión binacional integrada por Panamá y Estados Unidos debe ser transferido a manos panameñas el 31 de diciembre de 1999, según los

tratados "Torrijos-Carter", firmados en Washington en setiembre de 1977.

Los tratados estipulan que Panamá asumirá en esa fecha todas las instalaciones de defensa y seguridad, así como el manejo de las tierras y aguas que no están bajo su jurisdicción.

No obstante, los tratados facultaron a los tres países, por ser los principales usuarios de la ruta, a estudiar y proponer una alternativa de modernización del canal.

La vía marítima actual tiene una capacidad limitada que solo permite el paso de barcos hasta de 65.000 toneladas -conocidos como "Panamax", así como el tránsito de

45 navíos diarios como máximo.

Ese hecho ha motivado a los armadores de grandes barcos a interesarse en diversas opciones en otros países, como la construcción de un ferrocarril a través de Costa Rica para el transporte de mercancías de un océano a otro.

Sin embargo, la ruta por Panamá ofrece el espacio más corto navegable en todo el continente, pese a las limitaciones del canal interoceánico próximo a cumplir 80 años de operaciones.

Un buque que entra en el canal por el Océano Atlántico navega desde el Puerto de Cristóbal hasta las esclusas de Gatún. Luego, sube y desciende en las esclusas de Pedro Miguel y Miraflores hasta su paso hacia el Océano Pacífico.

Las cámaras de las esclusas poseen 110 pies de ancho y 1.000 pies de largo, pero las dimensiones de los barcos están limitadas a 106 pies de manga, 39,6 de calado de agua dulce tropical y 950 pies de eslora. Estados Unidos es el usuario más importante del canal y en el año fiscal de 1991 (de octubre de 1990 a setiembre de 1991) movilizó 80 millones de toneladas de carga originadas en el territorio continental norteamericano.

La mitad de todas las exportaciones de automóviles japoneses a Estados Unidos es realizada a través de la vía interoceánica, lo que de acuerdo con los expertos en comunicaciones marítimas comprueba la importancia estratégica de la vía. Sin embargo, aún está por decidirse el régimen futuro de una vía marítima alterna, las condiciones de financiamiento y los privilegios que otorgaría Panamá a Estados Unidos y Japón en caso que decida asociarse con estos en la construcción de la nueva ruta.



Un canal seco, que atravesase nuestro país, es una alternativa al Canal de Panamá.

NACIONALES

LA NACIÓN, domingo 30 de agosto de 1992

Cinco grupos tras canal seco

● Ejecución depende de la ley general de concesión de obra pública

EMILIA MORA
Redactora de La Nación

La locomotora que hará realidad la construcción del ferrocarril interoceánico —conocido como canal seco—, ni siquiera ha empezado a calentarse sus motores: la ley general de concesión de obra pública, segundo punto de la lista de proyectos en primer debate de la Asamblea Legislativa, luego de un año de haber sido propuesta.

Si bien es cierto el tren cuenta con un decidido apoyo gubernamental, la orden para que se ponga en marcha no podrá darse mientras el Congreso no ratifique esa iniciativa, que permitiría a la empresa privada financiar un trabajo —valorado en este caso en no menos de \$1.200 millones— y explotarlo durante un plazo determinado, no mayor a 30 años, al cabo del cual pasará a manos del Estado.

De otra manera, el país no tiene cómo financiar un plan de este tipo. Será la obra más grande que realice el sector privado en el país, manifestó el Ministro de la Presidencia, Lic. Rolando Lacé.

El titular de Comercio Exterior, Ing. Roberto Rojas, lamenta el atraso que ha sufrido dicha ley, pues es vital para poder avanzar en el canal seco ya que hasta ahora sólo existe un estudio de factibilidad efectuado en 1989.

“El Gobierno de la República considera este plan prioritario porque situaría a Costa Rica a la vanguardia mundial ante la globalización económica que es ya una realidad”, expresó el Ing. Rojas.

Asimismo insistió en que todavía no se ha adjudicado el proyecto, como erróneamente se rumora, pues esto se hará a su debido tiempo, cuando haya un amplio conocimiento de las partes interesadas, luego de un concurso internacional, “claro y transparente”.

Canal seco

Hasta el momento sólo las empresas internacionales Canal Interamericano S.A., Corporación Puente Terrestre, Trans Canal S.A. y EBI Financial Services han mostrado sus intenciones de participar en el proyecto.

Una quinta agrupación, Consorcio Costa Rica Transdevelopment, presenta su plan ante las autoridades del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y la Asamblea Legislativa.

Los ministros Lacé y Rojas no lograron precisar el tipo de ofertas de las entidades interesadas ni los montos. Sólo informaron que la creación de un canal de 430 kilómetros que comunicará ambos océanos, Cuajiniquil en el Pacífico y Parísmima en el Atlántico, no podría ser menor a los \$1.000 millones.

No obstante, se sabe que Costa Rica Transdevelopment ofreció hacer la obra por \$800 millones, mientras que otra firma norteamericana pidió \$4.000 millones, incluyendo dos vías para el tren, junto con dos carreteras alternativas. (Mapa adjunto.)

El diputado Reynaldo Maxwell, miembro de la comisión de ferrocarriles, dijo que en la Asamblea Legislativa la construcción del canal contaba con un buen ambiente y que se estaba haciendo lo posible por agilizar la aprobación de la ley general de concesión de obra pública.

Manifestó que era de trascendental importancia para provincias como Limón y Guanacaste poder contar con proyecto como éste, que aumenta los niveles de empleo porque se construyen puentes en sus costas.

El Ing. Guillermo Ruiz, presidente ejecutivo del INCOFER, manifestó que el canal seco es una obra que cuenta con el visto bueno de todas las fuerzas del país.

“Es una magnífica alternativa económica. Hay que dejar claro que no pretendemos hacerle competencia al canal de Panamá. Lo único que procuramos es mejorar el servicio de transporte internacional y, en todo caso, representamos mayor competitividad para el corredor de 4.830 kilómetros que existe en los Estados Unidos”, expresó el Ing. Ruiz.

Explicó que con un 20 por ciento de la carga que transita por esa vía norteamericana se po-



BENEFICIOS

Permitirá transportar la carga de barcos de alto calado que no logran atravesar el Canal de Panamá. Se trata de navíos que trasladan entre 2 mil y 4 mil contenedores.

Se extenderá por 430 kilómetros. Competirá con el de los Estados Unidos, el cual debe recorrer 4.830 kilómetros para desplazarse de un océano al otro.

Trasladará la carga de todo tipo de barcos en un promedio de diez horas, mientras que en el canal panameño se demoran al menos 12 y sólo de navíos pequeños.

Generará, por los menos, 2 mil empleos durante el tiempo de construcción de la obra (proyectada para cuatro años), la cual incluye una línea ferroviaria y dos puertos. Además, requerirá de casi mil empleados permanentes para el funcionamiento del ferrocarril y ambas terminales portuarias.

Rehabilitará poblados en las provincias de Limón, Heredia, Alajuela y Guanacaste a través de la línea ferroviaria.



El Ing. Roberto Rojas, Ministro de Comercio Exterior, resalta que hasta el momento el proyecto del canal seco no ha sido adjudicado a ninguna compañía.

Impacto ecológico

Si bien es cierto los interesados en la obra deben poseer un impulso, respaldo, maquinaria adecuada uno de los factores determinantes para el éxito será la prevención de un estudio de impacto ambiental.

“He sido muy claro: la ruta que se va a construir debe tener un impacto ambiental mínimo”, declaró el ministro Lacé.

Según se ha podido determinar, el estudio de impacto ambiental para la obra se está realizando en la actualidad.

“Definitivamente no nos oponemos al estudio de impacto ambiental, pero el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.”

El Gobierno ha reiterado en varias ocasiones que no se ha comprometido a ninguna empresa hasta tanto no se realice un estudio de impacto ambiental.

Entretanto, el Lic. Lacé explicó que el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.

LA PRENSA LIBRE, Martes 1º de septiembre de 1992

Gran interés por proyecto del canal seco

OHMED TABASH

Varias empresas internacionales están interesadas en la construcción del proyecto del canal seco debido a que el Gobierno reitera su interés de que sea en manos de la empresa privada.

Sin embargo, esta obra se encuentra en la Comisión Pública de las leyes de la Asamblea Legislativa.

Para la administración, esta construcción es de vital importancia porque será una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.

El Gobierno ha reiterado en varias ocasiones que no se ha comprometido a ninguna empresa hasta tanto no se realice un estudio de impacto ambiental.

Entretanto, el Lic. Lacé explicó que el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.

El Gobierno ha reiterado en varias ocasiones que no se ha comprometido a ninguna empresa hasta tanto no se realice un estudio de impacto ambiental.

Entretanto, el Lic. Lacé explicó que el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.

El Gobierno ha reiterado en varias ocasiones que no se ha comprometido a ninguna empresa hasta tanto no se realice un estudio de impacto ambiental.

Entretanto, el Lic. Lacé explicó que el estudio de impacto ambiental es una exigencia. Sin embargo, el estudio de impacto ambiental es una exigencia.

estaría compuesta por un ferrocarril transcontinental y dos terminales portuarias que se ubicarían en Santa Elena, en el Pacífico, y en Parísmima, en el Atlántico.

Las funciones del proyecto serían las de traficar contenedores hasta más de dos millones de toneladas al año a través del continente, incluyendo la carga y descarga de buques, hacer posible el transporte y la posibilidad de desarmar el centro de distribución en cada puerto.

El canal seco sería manejado por empresarios privados con la participación accionaria de los dueños privados, bajo la vigilancia de una autoridad costarricense.

La ley que estará encargada de verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentos relativos a la preservación del ambiente, los recursos naturales y los restantes intereses de los países participantes.

Para el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, la obra ya que generará muchos empleos y una gran estimulación al comercio por las vías donde pasará el ferrocarril.

Por otra parte, el ministro de Recursos Naturales, Ing. Heriberto Briceño, manifestó que el proyecto es muy bien visto, pero que se deberá hacer un estudio ambiental para conocer la viabilidad de la ruta.

El canal seco sería manejado por empresarios privados con la participación accionaria de los dueños privados, bajo la vigilancia de una autoridad costarricense.

La ley que estará encargada de verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentos relativos a la preservación del ambiente, los recursos naturales y los restantes intereses de los países participantes.

Para el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, la obra ya que generará muchos empleos y una gran estimulación al comercio por las vías donde pasará el ferrocarril.

Por otra parte, el ministro de Recursos Naturales, Ing. Heriberto Briceño, manifestó que el proyecto es muy bien visto, pero que se deberá hacer un estudio ambiental para conocer la viabilidad de la ruta.

El canal seco sería manejado por empresarios privados con la participación accionaria de los dueños privados, bajo la vigilancia de una autoridad costarricense.

La ley que estará encargada de verificar el cumplimiento de las leyes y reglamentos relativos a la preservación del ambiente, los recursos naturales y los restantes intereses de los países participantes.

Para el presidente ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, la obra ya que generará muchos empleos y una gran estimulación al comercio por las vías donde pasará el ferrocarril.

FUNCIONES DEL PROYECTO

La obra que se pretende realizar

Canal seco Preocupa ambiente, competencia y financiamiento

PARTE II

AHMED TABASHI

ALGUNAS variables deben ser altamente discutidas en estos momentos, para lograr una coordinación entre todos los componentes que vendrían a constituir el canal seco, en nuestro país.

Autoridades gubernamentales opinan que los beneficios para el comercio en general serían grandes, sin embargo, otros manifiestan que aunque es muy provechoso para el país existe competencia en otros países, que puede desestimar el uso del canal y por ende su abandono.

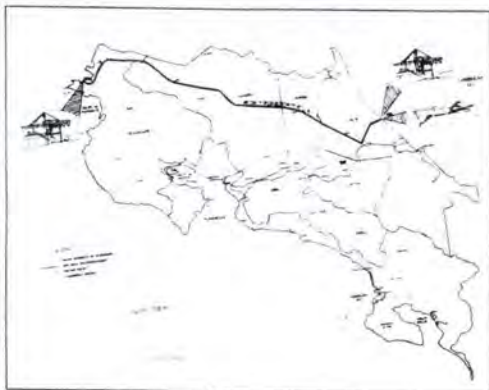
LA RUTA ATRAVIESA PARQUES NACIONALES

Uno de esos factores es el ambiente, del cual algunos expertos aseguran que la construcción de la obra generaría una alteración en el hábitat de la región y problemas tales como una excesiva contaminación acústica, división del territorio de los parques nacionales, destrucción de especies animales únicas en el mundo, entre otras cosas.

Johnny Rosales, del área de Conservación de Guanacaste, explicó dentro de una actividad organizada por el Colegio de Ingenieros y de Arquitectos que, en Guanacaste por ejemplo, existen dentro de la ruta varios parques nacionales.

Estos áreas de protección natural, a su criterio, entrarían a funcionar con la donación de más de 1,200 países de todo el mundo, debido principalmente a que esa zona significa uno de los pocos bosques tropical seco que queda en el continente americano.

Dijo además, que este sector constituye el único refugio de especies que se encuentran en peligro de extinción, ya que mantiene el 2% de la flora y fauna del



La ruta marcada en negro va a ser la posible vía del canal seco en nuestro país. La obra aún no está definida.

mundo y representa a su vez el cincuenta por ciento de las especies de Costa Rica.

Agregó que también otro problema que se presentaría con este proyecto es la vigencia de la actual ley de parques nacionales, la cual deberían eliminarla para realizar dicha obra.

Manifestó que "muchos el puede tener el proyecto, si por un posible "boicot" por parte de organizaciones que en nuestro país y han invertido dinero para proteger esos t humanidad".

COMPETENCIA

Un factor que preocupa si realmente es factible la construcción de una obra de altos, existiendo en Estados Unidos y México un canal seco un proyecto parecido en el

Federico Colina, naviera que el negocio naviero es n ya que está cambiando co

Agregó que en Panamá mercadería de puerto a po con una ruta mucho más co damente ochenta kilómetros poco de modificación en las se puede realizar el mismo s pretende realizar en nuest

Recordó que en ese canal seco que podría rep las principales competencias país tendría que afrontar y q descartar esa posibilidad.

Mencionó además, marcha en Colombia de un da, debido principalmente produce en el Atlántico m

La creación de esa obra tiene la finalidad de competir con el tren interoceánico de los Estados Unidos, que debido a problemas de saturación provoca retrasos de hasta dos semanas para llevar mercadería de una costa a otra.

AGUILEO SANCHEZ VIQUEZ

La empresa Transcanal pretende construir en Costa Rica un tren interoceánico, para el transporte de mercadería proveniente del exterior. Dicho proyecto tendría un costo cercano a los 2,500 millones de dólares, y sería uno de los primeros proyectos por realizarse mediante la Ley de Concesión de Obra Pública.

Con un trayecto cercano a los 300 kilómetros, el canal seco se iniciaría en la boca del Parímina, en el Atlántico, y pasaría cerca de las localidades de Guapiles, Puerto Viejo, Ciudad Quesada, Buenos Aires, San Rafael de Guatuso, Upala y la Cruz, para terminar en la Bahía de Santa Elena, en el Pacífico, informó el representante de la empresa constructora, Alberto

Rodríguez Baldi.

La construcción de la obra, que constaría de tres carriles para trenes eléctricos de "cuerpo ancho", y de seis vías para vehículos automotores, sería contratada por el Estado mediante la Ley de Concesión de Obra Pública y gozaría del estatus de zona franca, mediante el cual favorecería la creación de plantas de gran maquila (cosméticos) en diferentes puntos.

Competitividad

La creación de esa obra tiene la finalidad de competir con el tren interoceánico de los Estados Unidos, que por problemas de saturación provoca retrasos de hasta dos semanas para llevar mercadería de una costa a otra. En el caso costarricense,



Agregó que ese estudio durará cinco años aproximadamente y su costo oscila los veinte millones de dólares, "cualquiera alternativa que se realice en ese país va durar muchos años".

Otras de las razones que acotó fu que la competencia no es tanta, ya que el costo de movilización tiene un valor aproximado a los 40 dólares por contenedor

\$120 MIL MILLONES COSTARA LA OBRA

Para la construcción de este proyecto se tiene que invertir una suma total de 120 mil millones de dólares, de los cuales 700 millones se necesitarán para comenzar la primera fase, que constituye los primeros cuatro años.

Además se fijó desde un inicio que debe ser construido, operado, financiado y su funcionamiento bajo el sector privado ya que para el Gobierno es un proyecto muy ambicioso y riesgoso por los costos que representa.

Está amparado mediante la Ley de Zonas Francas y la ley que en estos momentos se encuentra en trámite en la Asamblea Legislativa, que es la de Concesión de Obra Pública.

Nacional

Tendría un costo de \$2.500 millones

Presentan ambicioso proyecto de canal seco



en transporte entre litorales, así como los trabajos de carga y descarga, se realizarían en un promedio de doce horas, mediante trenes con velocidades de hasta 100 kilómetros por hora.

Rodríguez Baldi manifestó que el canal seco de Costa Rica, contrario a lo creído, no tiene la finalidad de competir con el canal de Panamá, porque a Costa Rica llegarían barcos más grandes que los que pueden circular en el vecino país.

Para garantizar la competitividad, en la mitad de la vía habrá un gran patio con capacidad para albergar dos millones de contenedores; estaría ubicada en Cutris de San Carlos. Allí permanecerían los vagones que deben esperar la llegada del barco que los llevará de vuelta.

La ruta señalada por Transcanal prevé la instalación de pasos elevados para que bajo la vía pasen los autos de otras carreteras; además de los animales que en otras circunstancias serían atropellados por los tres o vehículos. Sin embargo, aclaró Rodríguez Baldi, la ruta no contempla el paso por ningún parque nacional o zona de reserva.

El trazado de la vía buscó fincas privadas para facilitar la compra de los terrenos. Se espera que para dar mantenimiento y operación al tren se necesiten unas tres mil personas. El proyecto contempla que una vez establecido el canal seco, vendría una expansión de los servicios mediante un gasoducto y un oleoducto.