

CAPITULO 8

EL TRANSPORTE POR TUBERIA

El medio de transporte que comenzó a utilizarse más recientemente en Costa Rica, aunque exclusivamente para el traslado de productos de petróleo, es el transporte por tubería. Nació cuando se presentó la necesidad de movilizar combustibles líquidos, dentro del territorio nacional, en volúmenes tales que justificaban económicamente la existencia de oleoductos.

La historia arranca cuando un grupo de costarricenses funda, en 1961, una sociedad anónima con el nombre de Refinadora Costarricense de Petróleo (RECOPE), y luego presenta al Gobierno una propuesta para la construcción de una planta refinadora de petróleo crudo en el país. Dos años más tarde, por Ley N°3126 del 28 de junio de 1963, la Asamblea Legislativa aprueba el contrato para que esa empresa construyera su planta en las vecindades del puerto de Limón.

De acuerdo con los términos del contrato, RECOPE sería una empresa mixta, y sus acciones se distribuirían inicialmente así: 15,0% para el Estado, 33,3% para Allied Chemical Corporation (de Nueva York), y 51,7% para inversionistas costarricenses. Diez años después de la fecha de inicio de la operación comercial, el Estado controlaría el 30% de las acciones, y 20 años después de esa fecha, las dos terceras partes de las acciones quedarían en poder del Estado y la Allied Chemical tendría el tercio restante.

Moín, en las cercanías de Limón, resultó ser el sitio finalmente seleccionado para ubicar las instalaciones de la refinadora. En 1964 se empezaron los trabajos de construcción de la planta y, dos años después, ésta quedó lista para procesar inicialmente hasta cinco mil barriles diarios de crudo. Poco antes, el 14 de setiembre de 1965, el Gobierno de don Francisco J. Orlich celebró un contrato con RECOPE y la Allied, para la construcción y operación de un oleoducto (llamado entonces polio ducto), desde la planta en Moín hasta las vecindades de

98

San José. En esa oportunidad se argumentó que los estudios preliminares realizados habían demostrado que tal oleoducto sería económicamente factible, dado que suministraría a la refinadora un "medio de transporte adecuado, económico, moderno y seguro para el transporte de los productos a granel". La misma RECOPE, de acuerdo con ese contrato, sería la única propietaria y administradora del propuesto oleoducto que, junto con sus instalaciones adicionales, formaría parte de la refinería, de modo que se consideraría como un servicio privado y no como una empresa de transporte público. La servidumbre de paso para la tubería sería suministrada por el Gobierno en terrenos de su propiedad, o bien adquirida o expropiada por cuenta de RECOPE, en el caso de propiedades privadas.

Después de completados los estudios, en 1966, se dio comienzo a la construcción del primer oleoducto de seis pulgadas (15 cm) de diámetro y 120 km de longitud, entre la refinadora en Moín y la terminal de almacenamiento y distribución del Valle Central, que se construyó en El Alto de Ochomogo. Después de vencer una serie de dificultades que mantuvieron paralizada la refinería, a mediados del año 1967 RECOPE inicia la venta de sus productos y, casi simultáneamente, entra en operación el oleoducto Moín-El Alto, permitiendo desde entonces un abastecimiento rápido y constante en el Valle Central y otras regiones del país, principalmente de gasolina, diesel, canfín (queroseno) y combustible para aviones de reacción ("jet fuel").

El 20 de setiembre de 1973, durante la Tercera Administración de don José Figueres, el Gobierno celebró un convenio para adquirir, por el simbólico precio de un dólar, el 65% de las acciones de RECOPE. Este traspaso, que poco tiempo después fue ratificado por Ley N°5508 del 17 de abril de 1974, le permitió al Estado controlar el 80% de las acciones de la refinadora. Seis meses después, el 20% de esas acciones que aún estaban en manos de particulares son también adquiridas por el Estado, con lo cual éste quedó como único dueño de RECOPE, 14 años antes de lo previsto en el contrato original.

En 1977, al cumplirse una década de la operación del oleoducto Moín-El Alto, el aumento en la demanda de derivados del petróleo, principalmente en el Valle Central, obliga a RECOPE a emprender la instalación de otra tubería adicional, similar a la primera, para poder duplicar en esa forma su capacidad de bombeo. Así, en enero de 1978, al concluirse su construcción, entró en operación ese doble oleoducto entre Moín y El Alto.

Por otro lado, el rápido crecimiento de la demanda de hidrocarburos destinados a la zona norte del país, también obliga a RECOPE a iniciar, en el año 1976, la construcción de un nuevo centro para la distribución de sus productos en La Garita de Alajuela y, para habilitar ese plantel, de un nuevo oleoducto. Este arrancó de El Alto de Ochomogo con una tubería de 48 km de longitud total, formada por un tramo de seis pulgadas (15 cm) de diámetro y 22 km de largo, y otro de cuatro pulgadas (10 cm) de diámetro y 26 km de largo. Al inaugurarse oficialmente este oleoducto, el 22 de enero de 1981, conjuntamente con las instalaciones del Plantel de La Garita, se favoreció el abastecimiento de combustible líquido a las provincias de Alajuela, Heredia, Puntarenas y Guanacaste, así como al Aeropuerto Juan Santamaría.

En 1980 se iniciaron los trabajos de construcción de otro oleoducto, con el propósito de conectar la terminal de La Garita con Aranjuez de Puntarenas, para así abastecer eficientemente y a menor costo para el país la creciente demanda de combustibles en las zonas de Puntarenas y Guanacaste, sin tener que recurrir al gravoso transporte por medio de camiones cisterna. La operación de este nuevo oleoducto, constituido por cerca de 60 km de tubería de seis pulgadas (15 cm) de diámetro, no necesita de estación de bombeo, como en el caso de Moín-El Alto, sino más bien de una estación reductora de presión, a causa de la favorable topografía del terreno por donde pasa. Para la instalación de la terminal de distribución en Puntarenas se escogió un lugar en Aranjuez, situado a unos cuatro kilómetros de Barranca, que asegura fáciles conexiones hacia el norte, con la Carretera Interamericana, y hacia el sur, con la Carretera Costanera Sur.

En resumen, al entrar en operación el oleoducto La Garita-Aranjuez, cuando apenas habían transcurrido escasos 17 años desde que empezó a utilizarse el transporte por tubería en el país, su red de oleoductos llegó a alcanzar una longitud total de cerca de 350 km. Hay que aclarar, sin embargo, que en esa red no se incluyen tres tuberías que cumplen funciones básicamente portuarias: la primera entre el puerto de Moín y los tanques de la refinadora, para el desembarque de los productos líquidos que importa RECOPE; la segunda en el puerto de Golfito, también para el desembarque de combustibles; y la tercera en la costa del Pacífico, cerca del puerto de Puntarenas, para la descarga y traslado de productos químicos importados por la empresa FERTICA.

Desde los inicios de la década de 1970, varias compañías internacionales han manifestado interés en construir un oleoducto interoceánico, a través de Costa Rica, para transportar petróleo de Alaska y otros lugares del Pacífico, hacia los centros de consumo de la costa atlántica de los Estados Unidos y de Europa. Aunque esta obra serviría para el trasiego de petróleo ajeno entre ambas costas, permitiría al país la obtención de beneficios económicos en regalías, sacando ventajas de su estrecho territorio.

En 1974 se dictaron las primeras regulaciones sobre esta materia, en la Ley N°5500 (del 28 de marzo, llamada de Importación Temporal de Petróleo) que facultó al Poder Ejecutivo para construir el oleoducto mediante un contrato administrativo. Pero, a finales de 1979, esa ley fue derogada tras surgir una fuerte oposición, principalmente de conservacionistas locales. Posteriormente, aunque las posibilidades del oleoducto parecían alejarse al inaugurarse otro en Panamá, a finales de 1982, algunos grupos inversionistas continuaron interesados, considerando que el proyecto aún tendría mercado y sería rentable. Por ello la Administración Monge encargó a una comisión técnica preparar una licitación para el diseño, financiación, construcción y operación del oleoducto transístmico, y analizar las ofertas (presentadas a principios de 1984) tomando en cuenta los diversos factores económicos, sociales, legales, políticos y ecológicos en juego, en resguardo del beneficio del país y de las generaciones futuras.