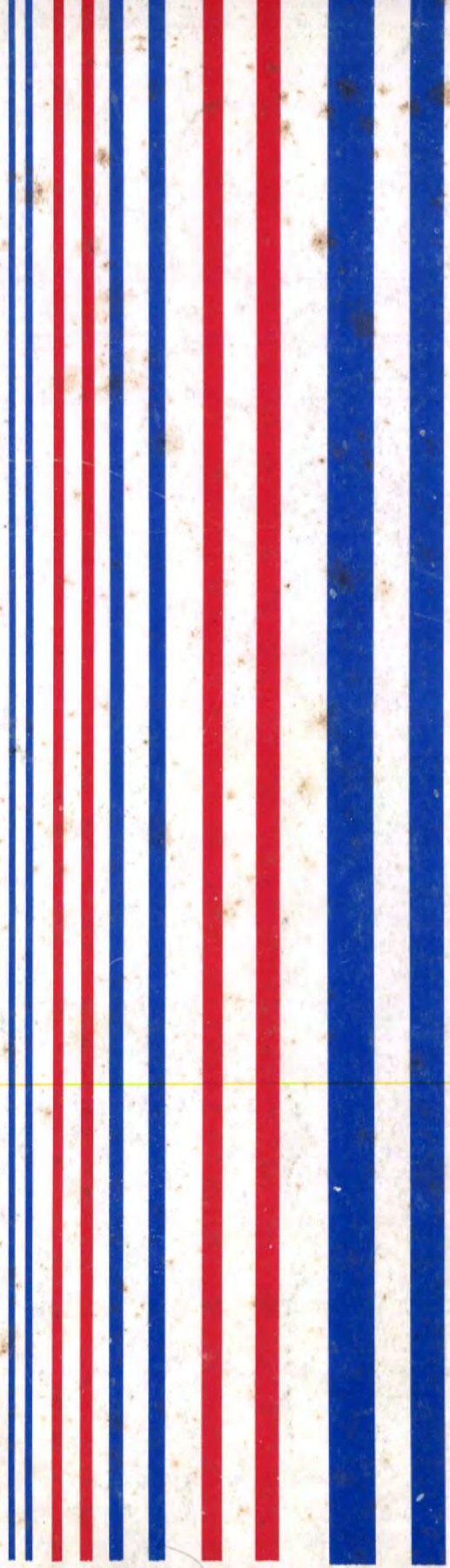
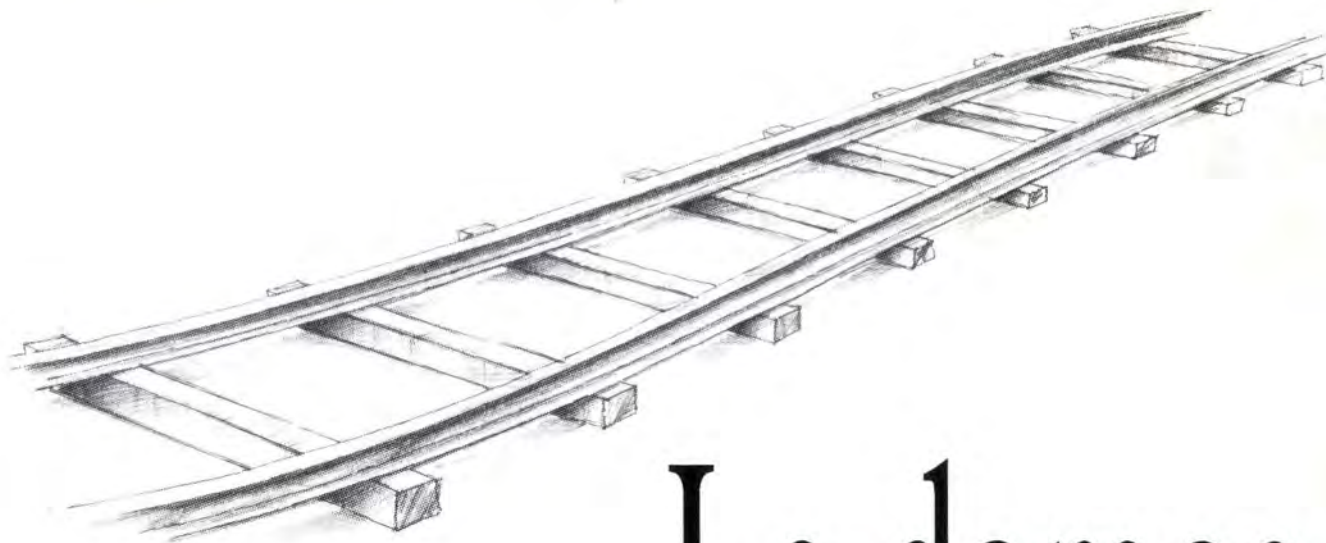


385
M
1992

INCOFER



Memoria 1992



Le damos Vía

nuestra sincera felicitación a

INCOFER

en su

26 ANIVERSARIO

reconociendo su esfuerzo
a toda máquina.

**ENCIMA DE TODO
METALCO**

85



Junta Directiva

Ing. Guillermo Ruiz Castro
 Lic. Manuel Felipe Calvo Calvo
 Lic. Juan Luis Corella Vargas
 Licda. Dora Sunikanky Bojman
 Sr. Carlos Manuel Guardia Esquivel
 Sr. Hernán Gómez Armijo
 Sr. Humberto Zapparolli Arroyo

Presidente Ejecutivo
 Director
 Director (ausente)
 Directora
 Director
 Director
 Director

Gerencias

Ing. Oscar A. Brenes Alpízar
Gerente de Operaciones

Ing. Cilliam Barrantes Naranjo
Gerente Administrativo

Auditoría

Lic. José E. Umaña Chavarría
Auditor General

Jefaturas

Licda. Rita E. Hernández González
Directora de Recursos Humanos

Sr. Rolando Rivera Rodríguez
Director Operaciones Pacífico

Ing. Jorge López Chávez
Director Operaciones Atlántico

Sra. Hannia Cruz Calderón ✱
Dpto. de Mercadeo

Sra. Iris Torres Casco
Dpto. Financiero Contable

Srta. Maricel Sánchez Jiménez
Dpto. de Contabilidad

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



modernización y la prosperidad

El Ferrocarril: un camino a la



Lic. Rafael Angel Calderón
Fournier

L

a llegada del ferrocarril a finales del siglo anterior trajo consigo vientos de cambio. Fueron cambios que impulsaron el desarrollo del país, nuevas vías de comunicación entre los pueblos y el transporte de productos para la exportación y el consumo nacional.

Durante mucho tiempo, nuestro sistema ferroviario fue eficiente, fue pieza vital de nuestra economía. Lastimosamente decayó por la falta de un adecuado mantenimiento, por el consecuente deterioro del equipo y la ausencia de interés por sacar a flote el sistema ferroviario costarricense, el cual producía centenas de millones de pérdidas anualmente.

Por ello, el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) ha venido llevando a cabo la modernización del ferrocarril en Costa Rica. Ha contado para ello con el aval y el apoyo de la presente administración que se propuso devolver al tren su rol como mecanismo de desarrollo, para así redefinir su papel en la economía nacional.

Nos hemos propuesto hacer rentable la actividad del servicio ferroviario, para que el costarricense no tenga que pagar las pérdidas. Queremos que el banano sea transportado hasta Moín vía férrea, para no quedarnos sin la carretera a Limón; de igual manera, buscamos reestablecer el servicio de pasajeros con un sistema eficiente y equipo renovado.

Por tal motivo, hemos gestionado empréstitos por \$22 millones, que permitirán, entre otros, la reparación de la actual infraestructura ferroviaria, la compra de vagones planos, la adquisición de nuevos equipos y nuevas líneas, así como lograr la comunicación mediante el sistema de radio.

Ante el incremento de nuestras exportaciones, hemos iniciado esfuerzos para la habilitación de la vía al Valle de La Estrella y zonas circunvecinas, con lo que se permitirá la exportación de 25 millones de cajas de

banano.

Asimismo, se ha programado la construcción de una vía entre Sarapiquí y Moín, que servirá para la exportación de 50 millones de cajas de banano.

Hemos puesto, también, interés en el transporte de pasajeros. Gracias al Intertren hemos mejorado el servicio y renovado los equipos utilizados. Hoy tenemos rutas entre la ciudad de Heredia y San José, así como Pavas-San

José. ¡Hoy el ferrocarril se encuentra en la antesala de la modernización!

Continuaremos nuestros esfuerzos para mejorar las condiciones de desarrollo del país, impulsaremos el sistema ferroviario renovado y aumentaremos nuestras exportaciones con el apoyo de todos los costarricenses.

Hoy tenemos la oportunidad de marchar del subdesarrollo al desarrollo y de la economía protegida a la economía insertada en el mercado internacional.

La oportunidad de nuevos mercados para incrementar nuestras exportaciones.

La oportunidad de más capitales, inversiones, empresas y empleos.

La oportunidad de incrementar el ingreso y la calidad de vida de los costarricenses.

¡Vamos hacia el desarrollo con rostro humano y protección del ambiente y la naturaleza!

¡Vamos hacia el siglo XXI!
¡Sentamos ya los cimientos de la Costa Rica del siglo XXI!
¡Una Costa Rica más próspera y una Costa Rica más humana!

Lic. Rafael Angel Calderón
Fournier

**Presidente de La
República**

L

a modalidad de transporte ferroviario,preciado legado de nuestros antepasados, ha padecido grandes vicisitudes financieras, arrastrando y acumulando un déficit en sus operaciones que no le ha permitido expandirse y competir eficaz y eficientemente como lo han hecho otras modalidades de transporte. Esta situación ha obedecido en gran parte a los siguientes aspectos: a la competencia que un medio más flexible como el carretero le ha hecho en el pasado, principalmente a partir de los años sesentas cuando se inician los programas de expansión de la red vial; el exceso de personal y una organización no adecuada para atender la demanda que la nueva competencia le marcaba; un funcionamiento ineficiente y baja productividad del equipo ferroviario y finalmente, una rigidez y tardanza en la toma de decisiones para atenuar los problemas operativos, financieros y organizativos de los ferrocarriles.

Ante esta situación, en los últimos años el INCOFER ha venido haciendo ingentes esfuerzos por mejorar su situación y ha adoptado políticas para operar en forma más eficiente. Actualmente los ferrocarriles han llegado a un punto en que movilizan cerca de un millón de toneladas de carga anuales y medio millón de pasajeros, pero con una situación financiera mejorada y una organización y una planilla de empleados más acorde con su volumen de operaciones.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes, como ente rector del sector, visualiza hacia futuro y apoya plenamente cuatro proyectos de inversión que coadyuvarían a mejorar la situación competitiva y financiera de los ferrocarriles y a rescatar el papel que les corresponde:

1. La mejora del equipo ferroviario, parte del cual se financiaría con recursos del Proyecto

Sectorial de Transportes del Banco Mundial.

2. La ampliación de los ramales bananeros, principalmente en lo que concierne al tramo Río Frío-Puerto Viejo de Sarapiquí.

3. El MOPT apoya plenamente la iniciativa privada para la construcción de una nueva zona franca, el ferrocarril interoceánico y muelles para el transporte multimodal, al amparo de la Ley de Zonas Francas y la Ley de Concesión de Obra Pública.

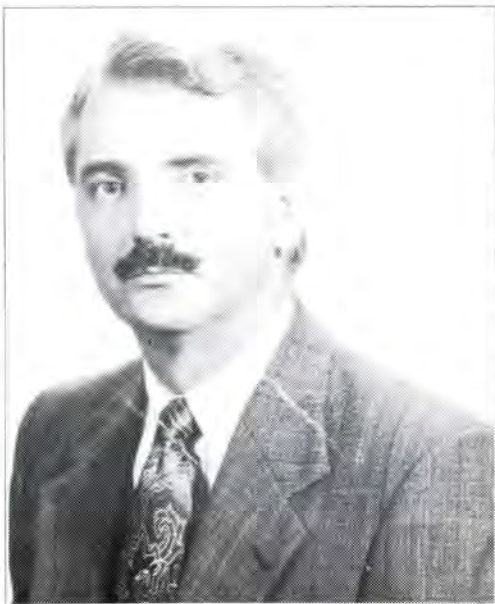
4. Continuar con los estudios y darle pensamiento y concreción, a los futuros proyectos de transporte electrificado, ya sean de tipo urbano o interurbano, siempre y cuando la demanda y la rentabilidad de los mismos así lo justifique.

Además de lo anterior, deben mencionarse tres aspectos que ayudarían en un futuro a implementar mejoras

en las políticas ferroviarias. El primero es el hecho de que dentro del Proyecto Sectorial de Transportes con el Banco Mundial, se contemplan dos partidas de financiamiento, la primera para un programa de capacitación a los niveles medios, y la segunda, para la contratación de una consultoría operativa que ayude en el proceso de racionalización ferroviaria. El segundo aspecto que debe retomar el ferrocarril, al igual que las otras modalidades de transporte, es dar un mayor impulso a la transferencia tecnológica, para lo cual la participación del INCOFER en los foros de ALAF, el grupo zonal centroamericano y otros grupos de trabajo, resulta realmente refrescante. Finalmente menciono la adopción del concepto moderno de Calidad Total en el destino de los ferrocarriles costarricenses, involucrando los cambios estructurales en este subsector que permitan integrar en mejor forma los servicios básicos que se prestan con la calidad del entorno, los servicios públicos, el medio urbano, la formación de recursos humanos, la racionalización en el uso de los energéticos, la preservación de la infraestructura, la protección ecológica y el apoyo al desarrollo de circuitos turísticos.

Ing. Mariano Guardia

**Ministro de Obras
Públicas y Transportes**



Ing. Mariano Guardia

Mensaje del Presidente Ejecutivo

C

uando muchos pronosticaban su muerte, el Poder Ejecutivo revitalizó el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) y, tras superar múltiples dificultades, hoy es una institución eficiente y una alternativa imprescindible de transporte para el país.

No es fácil, pero con voluntad todo es posible. La obra emprendida es magna y en lugar de esgrimir argumentos como "es imposible hacerlo con los recursos que tenemos", nos hemos dado a la tarea de hacerlo con lo que tenemos y hemos salido adelante. Cada funcionario del INCOFER ha comprendido que o surgimos todos o nos hundimos todos y se ha identificado con una Institución que si desapareciera, se llevaría consigo el anhelo de los costarricenses de percibir emociones indescriptibles a bordo del tren o sería un golpe para empresas que dependen del ferrocarril para transportar su materia prima.

El transporte de carga por ferrocarril se incrementa cada día, dada la seguridad de la vía, el buen estado de los vagones y el ahorro en combustible. El congestionamiento en las carreteras también contribuye a que el ferrocarril sea el medio ideal para el acarreo de productos y materiales como trigo, maíz, abono y acero, entre otros.

Quienes asumimos el reto de administrar el INCOFER visualizamos como solución definir las prioridades globales, iniciar un proceso de reestructuración integral e incorporar proyectos financieros externos para oxigenarlo.

Como primera medida importante, aplicamos y pusimos al día el Contrato-Programa que el INCOFER firmó con el Gobierno de la República. Fue reestructurado el reglamento de tráfico y tarifas y se redujo el excedente de personal, en busca de una adecuada organización interna, con miras a disminuir el déficit y servir eficientemente al país.

Tras la revisión, actualización y reestructuración de todos los estados financieros, los esfuerzos del INCOFER se encaminaron a

cancelar cuentas pendientes con el Instituto Nacional de Seguros y la Caja Costarricense de Seguro Social.

En la búsqueda de nuevas alternativas varios estudios coincidieron en que, dado el congestionamiento vial del Área Metropolitana, era urgente modernizar el servicio de trenes pues la vía férrea es prácticamente el único corredor interurbano utilizable para agilizar el tráfico.

Fue así como empezó a operar el INTERTREN. Uno hacia Heredia y otro hacia Pavas, cuya necesidad era tan sentida que se han debido agregar carros a los previstos originalmente, ante la creciente demanda.

Al dar una mirada retrospectiva a lo que ha sido

1992, realmente me llenan de satisfacción los logros alcanzados, los cuales fueron materializados gracias a la labor desplegada por todo el EQUIPO INCOFER, integrado tanto por Administración como por Operaciones.

Todos y cada uno, desde el más humilde trabajador, han hecho posible los grandes adelantos en la Institución: reconstrucción total de la vía al Valle de La Estrella, reparación de la vía principal -incluyendo la electrificación en el Atlántico-, reparación de puentes y reforzamiento de otros, reconstrucción total del Equipo Tamper, colocación de más de 20 mil traviesas en el sector pacífico, aumento de más del 30 por ciento de carga en ese sector, puesta en marcha del INTERTREN en sus rutas a Pavas y Heredia, aumento total de la eficiencia en los talleres de Limón, Siquirres y San José... se me hace imposible incluir todo lo que se ha hecho.

Esto demuestra que solo un grupo de trabajadores con mística y conocimientos son capaces de lograr tantos hechos en un año de trabajo.

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) cobra nueva vida y da pasos agigantados para consolidarse como empresa eficiente, acorde con los tiempos de cambio y de apertura de fronteras que experimenta el país.

Ing. Guillermo Ruiz C.

Presidente Ejecutivo



Ing. Guillermo Ruiz C.

Historia del ferrocarril

L

os primeros indicios de la creación del ferrocarril en Costa Rica se dieron 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.

Por primera vez se exportó café a Chile e Inglaterra en 1830 y 1844 respectivamente, entonces la movilización del "grano de oro" 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

Fue así como en noviembre de 1857 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, con el fin de que continuara 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 realizadas 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 tramo de 51 millas que faltaba del Reventazón hasta Cartago, terminado el 7 de diciembre de 1890 (día en que fue inaugurado).

Se le concedió la administración a la Costa Rica Railway Company que



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 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.

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 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

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 contrato 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 1 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 II 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

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 creada el 4 de abril de 1972 en el gobierno del Lic. Daniel Oduber Quirós, la Institución Portuaria del Pacífico denominada Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y se le concedió la administración del ferrocarril eléctrico. Así permaneció hasta enero de 1977.



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,

conectara a Alajuela con la estación de Ciruelas. El Gobierno de don Cleto González Víquez no solo 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

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 Quirós Oduber (Q.d.D.g), a unificar ambos sistemas ferroviarios bajo una sola administración denominada FECOSA (Ferrocarriles de Costa Rica S.A.) -subsidiaria de CO-DESA-. 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.

E

l viraje que ha dado el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) es más que notorio. La incursión en nuevos servicios a los ciudadanos es una práctica constante: la mística de sus trabajadores se manifiesta a través de nuevos contratos para transportar turistas y carga, la operación de trenes interurbanos para cortas distancias, la reparación de vías y equipo rodante, este último gracias al ingenio de mecánicos y electricistas.

Plenamente identificada con la filosofía de Servicio al Cliente, la Institución ha marcado la pauta en este sentido y su afán de proyección no es solo hacia afuera, sino también hacia su interior. La capacitación juega un papel preponderante para el mejor desempeño de las labores encomendadas a cada funcionario.

Un déficit inmanejable de ₡2.000 millones ha sido rebajado en ₡600 millones en tan solo dos años y la demanda de este medio de transporte aumenta y se encamina hacia

la rentabilidad.

Las necesidades son múltiples, pero quienes manejan las riendas de la entidad han ido construyendo con lo que tienen a su alcance y los resultados están a la vista. Tanto instituciones nacionales como organismos crediticios internacionales están anuentes a prestar dinero para continuar con la reestructuración del ferrocarril.

Tres representantes del Banco Mundial visitaron el INCOFER el año pasado, y tras un recorrido por Limón resaltaron los esfuerzos de los ferrocarrileros para ejecutar los proyectos y reconocieron los progresos en los asuntos relacionados con las licitaciones de bienes, obras y servicios.

Inversiones

Como prueba de la confianza depositada en el INCOFER ante el grado de eficiencia alcanzado, seguidamente se incluye un desglose de los recursos con los que se ha contado, su procedencia y destino.



Durante 1992 se iniciaron los trabajos de reparación de los principales pasos a nivel en la capital.

Entidad	Monto	Destino
Standard Fruit Company	\$2.2 millones	Compra de traviesas, carros planos, carretillos, grúas, etc.
Donación gobierno Italia (Firma en 1993)	\$4 millones	Compra de rodamientos, sujeciones de durmientes, equipo de comunicación, herramientas y equipo para vía y taller.
Banco Mundial	\$9.4 millones	Repuestos para locomotoras diesel y eléctricas y equipo de cómputo (préstamo contractual). Rep. vía férrea, puente Matina, construcción taller Moín, compra repuestos, dispositivos, repuestos triturador y equipo de vía.
Banco Centroamericano de Integración Económica	\$6.5 millones	Levantamiento ferrocarril del sur, repuestos triturador, compra equipo de reconstrucción de vía y equipo rodante.

Inversión

Ha sido uno de los grandes retos de la actual administración. No había recursos suficientes para levantar la estructura operativa del ferrocarril. El esfuerzo ha dado sus frutos yaunque aún faltan recursos el viraje dado no solo es constante, sino también palpable en las mejoras.

Al asumir una posición de crecimiento, el INCOFER también empezó a experimentar una reestructuración organizacional.

el personal del taller de Siquirres y son utilizados como porta-contenedores de banano. Otros 50 carros planos para contenedores serán reconstruidos para incorporarse al transporte de carga.

A la vez en el taller de Limón se reconstruyeron equipos en total deterioro como una máquina reguladora de balasto, una alineadora y una calzadora de vía férrea. La recuperación de este equipo mejora el nivel de circulación de trenes y facilita y abarata el mantenimiento de las vías.

En el taller de San José, los trabajadores fueron responsables de la reparación mecánica, eléctrica, carrocería y pintura de las locomotoras 87, 81 y 143 (totalmente reconstruida con alta tecnología), necesarias para poner en práctica las políticas de transporte de carga.

Estos logros son resultado de la dinámica organización del INCOFER. Se ha mejorado el nivel de conocimiento del personal mediante la capacitación tanto en cursos ofrecidos en Costa Rica como internacionalmente.

TERTREN.

La nueva visión que el pueblo costarricense tiene del INCOFER, es el resultado de haber recuperado la mística del trabajador ferrocarrilero, ordenar la organización, fijarse nuevos objetivos y un afán de progreso y crecimiento que ha sido avalado por las agrupaciones como la Asociación Solidarista de Empleados del INCOFER.

Pero, los retos no se terminan. Tras los pasos gigantescos de avance y modernización, nuevos horizontes se perfilan para la institución y proyectos como el Canal Seco, la ampliación de las rutas del INTERTREN y la construcción de nuevos ramales bananeros en Sarapiquí-que disminuirán la circulación de unos 50 mil furgones-son metas por alcanzar.

La centenaria experiencia del ferrocarril no se puede desdeñar. Al contrario, el sistema ferroviario sigue siendo el principal medio de transporte de carga, desempeña una importante función como atenuante de tarifas y sigue sosteniendo la exportación bananera.

La tarea es proyectarnos hacia el futuro y sumar 103 años de conocimientos en materia ferrocarrilera para que Costa Rica cuente a mediano plazo con modernos sistemas de transporte de carga y pasajeros, a la altura de países desarrollados, porque-sin duda-atenuan la contaminación ambiental y protegen nuestro desarrollo ecológico.



Con fondos propios el INCOFER ha reparado gran parte de la vía.

Su estructura trocó su pasividad por agilidad, dinamismo y eficiencia. Se implantó la filosofía de Servicio al Cliente y la modernización llegó al INCOFER.

Los resultados no se hicieron esperar. Los trabajadores se han distinguido por su ingenio para reparar en su totalidad equipo rodante. Hay 27 carros planos en operación con un trabajo técnico envidiable. Fueron construidos con plataformas en desuso, por

La capacitación es una herramienta que favorece tanto al cliente como al ferrocarrilero. El INCOFER se ha preocupado porque sus empleados eleven su nivel de preparación y en breve se firmarán convenios con la Escuela de Administración de Estudios del Trabajo de la Universidad Nacional y el Instituto Idea, para ofrecer cursos de bachillerato por madurez y así el empleado pueda optar por la reasignación de puestos.

Este empuje en estímulos internos y externos cambió la percepción del trabajador y, por ende, las curvas ascendentes en eficiencia y respuesta son sorprendentes. Se elevó el volumen de carga transportado en más de un 30 por ciento, el sector pacífico -donde se había dejado de dar el servicio de carga- mostró un repunte impresionante y el traslado de pasajeros -también en desuso- se colocó como una importante respuesta para la descongestión de tránsito en Heredia y Pavas, gracias a la incorporación del IN-



En la inauguración del INTERTEN a Heredia estuvieron presentes el Diputado Danilo Chaverri, el entonces Ministro de Transportes, Arq. Guillermo Madriz y el Presidente Ejecutivo del INCOFER, Ing. Guillermo Ruiz.



La comunidad de Pavas dijo sí al INTERTREN.

posición tres carros con capacidad para 53 personas sentadas y 30 de pie.

Los vecinos de la comunidad recibieron con beneplácito este medio de transporte, ante la escasez de autobuses que transporten a los pavaseños hacia San José, operando hasta motociclistas "piratas" para atenuar en parte el problema de la falta de buses.

Cientos de estudiantes, autoridades guber-

namentales, una amplia participación de la comunidad y representantes de la empresa privada de la zona, realizaron la actividad.

Don José María Calderón, representante de la comunidad, agradeció el nuevo servicio, el cual "debe ser valorado por todos", aseveró.

"Pavas es uno de los sectores industriales y comerciales más importantes de la capital y diariamente miles de trabajadores se trasladan desde diversos puntos, hacia este distrito donde se han instalado decenas de fábricas y maquiladoras", resaltó nuestro Presidente Ejecutivo, Ing. Guillermo Ruiz.

Fue necesario conjugar una serie de elementos para poner en marcha las rutas para el INTERTREN. La iniciativa de que fuera Pavas la segunda ruta se basó en aspectos sólidos. Este distrito cuenta con más de 70 mil habitantes y todos los días recibe a una importante fuerza laboral que requiere un servicio rápido y oportuno.

Ese es el apoyo que estamos brindando al sector laboral. Un viaje de sólo 15 minutos, cómodo, sin

sufrir atrasos por congestión y por únicamente ₡20. Así ayudamos al ordenamiento vial de la capital, en especial en las llamadas horas pico cuando miles de personas urgen trasladarse de un lugar a otro.

El sistema ferroviario ha jugado, a lo largo de la historia, un papel vital dentro del desarrollo socioeconómico del país. El progreso de Costa Rica ha llegado a todo el territorio nacional mediante el ferrocarril. Ahora le corresponde al INTERTREN dinamizar el sistema de transporte remunerado de personas entre los lugares más densamente poblados.

Consciente de la importancia del recurso humano, el INCOFER está realizando su mejor esfuerzo para llegar a constituir un servicio completo de trenes ligeros. Ello se ha logrado, gracias al empeño del trabajador ferroviario, quien ha hecho posible la realización y expansión de lo que hasta hace poco era sólo un proyecto.

En setiembre y octubre, respectivamente, se inauguraron los servicios dominicales de Heredia y Pavas. El propósito es brindar la opción de transporte a los turistas y a las familias costarricenses.

El aumento en el número de personas que optan por viajar en el INTERTREN es palpable. En el siguiente cuadro se observa el incremento de pasajeros entre setiembre, octubre y noviembre.



Mes	Nº de pasajeros	
	Heredia	Pavas
Setiembre	8.675	—
Octubre	12.747	5.437
Noviembre	14.683	11.075

Los escolares dieron gran colorido a las dos inauguraciones del servicio del Intertren.

H

Miles de toneladas trasegadas por año

oy como ayer el sistema ferroviario juega un destacado papel en el desarrollo de Costa Rica, pues por sus rieles camina el progreso reflejado mediante el trasiego de productos de exportación y materia prima importada por la industria nacional.

Un total de 556 kilómetros de línea férrea, distribuidos entre el sector pacífico (134 km.) y el sector atlántico (422 km.), sirven de plataforma para que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) contribuya al progreso económico y social.

La historia del ferrocarril ha estado siempre ligada al progreso de los diferentes sectores que componen la economía nacional. A mediados del siglo pasado surgió el tren para acelerar la exportación del café por Puntarenas y casi simultáneamente se inició la construcción de lo que más tarde sería la ruta hacia el atlántico que ayudó al desarrollo de la actividad bananera.

El acarreo de carga es en la actualidad la actividad principal del INCOFER que trasiega anualmente cientos de miles de toneladas de varios productos para exportación e importación.

El movimiento de carga ha experimentado en los dos últimos años un crecimiento notable. En 1991 se trasegaron un total de 696.333 toneladas que produjeron más de ₡ 368 millones y en 1992 la cantidad de toneladas de enero a octubre fue de 704.195 que dejaron más de ₡ 401 millones; pero según estimaciones - incluyendo los meses de noviembre y diciembre- podría ascender a 845.034 toneladas con un ingreso superior a los ₡ 450 millones.

Sector Pacífico

En el sector pacífico, el INCOFER transporta principalmente hierro y granos (maíz y trigo) hacia el interior del país. Además, lleva localmente una considerable cantidad de abono para Fertica.

Todos los industriales de harinas, panificadoras y de galletas se benefician con la movilización de miles de toneladas de trigo, su principal materia prima, desde Puerto Caldera hasta el Valle Central.

El movimiento de carga en el pacífico ha experimentado un incremento significativo en los dos últimos años. En 1991 se acarrearón 250.769 toneladas con un ingreso superior a los ₡ 125 millones y en los primeros 10 meses de 1992 se movilizaron 270.057 toneladas que dejaron más de ₡ 174 millones, estimándose para finales del 92 el transporte de 324.068 toneladas y un monto superior a los ₡ 208 millones.

Sector Atlántico

La actividad bananera distribuida a todo lo largo de la Vertiente Atlántica, especialmente en el Valle de la Estrella, Río Frío, Guápiles y Siquirres, se beneficia directamente con el servicio de transporte

de carga que brinda el INCOFER.

Banano para exportación es el producto principal que se trasiega a través del sistema ferroviario desde las fincas bananeras de la Standard Fruit Company hasta el Puerto de Moín desde donde zarpan los embarques hacia los diversos puntos de destino. También, el INCOFER moviliza cartón y abono hacia el interior de la provincia, los cuales son utilizados en la producción y empaqueo de banano.

El movimiento de carga en esta región es constante y ascendente, ya que para 1991 se acarrearón 445.564 toneladas y de enero a octubre de 1992 se transportaron 434.138 toneladas que dejaron entradas por más de ₡ 226 millones, pero, según estimaciones, incluyendo noviembre y diciembre, estas cifras se elevarían a 520.966

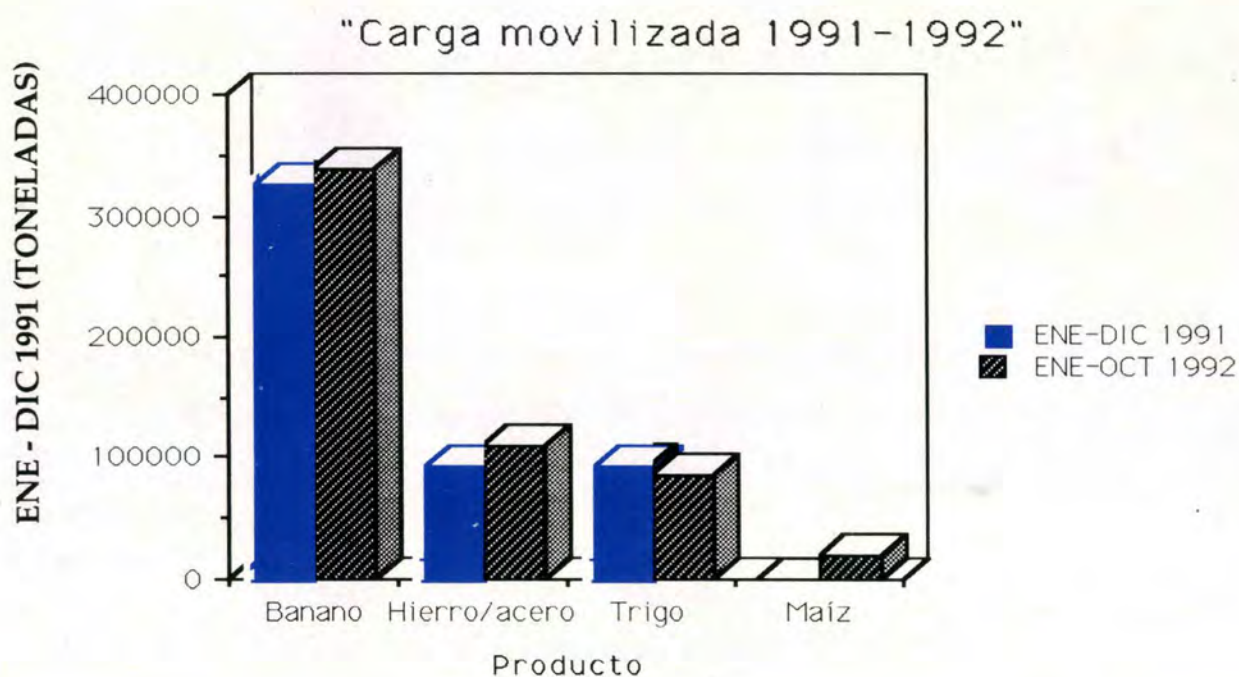
toneladas para un ingreso de ₡271 millones.

Mejoras

A lo largo de todo el año se realizaron mejoras en la red ferroviaria nacional, gracias a un empréstito que le otorgó el Banco Mundial al INCOFER. Para 1993 los trabajos continuarán hasta cubrir todo el territorio nacional.

Entre los planes de Mercadeo para 1993, se ha programado ampliar la cartera de clientes e incrementar el tonelaje de carga movilizada por usuario del servicio.

En la sección atlántica se pretende incorporar a otras compañías bananeras, especialmente las ubicadas en el Valle de La Estrella. El INCOFER no se detiene, más bien acelera su ritmo de desarrollo y expansión.



Historia del ferrocarril

L

os primeros indicios de la creación del ferrocarril en Costa Rica se dieron 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.

Por primera vez se exportó café a Chile e Inglaterra en 1830 y 1844 respectivamente, entonces la movilización del "grano de oro" 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

Fue así como en noviembre de 1857 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, con el fin de que continuara 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 realizadas 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 tramo de 51 millas que faltaba del Reventazón hasta Cartago, terminado el 7 de diciembre de 1890 (día en que fue inaugurado).

Se le concedió la administración a la Costa Rica Railway Company que



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 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.

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 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

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 contrato 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 1 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

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 creada el 4 de abril de 1972 en el gobierno del Lic. Daniel Oduber Quirós, la Institución Portuaria del Pacífico denominada Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico y se le concedió la administración del ferrocarril eléctrico. Así permaneció hasta enero de 1977.



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,

conectara a Alajuela con la estación de Ciruelas. El Gobierno de don Cleto González Víquez no solo 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

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 Quirós Oduber (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.

E

l viraje que ha dado el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) es más que notorio. La incursión en nuevos servicios a los ciudadanos es una práctica constante: la mística de sus trabajadores se manifiesta a través de nuevos contratos para transportar turistas y carga, la operación de trenes interurbanos para cortas distancias, la reparación de vías y equipo rodante, este último gracias al ingenio de mecánicos y electricistas.

Plenamente identificada con la filosofía de Servicio al Cliente, la Institución ha marcado la pauta en este sentido y su afán de proyección no es solo hacia afuera, sino también hacia su interior. La capacitación juega un papel preponderante para el mejor desempeño de las labores encomendadas a cada funcionario.

Un déficit inmanejable de ₡2.000 millones ha sido rebajado en ₡600 millones en tan solo dos años y la demanda de este medio de transporte aumenta y se encamina hacia

la rentabilidad.

Las necesidades son múltiples, pero quienes manejan las riendas de la entidad han ido construyendo con lo que tienen a su alcance y los resultados están a la vista. Tanto instituciones nacionales como organismos crediticios internacionales están anuentes a prestar dinero para continuar con la reestructuración del ferrocarril.

Tres representantes del Banco Mundial visitaron el INCOFER el año pasado, y tras un recorrido por Limón resaltaron los esfuerzos de los ferrocarrileros para ejecutar los proyectos y reconocieron los progresos en los asuntos relacionados con las licitaciones de bienes, obras y servicios.

Inversiones

Como prueba de la confianza depositada en el INCOFER ante el grado de eficiencia alcanzado, seguidamente se incluye un desglose de los recursos con los que se ha contado, su procedencia y destino.



Durante 1992 se iniciaron los trabajos de reparación de los principales pasos a nivel en la capital.

Entidad	Monto	Destino
Standard Fruit Company	\$2.2 millones	Compra de traviesas, carros planos, carretillos, grúas, etc.
Donación gobierno Italia (Firma en 1993)	\$4 millones	Compra de rodamientos, sujeciones de durmientes, equipo de comunicación, herramientas y equipo para vía y taller.
Banco Mundial	\$9.4 millones	Repuestos para locomotoras diesel y eléctricas y equipo de cómputo (préstamo contractual). Rep. vía férrea, puente Matina, construcción taller Moín, compra repuestos, dispositivos, repuestos triturador y equipo de vía.
Banco Centroamericano de Integración Económica	\$6.5 millones	Levantamiento ferrocarril del sur, repuestos triturador, compra equipo de reconstrucción de vía y equipo rodante.

Inversión

Ha sido uno de los grandes retos de la actual administración. No había recursos suficientes para levantar la estructura operativa del ferrocarril. El esfuerzo ha dado sus frutos y aunque aún faltan recursos el viraje dado no solo es constante, sino también palpable en las mejoras.

Al asumir una posición de crecimiento, el INCOFER también empezó a experimentar una reestructuración organizacional.

el personal del taller de Siquirres y son utilizados como porta-contenedores de banano. Otros 50 carros planos para contenedores serán reconstruidos para incorporarse al transporte de carga.

A la vez en el taller de Limón se reconstruyeron equipos en total deterioro como una máquina reguladora de balasto, una alineadora y una calzadora de vía férrea. La recuperación de este equipo mejora el nivel de circulación de trenes y facilita y abarata el mantenimiento de las vías.

En el taller de San José, los trabajadores fueron responsables de la reparación mecánica, eléctrica, carrocería y pintura de las locomotoras 87, 81 y 143 (totalmente reconstruida con alta tecnología), necesarias para poner en práctica las políticas de transporte de carga.

Estos logros son resultado de la dinámica organización del INCOFER. Se ha mejorado el nivel de conocimiento del personal mediante la capacitación tanto en cursos ofrecidos en Costa Rica como internacionalmente.

TERTREN.

La nueva visión que el pueblo costarricense tiene del INCOFER, es el resultado de haber recuperado la mística del trabajador ferrocarrilero, ordenar la organización, fijarse nuevos objetivos y un afán de progreso y crecimiento que ha sido avalado por las agrupaciones como la Asociación Solidarista de Empleados del INCOFER.

Pero, los retos no se terminan. Tras los pasos gigantescos de avance y modernización, nuevos horizontes se perfilan para la institución y proyectos como el Canal Seco, la ampliación de las rutas del INTERTREN y la construcción de nuevos ramales bananeros en Sarapiquí que disminuirán la circulación de unos 50 mil furgones-son metas por alcanzar.

La centenaria experiencia del ferrocarril no se puede desdeñar. Al contrario, el sistema ferroviario sigue siendo el principal medio de transporte de carga, desempeña una importante función como atenuante de tarifas y sigue sosteniendo la exportación bananera.

La tarea es proyectarnos hacia el futuro y sumar 103 años de conocimientos en materia ferrocarrilera para que Costa Rica cuente a mediano plazo con modernos sistemas de transporte de carga y pasajeros, a la altura de países desarrollados, porque -sin duda- atenúan la contaminación ambiental y protegen nuestro desarrollo ecológico.



Con fondos propios el INCOFER ha reparado gran parte de la vía.

Su estructura trocó su pasividad por agilidad, dinamismo y eficiencia. Se implantó la filosofía de Servicio al Cliente y la modernización llegó al INCOFER.

Los resultados no se hicieron esperar. Los trabajadores se han distinguido por su ingenio para reparar en su totalidad equipo rodante. Hay 27 carros planos en operación con un trabajo técnico envidiable. Fueron construidos con plataformas en desuso, por

La capacitación es una herramienta que favorece tanto al cliente como al ferrocarrilero. El INCOFER se ha preocupado porque sus empleados eleven su nivel de preparación y en breve se firmarán convenios con la Escuela de Administración de Estudios del Trabajo de la Universidad Nacional y el Instituto Idea, para ofrecer cursos de bachillerato por madurez y así el empleado pueda optar por la reasignación de puestos.

Este empuje en estímulos internos y externos cambió la percepción del trabajador y, por ende, las curvas ascendentes en eficiencia y respuesta son sorprendentes. Se elevó el volumen de carga transportado en más de un 30 por ciento, el sector pacífico -donde se había dejado de dar el servicio de carga- mostró un repunte impresionante y el traslado de pasajeros -también en desuso- se colocó como una importante respuesta para la descongestión de tránsito en Heredia y Pavas, gracias a la incorporación del IN-

Reestructuración en Limón

E

l ferrocarril demostró una vez más sus múltiples posibilidades de operación durante la emergencia vivida tras el terremoto del 22 de abril de 1991, sufrido en la provincia de Limón. Los ferrocarrileros se granjearon el aprecio y reconocimiento de los costarricenses al reparar provisionalmente 120 kilómetros de vía en un tiempo récord de 15 días.

La mística del empleado ferrocarrilero y su identificación con la emergencia limonense, afloraron los mejores esfuerzos de trabajo y dedicación. Al lograr reinstalar la vía provisionalmente en 15 días, no se

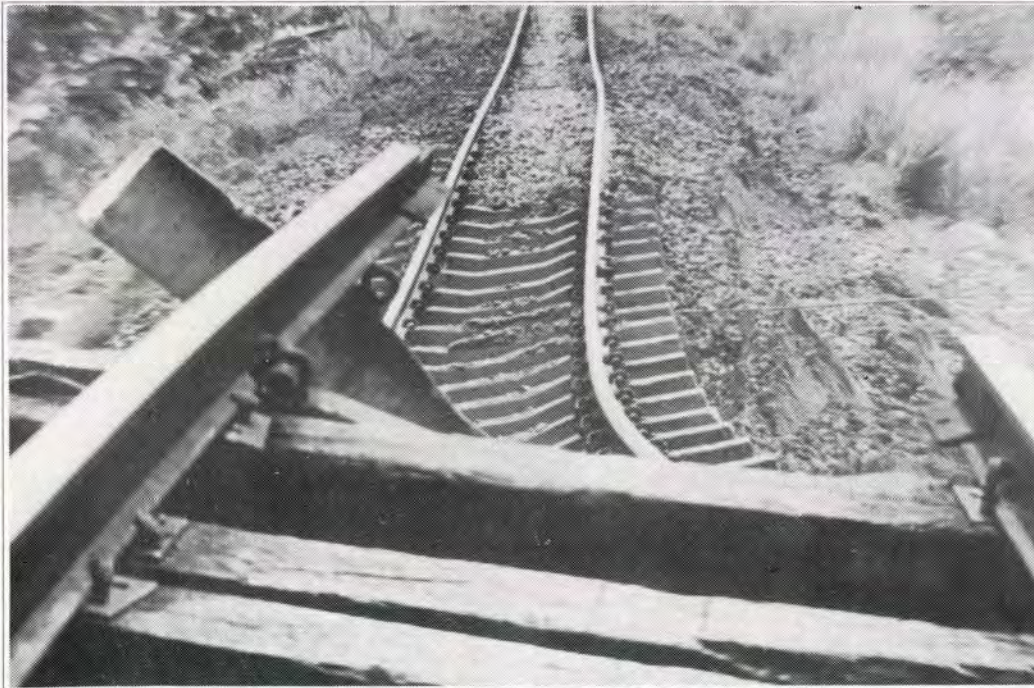
interrumpió la exportación bananera, la cual siguió generando divisas al país en momentos tan críticos. Asimismo, el ferrocarril se convirtió en la herramienta más útil para transportar comida y medicamentos durante la tragedia, única opción terrestre de ayuda humanitaria ante la debacle.

A pocos meses de estar al frente del ferrocarril, el Ing. Guillermo Ruiz y su equipo evidenciaron su gran capacidad de administración al movilizar a cientos de ferrocarrileros, quienes con férrea voluntad, sin límite de tiempo laboral, rehabilitaron las vías en solidaridad con los compatriotas en desgracia.

El INCOFER realizó una cuantiosa inversión en la reestructuración de la zona atlántica, donde trabajan alrededor de 700 ferrocarrileros, en su mayoría oriundos de la provincia.

Actualmente con recursos propios, 120 kilómetros de vía se encuentran en perfectas condiciones. Fueron renovados cerca de 15 puentes, así como la reconstrucción de los puentes Atalanta y Bananito Sur, con fondos donados por la Agencia Internacional de Desarrollo (AID).

Asimismo, con recursos propios—alrededor de €400 millones— y con el apoyo de \$12 millones de fuentes externas, se ha comprado maquinaria, repuestos, materiales y equipo para la reconstrucción de vía y ha sido reparada la vía férrea. A la fecha se han invertido \$5 millones y el resto está pendiente en las obras por concluir.



La vía quedó inservible.



Hoy estos daños son parte del pasado.

Los siguientes cuadros contienen la información completa sobre lo realizado a partir del suceso del terremoto hasta hoy.

Detalle de inversiones

1. Reparación de puentes

-Reparación provisional del puente de Matina	¢ 6.257.007
-Puente Pléyades	¢ 321.589
-Puente Km. 23 sobre Canal de Tortuguero	¢5.000.000
-Puente Bananito (fondos AID)	¢33.507.000
-Puente Atalanta (fondos AID)	¢26.061.000
Sub-total	¢61.146.596

2. Rehabilitación de vía y espuelas

-Vía al Valle de la Estrella	¢71.009.282
-Ramal Monteverde	¢42.744.762 ⁹⁴
-Ramal Porvenir	¢987.056
-Ramal Finca F	¢2.700.000
-Espuela La Paz	¢416.680
-Espuela Río Horizonte	¢270.000
Sub-total	¢72.683.018

3. Equipo de vía y rodante

-Compra de 150.000 traviesas, 200 carretillos (boogies) y dos grúas biviales (Speed Swing) con aditamentos para podar maleza de la vía (fondos de Standard Fruit Co.)	¢284.674.627
Sub-total	¢284.674.627

4. Electrificación

-Mantenimiento de aprox. 40 Km. de La Catenaria	¢3.500.000
Sub-total	¢3.500.000

Al sumar los subtotales de estos cuatro rubros, la inversión asciende a más de ¢400.000.000

1. Reparación de puentes	¢ 61.146.596
2. Rehabilitación de vías y espuelas	¢ 72.683.018
3. Equipo de vía y rodante	¢284.674.627
4. Electrificación	¢3.500.000
Total general	¢418.504.241

Los fondos han sido bien utilizados y la tarea no concluye aún. Nuestras siguientes prioridades son construir un nuevo taller, la reconstrucción total del puente de Matina y la modernización de la Institución. Así camina el INCOFER hacia el progreso.

financiera del INCOFER 1986 - 1992

E

l déficit de operación en el periodo 1986-1992, presentó una tendencia marcadamente creciente. En cuatro años aumentó en un 42 por ciento y un 29 por ciento en el periodo 89-90.

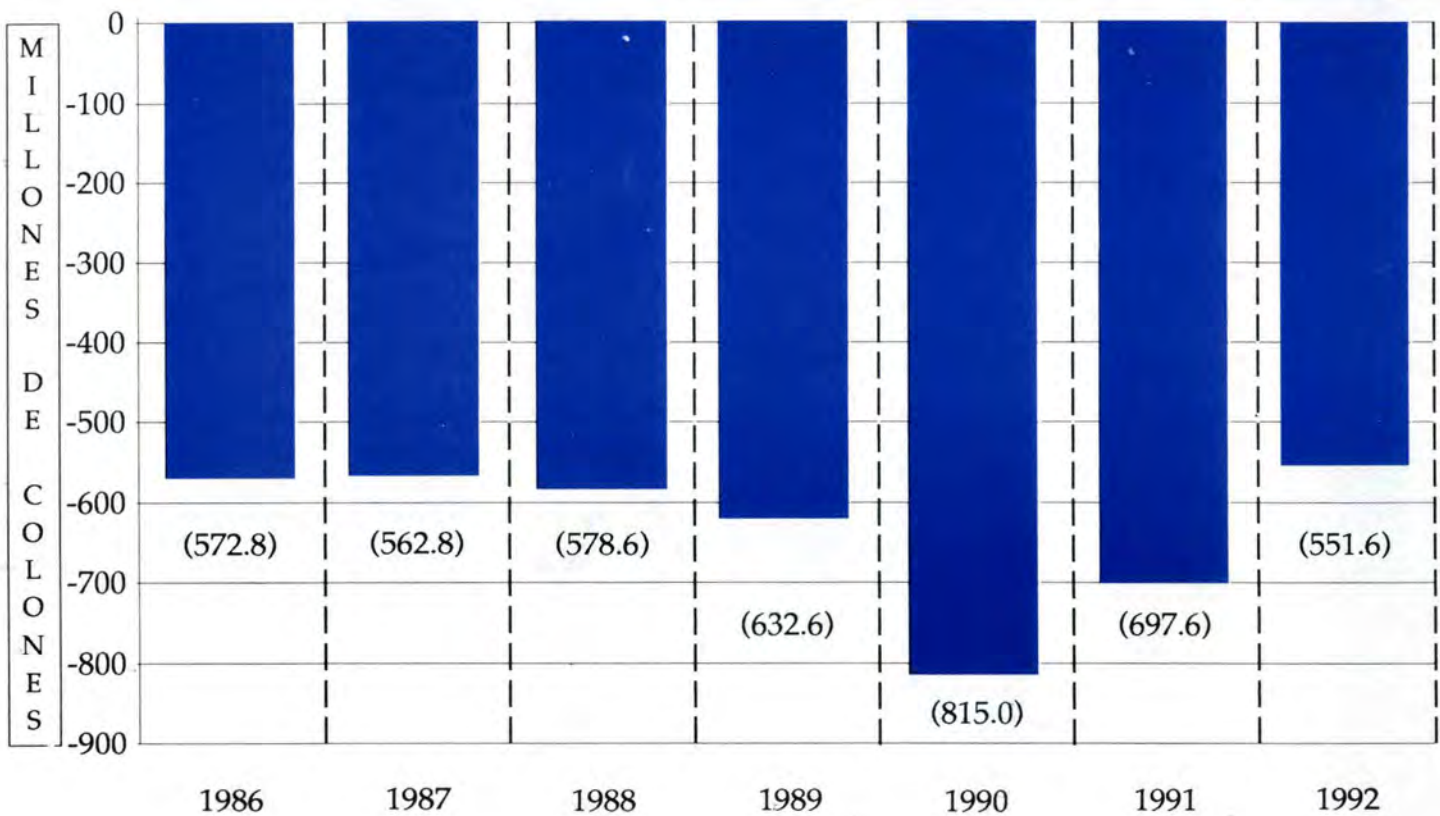
Para 1992 se proyecta una pérdida neta de operación de ¢551.6 millones, lo que representa el déficit más bajo de los últimos seis años.

Los resultados proyectados para 1992 indican que las medidas adoptadas, sobre todo en lo referente a disminución de costos de operación y aumento de ingresos, han tenido efectos positivos sobre la situación financiera

del INCOFER, habiéndose logrado eliminar el crecimiento del déficit de operación que se presentó en periodos anteriores, ya que en el periodo 91-92 la pérdida de operación se redujo un 32 por ciento.

El siguiente gráfico muestra mejor ese comportamiento.

GRAFICO Nº 1 RESULTADOS DE OPERACION



PERIODO 1986 - 1992 - FUENTE: ESTADOS FINANCIEROS

TODO LO QUE PE LE OFRECE PARA :

- NAVES INDUSTRIALES
- EDIFICIOS COMERCIALES
- FACHADAS PARA EDIFICIOS



PRODUCTOS DE CONCRETO, S.A.



**Gerencia
de Proyecto**
RELACION SIMPLE
AGIL Y EFICIENTE



**Servicio
de Ingeniería
Especializada**
SEGURIDAD
ESTRUCTURAL



**Recursos
Tecnológicos**
PRECISION Y
RAPIDEZ
DE EJECUCION



**Sistemas
de Producción
"Total Quality"**
CALIDAD INTEGRAL
Y MAYOR ECONOMIA



**Servicios
Complementarios**
COMODIDAD Y
MEJOR SERVICIO



MAS

**PARA CONSTRUIR
MEJORES ESTRUCTURAS**

MAS
PARA CONSTRUIR MEJOR

Tel: 26-3333 Fax: 26-8179

Standard Fruit Company

en ruta con el progreso
del país

La Standard Fruit Company se enorgullece de transportar sus productos por medio del INCOFER.

El banano por nosotros cultivado es el mejor del mundo, y su trasiego, para mantener su alta calidad de exportación, se hace por el sistema ferroviario nacional.



Standard Fruit Company

Capacitación

U

n empleado capacitado rinde a cabalidad, por lo que la Institución, pese a su estrechez económica, se esfuerza porque sus funcionarios reciban capacitación tanto dentro como fuera del país.

1992 marcó un paso importante en las políticas del INCOFER hacia la capacitación de su personal. Se dejan para su ejecución en 1993, importantes proyectos, que sin duda, dejarán sus frutos. Se suscribieron convenios con el Instituto Idea, para reforzar la capacitación de los ferrocarrileros con cursos de bachillerato por madurez; y con la Escuela de Administración de Estudios del Trabajo de la Universidad Nacional (UNA).

La meta del INCOFER en torno a este campo tan

correspondientes exigidos para el puesto que va a desempeñar.

En el INCOFER la mayoría de los empleados ha llegado hasta primaria y algunos hasta tercer año de secundaria. Como resultado, durante 1993 se dará un impulso especial a darle las herramientas de conocimiento que necesita el personal.

Con el Instituto Idea, se brindarán cursos de bachillerato por madurez. Mientras que con la Universidad Nacional se abrirá una importante puerta universitaria para los trabajadores que califiquen para optar por esos grados académicos. El convenio con la UNA es muy favorable, pues ellos arrendarán la casa de huéspedes del INCOFER en Puntarenas y a cambio capacitarán a los trabajadores designados.

Varios compañeros asistieron a diversos cursos, en beneficio de ellos mismos y de la entidad ferrocarrilera. Durante 1992 varios funcionarios tuvieron la oportunidad y el empeño para capacitarse, nuestro reconocimiento hacia ellos.



Durante el Seminario Regional de Talleres, empleados del INCOFER se actualizaron en la materia.

importante, es procurar convenios con entidades especializadas para que brinden adiestramiento en aquellas áreas que interesan a la institución. "Nuestra inquietud es que todos los trabajadores tengan acceso a una preparación que les facilite su desenvolvimiento laboral y por consiguiente económico", explicó la Directora de Recursos Humanos, Licda. Rita Hernández.

Las directrices emanadas de la Autoridad Presupuestaria para efectos de ascensos, reasignaciones y sustituciones, son claras en el sentido de que el empleado debe cumplir con los requisitos académicos y legales

Ricardo Zúñiga	Afinamiento de motores diesel	José Luis Hernández P.	Seminario regional de talleres
Marvin Easy	Mant. de vía	José Ml. Campos A.	" "
José Ml. Campos	Mant. locomotoras eléctricas	Carlos Castro G.	" "
Edgar Guerrero	Mant. unidades de arrastre	José A. Rojas C.	" "
Marlon Zamora	Adiestramiento sobre Salud Ocupacional	Ricardo Zúñiga M.	" "
Abraham Carias	" "	Manuel Fernández T.	" "
Hannia Cruz	Comercialización	Humberto González R.	" "
Cilliam Barrantes	" "	Pedro Sánchez O.	" "
Rolando Rivera	Curso general de Transportes Terrestres	Miguel Bonilla A.	" "
Rita Hernández	Sem. sobre ascensos y remuneraciones y Ley de la Jurisdicción Constitucional	Filiberto Morales	" "
Rodolfo Valverde	Computación	Roberto Rogers C.	" "
Alejandro Fernández	" "	Luis Flores A.	" "
Rodney Corrales	" "	Rafaél Angel Molina S.	" "
Ricardo Suárez B.	Seminario regional de talleres	Jorge Palma J.	" "
Gerardo Villalobos R.	" "	Carlos A. Jiménez V.	" "
Eli Dídimo Cascante A.	" "		

Contamos con el entusiasmo y la disposición de todo el personal para aprender más cada día y aplicar esos conocimientos en el trabajo para el engrandecimiento de la Institución.



MOLINOS DE COSTA RICA S.A.

FABRICANTES DE HARINA DE TRIGO

FLORES Y MAS PAN

PALATINA

SEMOCRISA

NACARINA

Alta Patente Harina para Panificación

Especialidad para Galletas y Repostería

Harina especial para pastas

Harina en paquetes para todo uso

TELEFONOS: 41-1414 • 41-6363

FAX: 41-5080 MOCRISA - Radial Francisco J. Orlich - Cable: MOCRISA - Apartado 220-4050 Alajuela, Costa Rica, C.A.

del transporte colectivo

Intertren

E

l 16 de abril de 1992 se escribió una página histórica. Tras meses de preparación y de profundos estudios se inauguró un moderno servicio de trenes ligeros, como una respuesta a la crisis que enfrenta el transporte remunerado de personas.

Con la visión de ofrecer un transporte rápido, cómodo y seguro, el INCOFER dio el primer paso de la red de trenes de cortas distancias, bautizado como INTERTREN.

Con la participación de las más altas autoridades gubernamentales, la provincia de Heredia se vistió de gala. El primer servicio abarca Heredia-San José-Universidad de Costa Rica, a bordo de un tren moderno, acoplado a las necesidades de un servicio de sólo 30 minutos de duración.



Esta constituyó la primera etapa de un proyecto de transporte ferroviario, pues se proyecta interconectar las provincias de Cartago, Alajuela, Heredia y San José.

La puesta en operación de este servicio significó el cambio total de alrededor de 15 kilómetros de travesías, en uso por espacio de 50 años, además de las labores de electrificación, parte de la segunda etapa del plan, nunca visto antes en la historia de la Institución, que permitirá el ahorro energético y un mejor aprovechamiento de los recursos hidráulicos provenientes de la planta del INCOFER en Tacares. Los millonarios montos invertidos en electrifi-

cación, compra de carros, reparación de vía y refacción de la máquina, que alcanzan en total €100 millones, provienen

de fondos de la entidad ferrocarrilera, lo cual demuestra la eficiencia administrativa con que se labora.

Se busca brindar comodidad, seguridad y rapidez en un transporte como el tren. Todos los detalles fueron cuidadosamente concebidos: coches confortables, corto tiempo de recorrido, pasajero cómodamente sentado y tarifas a precio asequible. Cada vagón tiene capacidad para 55 personas sentadas y 30 de pie y está acondicionado con servicio sanitario.

Pavas se incorpora a la red

En su afán por ofrecer al usuario un medio de transporte cómodo, eficiente y rápido, acorde con el plan administrativo de la Institución, que busca también disminuir el congestionamiento en las carreteras y la contaminación ambiental, el INCOFER puso en operación otro INTERTREN hacia Pavas.

Inaugurado el 14 de octubre, se concibió prioritariamente como un servicio a los trabajadores, quienes tienen a su dis-



En la inauguración del INTERTEN a Heredia estuvieron presentes el Diputado Danilo Chaverri, el entonces Ministro de Transportes, Arq. Guillermo Madriz y el Presidente Ejecutivo del INCOFER, Ing. Guillermo Ruiz.



La comunidad de Pavas dijo sí al INTERTREN.

posición tres carros con capacidad para 53 personas sentadas y 30 de pie.

Los vecinos de la comunidad recibieron con beneplácito este medio de transporte, ante la escasez de autobuses que transporten a los pavaseños hacia San José, operando hasta motociclistas "piratas" para atenuar en parte el problema de la falta de buses.

Cientos de estudiantes, autoridades guber-

namentales, una amplia participación de la comunidad y representantes de la empresa privada de la zona, realizaron la actividad.

Don José María Calderón, representante de la comunidad, agradeció el nuevo servicio, el cual "debe ser valorado por todos", aseveró.

"Pavas es uno de los sectores industriales y comerciales más importantes de la capital y diariamente miles de trabajadores se trasladan desde diversos puntos, hacia este distrito donde se han instalado decenas de fábricas y maquiladoras", resaltó nuestro Presidente Ejecutivo, Ing. Guillermo Ruiz.

Fue necesario conjugar una serie de elementos para poner en marcha las rutas para el INTERTREN. La iniciativa de que fuera Pavas la segunda ruta se basó en aspectos sólidos. Este distrito cuenta con más de 70 mil habitantes y todos los días recibe a una importante fuerza laboral que requiere un servicio rápido y oportuno.

Ese es el apoyo que estamos brindando al sector laboral. Un viaje de sólo 15 minutos, cómodo, sin

sufrir atrasos por congestamiento y por únicamente ₡20. Así ayudamos al ordenamiento vial de la capital, en especial en las llamadas horas pico cuando miles de personas urgen trasladarse de un lugar a otro.

El sistema ferroviario ha jugado, a lo largo de la historia, un papel vital dentro del desarrollo socioeconómico del país. El progreso de Costa Rica ha llegado a todo el territorio nacional mediante el ferrocarril. Ahora le corresponde al INTERTREN dinamizar el sistema de transporte remunerado de personas entre los lugares más densamente poblados.

Consciente de la importancia del recurso humano, el INCOFER está realizando su mejor esfuerzo para llegar a constituir un servicio completo de trenes ligeros. Ello se ha logrado, gracias al empeño del trabajador ferroviario, quien ha hecho posible la realización y expansión de lo que hasta hace poco era sólo un proyecto.

En setiembre y octubre, respectivamente, se inauguraron los servicios dominicales de Heredia y Pavas. El propósito es brindar la opción de transporte a los turistas y a las familias costarricenses.

El aumento en el número de personas que optan por viajar en el INTERTREN es palpable. En el siguiente cuadro se observa el incremento de pasajeros entre setiembre, octubre y noviembre.



Mes	Nº de pasajeros	
	Heredia	Pavas
Setiembre	8.675	—
Octubre	12.747	5.437
Noviembre	14.683	11.075

Los escolares dieron gran colorido a las dos inauguraciones del servicio del Intertren.

H

Miles de toneladas trasegadas por año

oy como ayer el sistema ferroviario juega un destacado papel en el desarrollo de Costa Rica, pues por sus rieles camina el progreso reflejado mediante el trasiego de productos de exportación y materia prima importada por la industria nacional.

Un total de 556 kilómetros de línea férrea, distribuidos entre el sector pacífico (134 km.) y el sector atlántico (422 km.), sirven de plataforma para que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER) contribuya al progreso económico y social.

La historia del ferrocarril ha estado siempre ligada al progreso de los diferentes sectores que componen la economía nacional. A mediados del siglo pasado surgió el tren para acelerar la exportación del café por Puntarenas y casi simultáneamente se inició la construcción de lo que más tarde sería la ruta hacia el atlántico que ayudó al desarrollo de la actividad bananera.

El acarreo de carga es en la actualidad la actividad principal del INCOFER que trasiega anualmente cientos de miles de toneladas de varios productos para exportación e importación.

El movimiento de carga ha experimentado en los dos últimos años un crecimiento notable. En 1991 se trasegaron un total de 696.333 toneladas que produjeron más de ₡368 millones y en 1992 la cantidad de toneladas de enero a octubre fue de 704.195 que dejaron más de ₡401 millones; pero según estimaciones - incluyendo los meses de noviembre y diciembre- podría ascender a 845.034 toneladas con un ingreso superior a los ₡450 millones.

Sector Pacífico

En el sector pacífico, el INCOFER transporta principalmente hierro y granos (maíz y trigo) hacia el interior del país. Además, lleva localmente una considerable cantidad de abono para Fertica.

Todos los industriales de harinas, panificadoras y de galletas se benefician con la movilización de miles de toneladas de trigo, su principal materia prima, desde Puerto Caldera hasta el Valle Central.

El movimiento de carga en el pacífico ha experimentado un incremento significativo en los dos últimos años. En 1991 se acarrearón 250.769 toneladas con un ingreso superior a los ₡125 millones y en los primeros 10 meses de 1992 se movilizaron 270.057 toneladas que dejaron más de ₡174 millones, estimándose para finales del 92 el transporte de 324.068 toneladas y un monto superior a los ₡208 millones.

Sector Atlántico

La actividad bananera distribuida a todo lo largo de la Vertiente Atlántica, especialmente en el Valle de la Estrella, Río Frío, Guápiles y Siquirres, se beneficia directamente con el servicio de transporte

de carga que brinda el INCOFER.

Banano para exportación es el producto principal que se trasiega a través del sistema ferroviario desde las fincas bananeras de la Standard Fruit Company hasta el Puerto de Moín desde donde zarpan los embarques hacia los diversos puntos de destino. También, el INCOFER moviliza cartón y abono hacia el interior de la provincia, los cuales son utilizados en la producción y empaqueo de banano.

El movimiento de carga en esta región es constante y ascendente, ya que para 1991 se acarrearon 445.564 toneladas y de enero a octubre de 1992 se transportaron 434.138 toneladas que dejaron entradas por más de ¢ 226 millones, pero, según estimaciones, incluyendo noviembre y diciembre, estas cifras se elevarían a 520.966

toneladas para un ingreso de ¢271 millones.

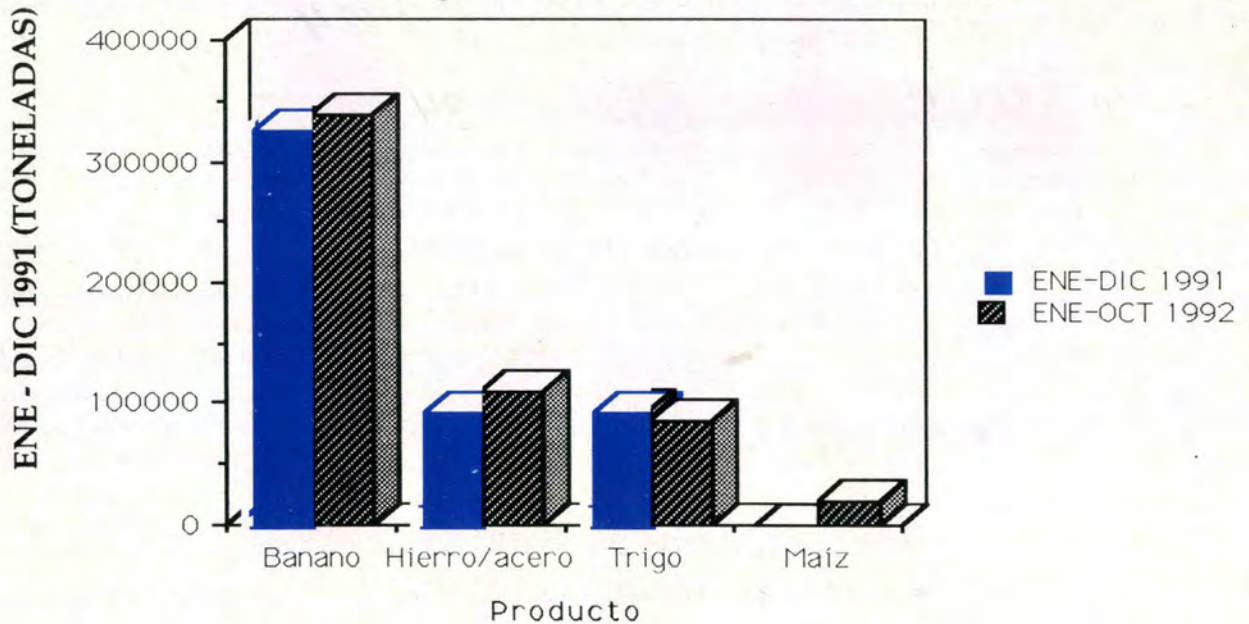
Mejoras

A lo largo de todo el año se realizaron mejoras en la red ferroviaria nacional, gracias a un empréstito que le otorgó el Banco Mundial al INCOFER. Para 1993 los trabajos continuarán hasta cubrir todo el territorio nacional.

Entre los planes de Mercadeo para 1993, se ha programado ampliar la cartera de clientes e incrementar el tonelaje de carga movilizada por usuario del servicio.

En la sección atlántica se pretende incorporar a otras compañías bananeras, especialmente las ubicadas en el Valle de La Estrella. El INCOFER no se detiene, más bien acelera su ritmo de desarrollo y expansión.

"Carga movilizada 1991-1992"



Recurso Humano

N

ninguna empresa es más que cada uno de sus empleados”, reza una famosa frase empleada por los expertos en la nueva filosofía de Calidad Total, vital para enfrentar la competitividad moderna.

La administración del INCOFER, mediante su Departamento de Recursos Humanos, ha emprendido una serie de mejoras en beneficio de sus empleados y del buen funcionamiento de la Institución.

La Institución se ha preocupado por renovar la filosofía y recuperar el espíritu de servicio que por años había distinguido al trabajador ferroviario. Su estructura organizacional se ha basado en la agrupación de recursos por especialidad profesional, para así no duplicar unidades que realizan funciones semejantes.

En ese sentido, el INCOFER ha virado hacia una estructura más eficiente y actualmente menos personal se encarga de las tareas tradicionales del ferrocarril.

sistema de control de tarjetas de asistencia, sanciones drásticas que contemplan hasta ocho días de suspensión por conducta inmoral y faltas de respeto. Asimismo, han mantenido una posición tajante con respecto a los empleados que cometen errores graves en perjuicio de la entidad, sin contemplar posiciones jerárquicas cuando ha ameritado su despido.

Con estos cambios, la Dirección de Recursos Humanos se ha ganado el respeto de todos. Cada reporte que llega es investigado, lo que ha hecho recobrar la confianza en esta instancia superior.

Otro aspecto que ha sido atendido es el servicio hacia el trabajador: agilidad en cuanto a la entrega de constancias de salario, trámite de acciones de personal y de reportes de subsidio por incapacidad. Toda la documentación está concentrada en un sistema de cómputo que le ha dado a la Dirección capacidad de respuesta inmediata.

Estas innovaciones han propiciado un control más directo, para efectos de información, de todos los empleados y mayor rendimiento, porque desde el punto de vista general, la entidad no gasta en recursos que no son indispensables y los trabajadores están plenamente identificados con la corriente productiva.

Los resultados no se han hecho esperar. Se ha recuperado la mística de trabajo y los trabajadores están dando más de sí para sacar adelante al ferrocarril.



El trabajador ferroviario trabaja con más ahínco, tras el estímulo de la Institución.

La Directora de Recursos Humanos, Licda. Rita Hernández, consideró que el mayor logro en los últimos dos años de administración “ha sido el cambio de actitud de los trabajadores y ello se ve reflejado en la disminución de causales de medidas disciplinarias”. De un 100 por ciento de faltas cometidas anteriormente, ese porcentaje ha disminuído a un 5 por ciento. La Licda. Hernández lo atribuye a la observancia por parte del personal de las medidas disciplinarias como llamadas de atención verbales y escritas.

El departamento ha tomado medidas estrictas para el personal, sin tener en cuenta su posición jerárquica. “Esto nos ha dado credibilidad y respeto”, afirmó.

Entre diversas acciones ejecutadas, se creó un

Centroamérica

Museo del Ferrocarril

Primer en

U

n sueño se hizo realidad. Tras años de esfuerzo y recopilación de materiales, el Museo del Ferrocarril abrirá sus puertas en marzo de 1993. Inauguración que estará a cargo del Presidente de La República, Lic. Rafael Angel Calderón Fournier.

La estrecha colaboración entre el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), el Ministerio de Cultura, Juventud y Deportes (MCJD), el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT) y la empresa privada, el Museo del Ferrocarril es una realidad para Costa Rica y Centroamérica. Hoy por hoy el primero y único en su género en esta parte del continente.

Tras efectuar varios recorridos por museos de España, Canadá y Estados Unidos, los funcionarios involucrados se dieron a la tarea de seleccionar todas las piezas calificadas como históricas que se encontraban en diversos departamentos y estaciones del ferrocarril.

Es así como se logró consolidar una significativa muestra de la historia del ferrocarril que estará expuesta en

Del mobiliario y equipo que se recuperó, el visitante podrá observar: máquinas sumadoras y de escribir manuales, teléfonos de magneto confeccionados en madera que datan de principios de siglo. Un telégrafo Siemens de Berlín, fabricado en 1938, cajas fuertes -grandes y pequeñas- extintores, manómetros de bronce (utilizados para marcar la presión de aire de las locomotoras) y un tacómetro (analizador y lectura de cintas).

Estarán en exhibición muebles como escritorios, sillas giratorias, bancos de andén y paragueros, todos ellos confeccionados a principios de siglo por los ebanistas del ferrocarril.

Hay una colección de moldes de madera, empleados a partir de 1920, para confeccionar piezas de locomotoras tanto a vapor como eléctricas. Esos moldes se empleaban en la sección de fundición para elaborar repuestos similares a los originales.

El visitante encontrará tres vagones totalmente remodelados y con diferentes funciones. Uno se destinará a la proyección de filmas, otro será un restaurante donde venderán comidas rápidas y en el tercero habrá una venta de "souvenirs".

El Museo tiene una extensión de 550 metros cuadrados y tendrá también una maqueta a escala de la ruta del ferrocarril a la provincia de Limón. Esta obra es producto de la ayuda incondicional de la Asociación de Ferromodelistas.

Así es como se recupera la historia de un servicio que ya sobrepasó su primer siglo de servicio a Costa Rica.



La antigua estación al Atlántico, hoy restaurada, abriga al nuevo Museo del Ferrocarril.

el Museo. Entre otras atracciones, el Museo tiene paneles de fotografías antiguas que datan de 1872 a 1982 y muestran cuatro grandes áreas de la trayectoria del ferrocarril: su arquitectura, equipo rodante, vías y estructura y su recurso humano.

En cuanto al equipo rodante se podrá encontrar, debidamente restaurada, la majestuosa "Locomotora 59", la cual fue importada por The Northern Railway Company en 1939. Tiene un peso de 78 toneladas y fue restaurada en mayo de 1992, gracias al trabajo minucioso y detallado del exferrocarrilero, Sr. Raymundo Da'costa.

Esta y otras locomotoras similares dejaron de funcionar en 1956, cuando la Northern introdujo las locomotoras diesel y eléctricas, tanto para transporte de carga como de pasajeros.

XIV reunión de COCAFER

Costa Rica sede de la

D

urante los días 3 y 4 de agosto se desarrolló en Costa Rica la XIV Reunión de Directores de la Comisión Centroamericana de Ferrocarriles (COCAFER), cuando se suscribió un convenio de cooperación con el Gobierno de España.

Para el Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), así como para el país en general, esta actividad revistió especial importancia, pues destacadas personalidades vinculadas a los sistemas ferroviarios de Guatemala, El Salvador, Nicaragua, Costa Rica, Panamá y España, se reunieron en nuestro país para dar paso a uno de los dos eventos anuales de la COCAFER.

También asistieron representantes de la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA), de la Asociación Latinoamericana de Ferrocarriles (ALAF) y del Banco Centroamericano de Integración Económica (BCIE), quienes en conjunto abordaron temas trascendentales como la unificación y mejora de la red ferroviaria y estudiaron la posibilidad de dotar al área de un canal seco que permita el movimiento interoceánico por vía terrestre, de mercancías a través de las seis naciones.



Representantes de toda Centroamérica discutieron sobre las mejoras de la red ferroviaria en el Istmo..

Como resultado se suscribió un convenio de cooperación técnica entre la COCAFER y la Red Nacional de Ferrocarriles de España (RENFE), mediante el cual la región centroamericana recibirá asistencia en capacitación de personal, contratos programa y análisis de viabilidad del proyecto de interconexión.

Según explicó el Presidente Ejecutivo del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (INCOFER), Ing. Guillermo Ruiz, la COCAFER ha servido para impulsar las medidas de reforzamiento de los sistemas ferroviarios nacionales, así como para continuar con la planificación de la integración centroamericana a mediano y largo plazo.

¿Qué es COCAFER?

La COCAFER fue fundada por la Secretaría de Integración Económica de Centroamérica (SIECA) en 1985 con el objetivo de procurar programas de cooperación horizontal entre los ferrocarriles del istmo.

La COCAFER es la respuesta a la necesidad de impulsar el mejoramiento, expansión y modernización de los ferrocarriles de cada país del istmo centroamericano e integrarlos al sistema de transporte regional, en procura de

beneficiar al sistema productivo y la organización social de las naciones centroamericanas.

En los primeros cinco años se obtuvieron importantes frutos en las áreas técnicas y de capacitación, pero es hasta los últimos dos años, cuando el organismo se reactivó tras un enfoque de avanzada y en procura de una real integración ferroviaria en Centroamérica.

En la actualidad, la COCAFER impulsa el desarrollo del Plan Maestro Ferroviario Centroamericano que incluye la puesta en marcha de dos proyectos regionales a mediano y largo plazo, como son los del Corredor Ferroviario del Bloque Norte (Guatemala, El Salvador y Honduras) y el Corredor Ferroviario del Bloque Sur (Nicaragua, Costa Rica y Panamá).

Los proyectos, cuyos costos ascienden a los \$500 millones, pretenden propiciar la movilización de pasajeros y mercancía dentro de la región y hacia el mercado norteamericano a bajo costo, trasladando de norte a sur y de este a oeste, los productos de las regiones del continente.

La fase de la Red Centroamericana de Ferrocarriles denominada Corredor Sur, interconectará a los puertos caribeños de Cristóbal Colón en Panamá, Limón en Costa Rica y Corinto en la costa del pacífico nicaragüense. El trayecto tendrá una extensión de 1.154 kilómetros y se requiere una inversión de \$300 millones.

El Corredor Norte saldrá de Puerto Acajutla en la costa del pacífico en El Salvador, pasando por el territorio de Guatemala, hasta llegar a Puerto Cortés, en el Caribe de Honduras. La extensión será de 560 kilómetros y su costo es de \$200 millones.

humano del INCOFER"

Así opinan nuestros clientes

"Confiamos en el elemento

E

l servicio de carga que brinda el INCOFER satisface a todos sus clientes, quienes anualmente acarrearán miles de toneladas de productos diversos ya sea para exportación o importación. Las empresas vinculadas con el INCOFER han fortalecido su relación en los últimos años, especialmente por el trato preferencial y la alta calidad del elemento humano de la institución.

Don Omar Vega, Coordinador General de la compañía Transitaria, aseguró que ellos movilizan más de 111.118 toneladas de hierro al año lo que genera más de €113 millones de ingreso para el sistema ferroviario.

"Desde que don José Pujol fundó las empresas hemos empleado el tren para trasladar el hierro desde Puntarenas -antes- y ahora desde Caldera hasta nuestras compañías Tubotico y Galvatica en Pavas, así como Laminadora Costarricense en Colima de Tibás. También, se transporta abono para Abonos Agro, el cual queda almacenado en las instalaciones de la Estación al Pacífico", agregó.

Entre los beneficios que obtienen con el servicio del INCOFER, el Sr. Vega indicó que las tarifas son las más favorables con respecto a otros medios de transporte, además del trato amable que reciben por parte de los funcionarios de la institución.

Por su parte, el Sr. Juan Luis Corella, de la Standard Fruit Company, sostiene que el servicio brindado por el sistema de transporte ferroviario es excelente.

"Desde hace muchísimos años utilizamos el ferrocarril para transportar el banano de exportación, así como nuestros insumos: cajas de cartón y fertilizantes", añadió.

La Standard Fruit Company acarrea más de 400 mil toneladas de banano para exportación al año desde todas sus fincas en la zona atlántica hasta las instalaciones portuarias de Moín.

En el caso de la Corporación Pipasa, el Sr. Enrique Salas manifestó que en 1992 movilizaron 30 mil toneladas de maíz desde Caldera hasta sus instalaciones, lo que generó más de €20 millones para el Instituto.

"En este año que hemos trabajado con el INCOFER para el acarreo de maíz, hemos reducido los costos de

transporte, lo cual nos da ventajas competitivas con respecto a las compañías extranjeras que ingresarán al país con la apertura de mercados", sostuvo.

Aseguró que en el INCOFER han encontrado elemento humano altamente capacitado y el equipo necesario para agilizar y asegurar el aprovisionamiento de este grano.

"Hay en ellos disponibilidad, lo cual nos está permitiendo trabajar en conjunto e integrar al INCOFER dentro de las políticas de mejoramiento continuo que ha puesto en marcha la Corporación. Gracias a ello, el último embarque se transportó por vía férrea en un 100 por ciento", agregó.

Para 1993 la Corporación Pipasa espera incrementar a 50.000 toneladas de maíz su movimiento anual por medio del ferrocarril, lo que significará más de €35 millones en ingresos para el INCOFER.

Cientes satisfechos son la mejor muestra de la excelente labor que el Instituto Costarricense de Ferrocarriles realiza en favor de la economía nacional.