

Menú principal

Noticias

- ▶ Nacionales
- ▶ Sucesos
- ▶ Deportes
- ▶ Internacionales
- ▶ Economía
- ▶ Aldea Global
- ▶ Week in Review
- ▶ Caso ICE-Alcatel
- ▶ Caso CCSS-Fischel
- ▶ Ediciones anteriores

Editoriales y Opinión

- ▶ Opinión
- ▶ Cartas
- ▶ Chats
- ▶ Foros

Ocio y Cultura

- ▶ Concurso Digigol
- ▶ Campeonato 2004-2005
- ▶ Calendario 2005
- ▶ Viva (Entretenimiento)
- ▶ Áncora (Cultura)
- ▶ Tiempo Libre
- ▶ Teleguía
- ▶ Proa (revista dominical)
- ▶ La Nación en Imágenes
- ▶ Revista Salud
- ▶ Cinemania
- ▶ Tarjetas
- ▶ Horóscopo
- ▶ Crucigrama
- ▶ Sitios Costa Rica

ENCUESTAS

ENCUESTAS

Educación y Ciencia

- ▶ Zurquí (Niños)
- ▶ Estación 21
- ▶ Raíces (Geneología)
- ▶ Tribuna Idioma

Otros formatos

- ▶ Nación.com para PDA
- ▶ Nación.com para celulares
- ▶ Nación.com en RSS (XML)
- ▶ Noticias por e-mail

[Servicios](#) | [Archivo](#) | [Escribanos](#) | [Economicos.com](#) | [Fax gratis](#) | [En PDA, celular, e-mail, RSS](#)

Última Hora

- ▶ Sala de Redacción
- ▶ Costa Rica Hoy
- ▶ Centroamérica Hoy
- ▶ Latinoamérica Hoy
- ▶ Mundo Hoy
- ▶ Futbol en Costa Rica
- ▶ Futbol en América
- ▶ Futbol en el Mundo
- ▶ Otros Deportes
- ▶ Economía en América
- ▶ Economía en el Mundo

 [Volver a Portada](#)



Estado del tiempo

San José
 26-16°C
 Golfito
 34-23°C
[Página Meteorológico](#)

Galería Comercial

- ▶ El Empleo.com
- ▶ Economicos.com
- ▶ Metro cuadrado
- ▶ Suscríbese La Nación
- ▶ Reglamento: Promoción Concierto Andrea Bocelli

Además...

- ▶ Campeonato de Futbol 2004-2005
- ▶ Obituario
- ▶ Diario Oficial La Gaceta
- ▶ Reglamento: Promoción Concierto Andrea Bocelli
- ▶ Reglamento: Promoción Ópera La Traviata
- ▶ Reglamento promoción Perfil/Aretes tipo cristal de Murano
- ▶ Reglamento promoción La Ninfa/Revista Su Casa
- ▶ Promoción Perfil/Terranova
- ▶ Reglamento enciclopedia Salvat

Noticias Nacionales:

Se quedó sin dinero para el resto de la Administración

Gobierno tiró la toalla con las grandes obras viales

Costa Rica pierde \$300 millones al año por cinco carreteras aún sin concluir. Contraloría alega que lentitud de trámites es culpa de la Administración

Vanessa Loaiza N.
 vloaiza@nacion.com



La vía a San Ramón soporta cientos de furgones; mientras, la reactivación del ferrocarril es un sueño. Eddy Rojas/LA NACIÓN

La administración Pacheco descartó que pueda arrancar la construcción de una serie de obras importantes de infraestructura antes de que termine su mandato.

El Gobierno tiró la toalla con proyectos para ampliar varias carreteras a cuatro carriles, la modernización del puerto de Caldera, en el Pacífico, un tren rápido en la capital y el entubado sanitario del área metropolitana.

Además:

- ▶ Tren metropolitano se quedó en papel
- ▶ Solo los puentes y nada más
- ▶ El estrecho camino hacia Limón
- ▶ Herencias para el próximo gobierno
- ▶ En pocas palabras: Federico Carrillo, Ministro de Hacienda

La falta de dinero es la principal razón que da el Ministerio de Obras Públicas y Transportes (MOPT). Sin embargo, el engorroso sistema de contratación privada también tiene culpa.

Nunca hay plata. La falta de recursos parece ser la mejor excusa para que los planos de los proyectos se llenen de telarañas en los anaqueles de los ministerios.

El Consejo Nacional de Vialidad (Conavi) alegó que un recorte de \$35.000 millones en el presupuesto del 2005 le impide invertir en obras nuevas.

Randall Quirós, jerarca del MOPT, aseguró que en los últimos 15 meses de la administración de Abel Pacheco no habrá inversión en obras nuevas, pues

los \$2.500 millones que pretende liberar del presupuesto del MOPT son para bacheo y mantenimiento de vías.

La Nación investigó en qué estado se encuentran nueve proyectos viales, el alcantarillado sanitario, la reactivación del ferrocarril y la nueva cárcel de Pococí. Todas estas iniciativas se encuentran atoradas o avanzan muy lento.

Esta situación tiene un impacto para el sector productivo. De hecho, el país pierde \$300 millones al año por el atraso con la vía a Caldera, el anillo periférico de la capital, así como la ampliación de las rutas a San Ramón, Cartago y Limón.

Rocío Aguilar, directora del Consejo Nacional de Concesiones, explicó que estas estimaciones se basan en los tiempos de traslado por carretera, en el deterioro de la red vial actual y en los costos de reparar el parque automotor.

■ Especiales

► Especiales

■ Quienes somos

► Anúnciese en

nacion.com

► Preguntas frecuentes

nacion.com

► Edición más actual

nacion.com

► Equipo de

nacion.com

► Emails de Redacción

► Tarifario La Nación

2005

► **Trabaje en Grupo**

Nación

Aguilar añadió que existen estándares internacionales que aseguran que por cada centavo de dólar que no se invierte en un año, después el costo de esa obra se triplica, porque deben agregarse los gastos de rehabilitar las carreteras disponibles y el aumento en los materiales de construcción.

Engorroso proceso. La otra de las trabas al desarrollo tiene que ver con el engorroso sistema de licitación de las obras públicas.

Aguilar reconoce que una licitación puede tardar dos años en resolverse, desde que sale el cartel de licitación y hasta que se refrenda el contrato en la Contraloría General de la República.

Si alguna de las empresas que no ganaron decide apelar, la historia puede ser aún peor. En esas condiciones, los inversionistas internacionales tienen sus reticencias para trabajar en Costa Rica, admitió el ministro Quirós.

Un ejemplo de esta situación es el contrato del tramo San José-Caldera, donde dos empresas han desistido de construirlo.

También hay quejas de que la Contraloría tarda demasiado en decidir si aprueba un contrato o en resolver una apelación.

Pero la contralora a.í., Marta Acosta, insistió en que la institución tiene plazos específicos: 30 días para refrendar un contrato o 40 días para una apelación.

Si los contratos no salen rápido, no es por la Contraloría, sino por la lentitud de la Administración, dice Acosta.

Declaraciones

"Los proyectos no están enterrados. No serán de este Gobierno porque el Consejo no trabaja para un solo gobierno.

Rocío Aguilar

Directora del Consejo Nacional de Concesiones

"Para las obras pendientes hay que esperar a que entren recursos. Estoy como una lora, 'no hay plata'.

Rándall Quirós

Ministro de Obras Públicas y Transportes

► Reglamento promoción de DVD Sony Music

► Anexo a Reglamento promoción DVD Sony Music

Tren metropolitano se quedó en papel

Vanessa Loaiza N.

vloaiza@nacion.com

Los antisociales seguirán robándose los rieles para venderlos en las fundiciones y los vagones no atravesarán San José. El sueño de un nuevo tren eléctrico metropolitano se quedó en el papel.

Eduardo Brenes, secretario del Plan Nacional de Desarrollo Urbano (PNUD), confirmó la semana anterior a *La Nación* que no se iba a adjudicar la última fase del proyecto del tren.

Ésta incluía el estudio de factibilidad del proyecto entre San Pedro de Montes de Oca y Heredia, el cartel y la concesión de la obra.

Brenes prefirió no ahondar en las razones que pesaron para que la obra no saliera a concurso.

No obstante, fuentes cercanas al proyecto argumentaron que se agotó el dinero que había presupuestado el Consejo Nacional de Concesiones.

En los últimos 15 años, este es uno de los proyectos con más estudios realizados: 35 en

total.

La meta consistía en combinar los beneficios de un tren de pasajeros con el denominado plan de sectorización de los autobuses que ingresan a la ciudad capital.

Barata y rápida. Eduardo Brenes argumentó que el proyecto era de los más baratos que se podían diseñar para la capital, pues los inversionistas no tenían que pagar expropiaciones.

El derecho de la vía férrea le pertenece al Estado.

Otra ventaja era el tiempo de traslado, estimado en 26 minutos, para cumplir con los 12,5 kilómetros que separan a Heredia de Montes de Oca.

Tendría un costo inferior a \$1 por pasajero y pretendía trasladar a 60.000 personas a diario.

Eduardo Brenes estimó que la ciudad será cada vez más un sitio colapsado si no hay soluciones para el transporte masivo.

El Ministerio de Obras Públicas y Transportes agregó que el plan para reactivar el ferrocarril de carga también viaja hacia un destino incierto, sin proyectos concretos a la vista.

Solo los puentes y nada más

Vanessa Loaiza
vloaiza@nacion.com

Los puentes mayores de la ruta San José-Caldera llevan 38 meses esperando una calle asfaltada y bien señalizada.

Desde diciembre del 2001 están todos construidos, pero el calvario para que alguien asuma la vía parece de nunca acabar. Los que más sufren son los conductores que "se la juegan" a través del camino de lastre que hay ahora.

Manuel León, un técnico en telecomunicaciones, utiliza esta ruta para ir a realizar trabajos en la Escuela Centroamericana de Ganadería en Balsa de Atenas.

"De Santa Ana a Atenas duro una hora, si lo hiciera por el otro lado serían dos horas. Esto aunque el camino esté malo".

Miguel Enrique Jiménez González, agente de ventas, también usa la ruta porque se economiza 40 minutos de tiempo entre Atenas y Turrúcares. De haberse terminado esta carretera, afirma que su camión se dañaría menos.

Después de tres años y dos meses un nuevo consorcio español, portugués y costarricense, está interesado en asumir el proyecto de 77 kilómetros.

Sería la segunda empresa que pasa por aquí en tres años. La última, el grupo Covisa-Lavalin, desistió del plan cuando no tuvo certeza de que el Gobierno cumpliría con las expropiaciones que faltan.

Como anécdota, la contralora a.i. de la República, Marta Acosta, recordó que hace 35 años, cuando estaba en la escuela, el Gobierno de turno le prometió una "vía a Puntarenas en 45 minutos".



Polvo y puentes, es todo lo que existe hacia Caldera.

El estrecho camino hacia Limón

Vanessa Loaizay Marvin Carvajal
vloaiza@nacion.com

Llegar a puerto Limón, una de las principales rutas de salida de la producción tica, es un dolor de cabeza para los transportistas.

Una ruta con extensos tramos de solo dos carriles y constantemente bloqueada por los derrumbes, es la principal amenaza que afronta el sector productivo.

Autobuseros, conductores de carga pesada y vehículos livianos lidian a diario con la estrechez de la Braulio Carrillo y la Saopín.



Carlos Artavia se queja de la poca señalización hacia Limón.

Según Carlos Artavia, chofer de la transportista GASH, el principal problema es que en cualquier curva puede toparse de frente con equipo pesado. Si para colmo, está varado, "la mitad de la calle está obstruida" y hay que invadir el carril contrario. Por último, la falta de señalización, la hace una ruta peligrosa.

Las esperanzas de ampliar la vía todavía no están claras. Por ahora, el Consejo Nacional de Concesiones valora la oferta de la constructora colombiana Conalvías, que se ofreció a realizar los estudios técnicos, legales, ambientales y financieros que faltan.

Estos definirán cuántos carriles se necesitan y el costo del proyecto. Si Conalvías no gana una eventual concesión de la obra, la empresa adjudicada tendría que pagarle los estudios realizados.

Mientras tanto, Gerardo Guido, trailerero que viaja constantemente por esta ruta seguirán quejándose de Limón, pues los tiempos de recorrido son más lentos que cuando viaja por las carreteras panameñas, que él recuerda "a cuatro carriles, demarcadas y sin huecos".

En pocas palabras: Federico Carrillo, Ministro de Hacienda

El Conavi dice que no tiene dinero para grandes obras por los recortes de Hacienda. ¿Su Ministerio es responsable del retraso en infraestructura vial?

El difícil balance es que con la estructura actual de las finanzas públicas, cualquier inversión en infraestructura se realiza sin contar con el ingreso para dicho gasto. Por ello, esta inversión debe ser pagada por los costarricenses en forma de una alza en el costo de la vida que afecta a todos por igual.

También se acusa a su Ministerio de quitarle dinero a otras dependencias para "tapar sus propios huecos". ¿Qué opina al respecto?

Los 'huecos' de Hacienda son precisamente el pago de los salarios a los empleados públicos, pensiones a los maestros y el pago de intereses de la deuda pública que nos heredaron los gobernantes que gastaron sin tener los ingresos para ello.

¿Está usted de acuerdo con los destinos específicos como el que le da contenido presupuestario al Conavi?

Me parece que el Ejecutivo debería tener la flexibilidad de manejar los gastos según la coyuntura que atraviese el país.

¿Qué ofrece como alternativa para no retrasar más el desarrollo del país?

El plan fiscal.

Carreteras:

Gobiernos en deuda

43 años y nada

1962k

Costanera Sur se idea como una sugerencia del Banco Centroamericano de Integración Económica para unir Barranca-Palmar.

1989k

Se rescinde contrato con la firma Agroman, tras detectar pagos excesivos. La obra pasa de ¢445 millones a más de ¢1.822 millones.

2004k

Arranque de obras estaba prometido para diciembre. Hasta hoy, el Gobierno pretende amarrar un nuevo préstamo externo.

Herencias para el próximo gobierno

Ruta a Cartago

Requisitos ambientales exigen más expropiaciones en Hacienda Vieja. Arrancaría en el 2007 por \$74,5 millones.

Alcantarillado

Hay un préstamo japonés por \$150 millones que aún no ha sido aprobado por el Congreso. AyA espera la venia para el 2006.

Ferrocarril

No hay bocetos para concesionar transporte de carga. Para pasajeros hay unos 35 planes que datan desde los años 60.

Anillo periférico

Requiere de expropiaciones por \$50 millones. Podría salir a licitación en el 2006 como concesión de obra pública.

Ruta a Heredia

Estudios recomiendan que si esta vía se construye, el anillo periférico debe retrasarse 10 años para evitar choque de peajes.

Cárcel de Pococí

Gobierno tiene viabilidad jurídica para concesionar la obra, pero no sabe si habrá apoyo político y económico para ejecutarla.

Corredor Pavas

MOPT está negociando con Hacienda para buscar un crédito internacional por \$20 millones. No arranca en esta administración.

Vía a San Ramón

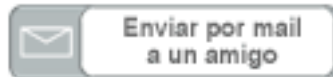
Si no hay más retrasos, el contrato quedaría aprobado en 60 días. Obras por \$200 millones están previstas para abril, 2006.

Circunvalación

No arrancará ni en el 2007 por la falta de presupuesto del Conavi. La interconexión norte de San José pende hace 30 años.

Túneles

Por recortes presupuestarios, los túneles en las rotondas de circunvalación están pospuestos para el próximo gobierno.



© 2005. LA NACION S.A. El contenido de nacion.com no puede ser reproducido, transmitido ni distribuido total o parcialmente sin la autorización previa y por escrito de La Nación S.A.
Si usted necesita mayor información o brindar recomendaciones, escriba a webmaster@nacion.com
Apartado postal: 10138-1000 San José, Costa Rica. Número telefónico: (506) 247-4747. Fax: (506) 247-5022.