



San José, Costa Rica. Martes 22 de junio, 1999

Nacionales ▶

Deportes ▶

Revista Viva ▶

Internacionales ▶

Opinión ▶

Economía ▶

Suplementos ▶

Sitios Especiales ▶

English ▶

Cartas ▶

Portada

Si tiene alguna sugerencia o comentario, escriba a nuestros [redactores](#).

[Obituario](#)[La Gaceta en breve](#)[Diario Oficial La Gaceta](#)[Columna Raíces](#)[Revista Estación 21](#)[Sitios de Costa Rica](#)[Servicios](#)[Tiras cómicas](#)**Noticias Nacionales:**

Ferrocarril avanza despacio ▾

[Ir a noticia](#)**Incofer busca contratos de transporte de carga****Ferrocarril avanza despacio**• *Licitarán administración del sistema****Montserrat Solano***  
*Redactor de La Nación*

Las ruedas de las locomotoras número 87, 81 y otras chillan de nuevo sobre la oxidada línea férrea hacia el Pacífico, a la cabeza de vagones cargados de mercadería, pero los conductores se cuidan de no acelerar demasiado pues, aunque los rieles son transitables, no se encuentran en condiciones ideales.

Además, toman en cuenta que la prolongada ausencia del tren -desde el 27 de junio de 1995- en esa ruta hizo olvidar a quienes desplazan sus vehículos por las carreteras que el tren es un peligro en los cruces de vía, por lo cual evitan hacer el -por ahora- único viaje diario de ida y vuelta al litoral del Pacífico en horas pico.

Pero, al parecer, hay una razón más, de mucho peso, que evita la movilización continua del convoy por esa ruta, y es la escasez de

**CAUTELA.**

Los trenes ruedan de nuevo, incluso por San José. Los pasos a nivel obligan a disminuir la velocidad, por temor a la imprudencia de los conductores de vehículos.

contratos de transporte de carga.

Por el momento se trabaja en el acarreo de 7.000 toneladas de varilla de construcción para la empresa Laminadora Costarricense S.A., entre Caldera y San José, y apenas se está en conversaciones con la Corporación Pipasa y Molinos de Costa Rica S.A para definir otras tareas, dijeron fuentes del Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer).

Mientras tanto, en el Atlántico, el tren retornó a su actividad el 22 de diciembre pasado, para transportar banano de la compañía Standard Fruit Company, que hasta ahora llevó a puerto un total de 4,2 millones de cajas de la fruta.

El reto para los jerarcas del Incofer es demostrar a posibles interesados que el tren de carga es rentable en Costa Rica, pues la explotación del sistema ferroviario será sacada a licitación, para lo que se tendrá preparado el cartel en diciembre próximo.

Los lineamientos para una licitación serán determinados mediante un estudio de factibilidad, que se realizará gracias a una donación de ¢98.945.000 del Gobierno español.

Por otra parte, la puesta en marcha de los trenes ha vuelto a plantear la inquietud sobre los derechos de vía usurpados por particulares, aunque, según Guillermo Ruiz, coordinador de la Presidencia de la República para el Incofer, este ente busca recuperarlos, pues son de su pertenencia. Aclaró, eso sí, que esas ocupaciones no dificultan el paso de las máquinas.

## **Retomar lo viejo**

"La vía no está excelente, pero sí se puede jalar carga. El problema es con el agua", comentó el maquinista Guillermo Hernández.

Luis Diego Bolaños, ingeniero y miembro del consejo directivo de Incofer, explicó que la falta de uso, provoca problemas de nivelación en las líneas.

Las dificultades se dan, principalmente, en las curvas, donde el mantenimiento debió ser mayor. "Ahora hay que ver qué daños produce

la locomotora al pasar", agregó.

Ruiz informó que se invirtieron unos ¢50 millones en durmientes, para que la carga viaje segura.

Por el momento, se utilizan las locomotoras de diesel, pues luego de la clausura de los viajes, en 1995, se prescindió del sistema eléctrico debido a los robos de cables, principalmente.

Otro aspecto que entraba el proceso es el de los derechos de vía. Fuentes del Incofer indicaron que existen cerca de 1.600 usurpaciones de los 7,5 metros a cada lado de la línea férrea, de las que en un 70 por ciento son calificadas graves, pues difícilmente habrá una solución pronta al incluir complejos habitacionales, como en el caso del Invu-Las Cañas, en Alajuela.

En los últimos dos años, de los 70 casos notificados, un 30 por ciento terminaron en desalojo, otro 30 por ciento llegó a un arreglo con el Incofer, y un 40 por ciento se encuentra en alguna sede judicial, donde se estima que tardarán entre cinco y diez años para ser resueltos.

Manuel Gutiérrez Solís, gerente de Laminadora Costarricense, dijo que el transporte de varilla que contrataron con el Incofer se debió a que el material llegó por el Pacífico, pero normalmente es traído por el Atlántico.

Lamentó que por medio del tren se tarde 45 días para trasladar las 7.000 toneladas de materiales.

Para Bolaños, uno de los problemas que tendrá que afrontar el ferrocarril al Pacífico en el momento de una posible concesión es que, si se le compara con el del Atlántico, su rentabilidad es más baja pues, por la topografía, puede transportar menos carros a la vez.

Esto fue negado categóricamente por Ruiz, quien recordó que, en sus mejores tiempos, en el Pacífico se transportaban 35.000 toneladas mensuales, y más se quiere duplicar esa cifra.

Lo que sí está lejos de concretarse es el transporte de pasajeros.

Según Ruiz, este no es rentable en ninguna parte del mundo pero, de todas formas, será el concesionario quien decida.

Archivo Digital ▶

Escribanos ▶

Fax gratis ▶

Servicios ▶

Avisos Económicos ▶

Patrocinador de La Nacion Digital



---

© 1999. LA NACION S.A. El contenido de La Nación Digital 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.co.cr](mailto:webmaster@nacion.co.cr)