UNIVERSIDAD DE COSTA RICA

Dos consorcios internacionales dan a conocer propuestas de Canal Seco para Costa Rica

Un ferrocarril uniría los dos mares a través de las llanuras del norte

19 NOV 2014 Ciencia y Tecnología

El Canal seco interoceánico atravesaría las llanuras del norte del país. En el mapa se muestra la ruta propuesta por la compañía Amega cuyo punto de partida en el Atlántico sería el un nuevo muelle integrado a los existentes en Moín (foto tomada de http://es.amegaholdingsinc.com).

Unir el océano Pacífico con el mar Caribe por medio de un ferrocarril dedicado exclusivamente al transporte de contenedores, utilizando las llanuras del norte es el plan que contempla el país desde la década de los 80 y que debido a la necesidades del comercio mundial, podría ser a mediano plazo una realidad mediante la concesión de obra pública.

Dos consorcios internacionales con experiencia en la construcción de infraestructuras de este tipo, con sucursal en Costa Rica, **presentaron recientemente sus propuesta para la realización de este mega proyecto,** convocados por el Laboratorio Nacional de Materiales y Modelos Estructurales, Lanamme y el Centro de Investigación y Estudios Políticos, CIEP.

Se trata de las empresas Tico que significa Tren Interoceánico Continental y Amega Americas Gateway Development Corporation, ambas de capital norteamericano, cuyos socios costarricenses el arquitecto Rafael Esquivel Yglesias de Tico, y José Roberto Dengo Garrón de Amega, explicaron la importancia de esta nueva vía de comunicación interoceánica y sus planes para llevarla a cabo en el país.

Desarrollo del norte

El arquitecto Esquivel recordó que desde el año 2004 el consorcio norteamericano se interesó en la construcción de un canal seco en Costa Rica, y que **el proyecto que presentaron al gobierno se basa en una propuesta de 1980 que había hecho la empresa nacional BEL Ingeniería.**

Rafael Esquivel de la compañia Tico dijo que ya presentaron su postulación al Consejo de Concesiones para la construcción del canal seco. Justificó que con este mega proyecto se atraería el comercio de la ruta de Asia, China, Japón, India hacia América del Norte y Sur (foto Anel Kenjekeeva).

El proyecto de Tico consta de **dos puertos uno en Punta Descartes en el Pacífico norte y otro en Parismina en el Atlántico** con trasiego directo de contenedores de barco a tren y de tren a barco.

"No nos cabe duda que es el proyecto más grande que se ha presentado en Costa Rica" En Punta Descartes se construiría un puerto para dos embarcaciones de 18 mil a 20 mil contenedores que irían directos a la línea férrea, mientras que en Parismina habría un atracadero para buques grandes y tres atracaderos para barcos más pequeños que puedan dirigirse luego a la parte este de los Estados Unidos, Sur América y a Europa.

Una de las ventajas del canal seco que mencionó Rafael Esquivel con respecto al Canal de Panamá es que se **podrán pasar mercaderías proveniente de barcos de carga de hasta 20 mil contenedores**, cuya magnitud no es posible que atraviesen el Canal en el sur aún con la ampliación que le están realizando.

Esquivel considera que el paso de un ferrocarril de un mar al otro pasando por Guanacaste, Alajuela, Heredia y Limón permitiría el desarrollo de Costa Rica "por los patios de atrás" que no es lo usual en el país, pero que **traería progreso a esas zonas con mejores carreteras, oleoductos y zonas francas, etc.**

José Roberto Dengo manifestó que la corporación Amega tiene la idea de crear un a bahía de puertos integrados compatibles y complementarios de servicios especializados en Moín, para ofrecer tarifas y recibir barcos de mayor capacidad (foto Anel Kenjekeeva).

Reactivación de la economía

Por su parte José Roberto Dengo, de Amega, manifestó que esta empresa también propone la construcción de dos puertos, con la diferencia de que el puerto en **el Atlántico sería en la Bahía de Moín.**

De esta forma se complementaría con los puertos existentes en Limón y **se usaría como un gran centro de logística, distribución y almacenamiento de carga**, para la movilización de contendores, de barcos grandes a embarcaciones más pequeñas, que puedan distribuir las mercancías en la región.

En cuanto al ferrocarril, Dengo dijo que Amega contempla la construcción de **360 kilómetros de vías entre los dos puertos**, con un movimiento de nueve trenes de 100 vagones al día en cada dirección.

Todo el proyecto representa según Amega una inversión aproximada a los 500 millones de dólares, lo que traería la generación de entre **3000 a 5000 puestos de trabajo en la construcción y 1000 puestos directos en la fase operativa**

El director del CIEP Dr. Alberto Cortés dijo que el 98% de la facturación intercontinental del comercio y el 60% del comercio mundial se transporta en contenedores. Dio a conocer los otros proyectos de canal comercial de Centro América, región que se encuentra en el centro de las principales rutas marítimas (foto Anel Kenjekeeva).

Añadió Dengo que debido a la ubicación estratégica de Costa Rica y confirmado por un estudio de Banco Interamericano de Desarrollo (BID), el puerto de Moín se define como el lugar ideal de transbordo dado el trasiego de barcos en Centro América. "Estamos en el centro del movimiento de navegación comercial de la región" afirmó el empresario.

Posición estratégica en la región

El director del Centro de Investigación y Estudios Políticos, **Dr. Alberto Cortés Ramos** también destacó la posición geográfica privilegiada que tiene Costa Rica entre dos masas continentales y con **la posibilidad de conectar dos océanos, en los cuales el comercio**

desde Asia con dirección a los Estados Unidos y al resto de América y Europa se ha vuelto cada más constante.

Tomando en cuenta, dijo Cortés, el mega puerto que se construirá en Mariel, Cuba, los tiempos de espera en el Canal de Panamá, la disminución de costos de transporte por tierra y la seguridad que brinda el país, un canal seco podría ser una posibilidad para el desarrollo económico y social a mediano plazo.

El politólogo considera que los gobiernos de Costa Rica deberían "mirar más hacia el resto de la región para propiciar acuerdos aduaneros de transporte de mercancías y personas, a tono con el potencial canalero de puente geográfico que es el Istmo de Centro América".

El auditorio del Lanamme acogió gran cantidad de público interesado en el tema. al finalizar la exposiciones mucho de los asistentes hicieron preguntas a los empresarios de Amega y Tico (foto Anel Kenjekeeva).

Además, recomendó que **"este proyecto debería contemplar el más bajo impacto ambiental en un territorio rico en biodiversidad, encadenamientos económicos y desarrollo social para nuestro país".**

El ingeniero **Guillermo Loría Salazar** del Lanamme comentó al respecto que se han salido un poco de su labor de inspección de carreteras, para conocer más de cerca lo que piensan las comunidades del norte del país y tratar de entender el desarrollo económico y social de esta zona.

El estándar de carreteras para esta región debería ser de cuatro carriles, con pendientes adecuadas y curvas mínimas, dijo Loría. Recordó que la zona en donde se esperaría la construcción de la línea férrea para el canal seco son llanuras de baja altura "ideales para el desarrollo de este tipo de infraestructura".

La mesa redonda sobre ***Costa Rica y el canal seco: impactos y desafíos*** se realizó el 30 de octubre en el auditorio del Lanamme, al que asistió numeroso público, muchos de los

presentes eran funcionarios del área de ingeniería y construcción del país.

Elizabeth Rojas Arias
Periodista Oficina de Divulgación e Información
elizabeth.rojas@ucr.ac.cr

Etiquetas: canal seco, lanamme, comercio internacional, contenedores, ferrocarril, amega, tico.