



Especial de movilidad e infraestructura vial

Incofer: relato de un descarrilamiento político

La presidencia ejecutiva del Incofer sufrió un sonado cambio de timón durante la elaboración de este reportaje.

Mientras el Gobierno justificó con “atrasos en los proyectos” el despido del ahora expresidente ejecutivo del Incofer, Arce criticó la falta de comunicación del Gobierno central

23 ABR 2023 Sociedad

Como parte de la historia del “quita y pon” que sufren los diferentes proyectos relacionados con el tren de pasajeros, mientras se elaboraba este reportaje la [Administración de Rodrigo Chaves Robles decidió despedir a Mario Arce Guillén, ahora expresidente del Incofer](#), el pasado 15 de marzo.

Hasta aquel momento, **el exjerarca impulsaba cuatro proyectos** para expandir el uso del tren: el [Tren Rápido de Pasajeros \(TRP\)](#) entre San José y Cartago, el [Tren Eléctrico de Carga \(Telca\)](#) entre Sarapiquí de Heredia y Moín, la rehabilitación del [tren de carga y pasajeros al Pacífico](#) y, por último y más recientemente, un **tren autónomo** —sin conductor— que iría **desde el Aeropuerto Juan Santamaría a tres puntos de la ciudad de Alajuela** y que conectaría con el ramal del Incofer que ya existe. Este último ya inició sus estudios de prefactibilidad.

Al cierre de este reportaje, **el futuro concreto de estas cuatro iniciativas es una incógnita**, pues aunque el nuevo jerarca de Incofer, [Álvaro Bermúdez Peña](#), asegura que dará

continuidad a cada uno de ellos, aún no tiene definidos ni los plazos ni los costos. De hecho, también asegura que no puede dar garantía de que estos se puedan ejecutar antes de que termine esta administración.

"Dime que te diré"

En lo político, la destitución también tuvo su historia: una semana antes de su salida, **Arce contradijo al ministro de [Obras Públicas y Transportes](#) (MOPT), Luis Amador Jiménez, quien [aseguró al medio digital El Observador](#) que el proyecto del TRP no iba a quedar listo en esta administración.**

Pocos días antes de esas declaraciones del jerarca del MOPT, el expresidente ejecutivo del Incofer había dicho en una entrevista para este reportaje que el TRP era el principal proyecto de pasajeros de esta administración. Por eso, fue necesario volverlo a contactar para saber, a ciencia cierta, el **futuro de esta iniciativa.**

En esta nueva oportunidad, **Arce mantuvo que el TRP se concluiría en este Gobierno** si los trámites de factibilidad se agilizaban. Además, aclaró que la **afirmación del ministro era errónea**, ya que en ningún momento había sido consultado al respecto por el MOPT.

A la vez, informó que si bien hubo atrasos en los estudios, esto ocurrió debido a **algunos contratiempos que hubo en contrataciones** de los estudios previos, cuyo financiamiento y trámite dependían del [Banco Centroamericano y de Integración Económica](#) (BCIE).

Mario Arce, expresidente de Incofer: “desconozco el motivo de las afirmaciones del ministro de Obras Públicas y Transportes, Luis Amador, sobre el proyecto del Tren Rápido de Pasajeros”

Coincidencia o no, dos días antes de su destitución, el expresidente del Incofer **solicitó** en la [Asamblea Legislativa](#) la **exclusión de esa institución de la [regla fiscal](#)**, bajo el argumento de que esta le impide invertir al Incofer **₡800 millones** en infraestructura, mantenimiento, equipamiento, personal y otros rubros.

Más allá de quién esté al mando del Incofer, el coordinador del [Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible](#) (Probus), [Jonathan Agüero Valverde](#), **criticó estos vaivenes políticos** y señaló que es necesario que el país se decante por una opción de modelo de tren y dejar de lado los orgullos personalistas que muchas veces dan al traste con la continuidad de los diferentes modelos.

“Se nos van cuatro años con cada nuevo proyecto. Lo que hay que hacer es tomar uno y mejorarlo. Cada presidente y cada jerarca quiere un tren a su medida y eso no es posible. Nunca va a haber ningún tren que sea perfecto, pero es mejor uno que esté operando a uno que nunca se consolide. **Es hora de dejar atrás el mismo esquema de transporte público que tenemos desde hace 40 años**, pero para esto es necesario que haya decisión política”, manifestó el experto.

Agüero, además, **criticó la poca cantidad de ingenieros** que trabajan en el Incofer (solo cuatro en este momento) **y en otros organismos involucrados** en este tema, como el MOPT o el [Consejo de Transporte Público](#), lo cual debilita su función y sus criterios técnicos para mejorar la movilidad del país.

El extenso descalabro de la infraestructura vial y la movilidad en Costa Rica

Desde la Oficina de Comunicación (OCI), de la Universidad de Costa Rica, presentamos este especial periodístico, que aborda el tema de la movilidad y la infraestructura vial. El objetivo es aportar a la discusión pública y nacional sobre las soluciones adecuadas al descalabro que representan las problemáticas en la materia. Es un esfuerzo que trata de evidenciar lo que cada costarricense debe saber para exigir las soluciones que ya se han pensado, señalado e, incluso, diseñado desde la academia.

En este especial resalta el trabajo aportado desde muy diversas unidades de investigación y académicas de la UCR, como el LanammeUCR, Probus-UCR, Cicap-UCR, Pitra-UCR, las escuelas de Ingeniería, Administración Pública, Arquitectura, Economía, Economía Agrícola, Salud Pública, entre otras, las cuales desde hace décadas están tratando de incidir para que el país le dé a la ciudadanía lo que merece: **una mejor calidad de vida**. A continuación, los reportajes:

1. [Ineficiencia y visión de corto plazo erosionan la red vial nacional](#)
2. [Costa Rica está varada en un sistema de transporte público obsoleto](#)
3. [Días llenos de tráfico vial le restan vida a las y los costarricenses](#)
4. [El mal estado de la red vial cantonal golpea la economía rural y el desarrollo de las comunidades](#)
5. [El 60 % de la red vial cantonal, la más extensa del país, se encuentra en estado de regular a muy malo](#)
6. [Incofer: relato de un descarrilamiento político](#)
7. [Tren de pasajeros: ¿quién paga el tiquete?](#)
8. [A Costa Rica se le va el tren](#)
9. [“Proyecto mUEve”: 15 cantones fomentan la movilidad alrededor del tren](#)
10. [¿El Estado debe construir las obras viales o seguir con las concesiones?](#)
11. [Espacio público: un lugar de encuentro para la convivencia y el ejercicio de la ciudadanía](#)

Volver a la introducción: [El extenso descalabro de la infraestructura vial en Costa Rica](#)





[Pablo Mora Vargas](#)
Periodista, Oficina de Divulgación e Información
pablo.moravargas@ucr.ac.cr

Etiquetas: [movilidad](#), [tren](#), [costa rica](#), [infraestructura vial](#), [infocer](#).