

/ Más sobre el Canal Seco

Por Alexander Bonilla D.

República - 5/7/88

EN LOS términos de referencia para la realización de un estudio de Prefectibilidad de un Canal Seco en Costa Rica, se explica que en lo que se está pensando es el corredor Caldera-Limón, y no como se ha dicho que será por la Zona Norte. No obstante se da la posibilidad de investigar alternativas de rutas.

Algo que nos llamó la atención es que en los términos de referencia brilla por su ausencia las consideraciones ambientales. Esto nos motivó a enviar una carta al Sr. Ministro de Transportes, quien amablemente nos contestó de la siguiente manera: 'De llegar a concretarse la posibilidad de un proyecto de este género, el estudio de impacto ambiental estará en primera línea'. Conociendo al Dr. Costenla, estamos seguros que este requisito se cumplirá a cabalidad.

Comprendemos que razones económicas puedan hacer considerar al Gobierno la viabilidad de utilizar la infraestructura existente vial, ferroviaria y portuaria, para poner a operar el Canal Seco. Sin embargo, nos preguntamos si será la mejor opción técnica, económica y ecológica, dada la rectificación de rutas que se deberá hacer, el valor de eventuales expropiaciones, las pendientes entre Cartago y Siquirres, la fragilidad ecológica del Valle del Reventazón, los riesgos de accidentes, las poblaciones que se tienen que atravesar, etc. Claro que existe tecnología moderna para obviar dificultades técnicas; pero hay riesgos que no los puede controlar ninguna tecnología: accidentes, inundaciones, derrumbes, sismos, entre otros.

Si el Canal Seco desea trasagar volúmenes altos de carga para ser competitivo, podríamos estar pensando en 10-12000 contenedores por día que estarían pasando de un Océano a otro. Si en cada vagón caben unos 6 contenedores, tendríamos 2000 carros que uno pegado al o-

tro medirían unos 60 Km. Y como cada máquina podría llevar por Vía unos 100-150 carros (en condiciones óptimas), habrían convoys todo el día de un lado para el otro. No quisáramos imaginar estos convoys pasando por el centro de ciudades.

Por ello, salvo que se den razones técnicas, económicas y ecológicas de peso, nos inclináramos por recomendar que el Canal Seco sea construido por la Zona Norte, en una ruta Moín, Guápiles, Sarapiquí, San Carlos, Uplala, Norte de la Península de Santa Elena. Por supuesto que aún en esta ruta deberán realizarse los estudios de impacto ambiental.

Es importante que se evalúe bien las ventajas y desventajas de ambas rutas; que se tomen en cuenta costos sociales y ambientales. Reitero, mi impresión es que la ruta del Norte sería más beneficiosa: favorecería el desarrollo de la Región Huastar Norte y Atlántica, sería menos propensa a accidentes, y además la topografía contribuiría a estabilizar el rodamiento de los trenes. El Puerto en el Pacífico es el que habría que ubicar con cuidado por su cercanía a parques nacionales; pero también podría favorecer el desarrollo turístico de Guanacaste y a la consolidación misma de Arocas de protección.

Sabemos que existen empresas dispuestas a invertir en la construcción y operación del Ferrocarril y la instalación de los Puertos necesarios. Ojalá el Gobierno realice una adecuada negociación para que se beneficie el país, las zonas de influencia del proyecto y se respete la ecología.

Estaremos pendiente de este proyecto y buscaremos la oportunidad para darle seguimiento a las recomendaciones ambientales que se dicten en la fase de construcción y operación, si se llegara a construir el Canal Seco.

a pr
Rer
La
lo?
o t
La
idea
A m
dos
tivas
bría
expr
bién
A E
quit
ro t
se t
lido"

artis
utiliz
Hist
para
no ?
es q
por
que
co, t
impc
na;
leidr
gio)
je se
algu
Jam
pers
Sen,
Ches
tas d
ráne

crita
Berta
tobia
en F
torial