

ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA

PROYECTO DE LEY

**AUTORIZACIÓN AL INCOFER PARA QUE DONE TERRENOS DE SU
PROPIEDAD A LAS MUNICIPALIDADES DE LA
PROVINCIA DE LIMÓN Y HEREDIA**

**YONDER SALAS DURÁN
DIPUTADO**

EXPEDIENTE N.º 23.112

**DEPARTAMENTO DE SERVICIOS PARLAMENTARIOS
UNIDAD DE PROYECTOS, EXPEDIENTES Y LEYES**

PROYECTO DE LEY

AUTORIZACIÓN AL INCOFER PARA QUE DONE TERRENOS DE SU PROPIEDAD A LAS MUNICIPALIDADES DE LA PROVINCIA DE LIMÓN Y HEREDIA

Expediente N.º 23.112

ASAMBLEA LEGISLATIVA:

OBJETIVO DEL PROYECTO

Es autorizar al Incofer para que done los terrenos que fueron en algún momento líneas férreas secundarias y terciarias, a las municipalidades de la provincia de Limón y Heredia para ser agregadas a la red vial cantonal, y algunas otras áreas utilizarlas en proyectos que beneficien a la colectividad, ya que estos terrenos están en desuso por parte del Incofer, y que hoy día son calles que la población civil a utilizado por muchos años para acceder a sus propiedades o trasladarse a otras comunidades, pero que ni Incofer, ni las municipalidades les dan el debido mantenimiento.

CRONOLOGÍA DEL DESARROLLO FERROCARRIL

El sistema ferroviario costarricense surgió como respuesta a las necesidades de la economía agroexportadora de finales de siglo XIX, que requería vías de comunicación y medios de transporte eficientes para el desarrollo cafetalero incipiente.

La construcción del ramal al Atlántico se dio a partir de 1870 con la participación de Minor Cooper Keith. En 1884, a cambio de financiar la nueva línea y dar por terminado el ferrocarril, el Estado cedió los derechos de este por 99 años a la Costa Rica Railway Company.

Para 1900 surge la Northern Railway Company, empresa inglesa con negocios en el país como el desarrollo de ramales ferroviarios y la producción bananera. En 1901, esta pasó a ser parte de la United Fruit Company, así como las vías férreas que poseía. En 1905 se une a la Costa Rica Railway Company y consolida el monopolio de los ferrocarriles y de la explotación bananera en una empresa: Northern Railway Company.

En 1910 los ferrocarriles pasan a formar parte de la Secretaría de Fomento (lo que hoy se conoce como el Ministerio de Obras Públicas y Transportes), para 1921 empiezan a ser administrados bajo una Junta Administrativa; y en 1924 vuelven a ser administrados por la Secretaría de Fomento.

En el año de 1953 con la Ley 1721, se funda el Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico, como una institución autónoma.

Por medio de la Ley 4964, de 21 de marzo de 1972, se crea el Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, con el objetivo de fortalecer la economía del país a partir del desarrollo portuario, pero el 11 de noviembre de 1972 el Estado nacionalizó los ferrocarriles, modificándose con ello la Ley 1721, de 28 de diciembre de 1953, del Instituto Autónomo del Ferrocarril Eléctrico al Pacífico y le encargó la administración de la red ferroviaria al Instituto Costarricense de Puertos del Pacífico, función que tuvo hasta el año de 1977.

Luego en 1977 se da otro cambio importante ya que pasa a llamarse Ferrocarriles de Costa Rica Sociedad Anónima (Fecosa), la cual era una subsidiaria de la Corporación Costarricense de Desarrollo (Codesa) la que lo administra conjuntamente con el Ferrocarril Nacional al Atlántico. Es el 1 de octubre de 1985 cuando vuelve a funcionar como ente autónomo denominándose: Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), que tiene a su cargo toda la actividad ferroviaria del país.

Entre 1990 y 1995, la actividad ferroviaria se vio sumida en una profunda crisis económica, por las altas deudas que no se podían cubrir, se decide realizar un “cierre técnico”, suspendiendo los servicios del ferrocarril en todo el territorio nacional.

EL FERROCARRIL COMO UN INSTRUMENTO AL DESARROLLO PRODUCTIVO DEL PAÍS

Con la construcción del ferrocarril al Caribe se fomenta el cultivo de banano en toda la zona atlántica, el cual va a tener un enorme impacto tanto ambiental, económico como en la organización e instalación de caseríos. Batán (isla Filipina), nombre puesto por los estadounidenses, se convierte en una zona de mucho auge, urbanísticamente, se da un ordenamiento territorial en tres áreas, la “Zona Amarilla” va a estar constituida por las casas tipo “americana” donde viven los gerentes estadounidenses o costarricenses, otra zona llamada “La Zonita” va a estar habitada por los trabajadores que laboran como oficinistas y por último el “Cuadrante”, era la zona dedicada a habitar a los trabajadores del campo.

Esta contó con una empacadora de banano, a la cual acudía toda la producción de la zona, fue así como surgieron comunidades como Sara, B Line, Ramal Siete, La Esperanza, 28 Millas, lo que llevó a construir ramales ferroviarios periféricos. De este modo el burrocarril fue pieza clave en la zona tanto para el acarreo de producto como para el transporte de personas tal como se aprecia en la siguiente fotografía. Durante la Segunda Guerra Mundial también en este territorio se cultivaba otro producto que era acareado por el burrocarril, conocido como Abacá, que era materia

prima para construir los mecates que se usaban en la marina, esta era una industria que había florecido en Filipinas, y cuando Filipinas quedó en poder de Japón, el



gobierno americano firmó un contrato con la United Fruit Company para que se plantara en Costa Rica y en otros países de Centroamérica dicha planta, la cual es muy parecida al banano con variedades como la Bungalalon y Tongongon cuyas sepas venían de las Filipinas.

Hoy solo quedan vestigios de esa época dorada, donde solo son visibles restos de rieles, y en la mayoría de los casos ni eso.

Con el desarrollo que ha tenido la región y el debilitamiento que ha tenido el sistema ferroviario nacional, así como la construcción de carreteras y la migración del ferrocarril como medio de transporte público y carga, a los autobuses, automóviles y camiones, hizo que muchas líneas férreas secundarias y terciarias, que en aquellos tiempos eran fueron utilizados como medio de transporte fundamental, tales como los tranvías y los burrocarril, hoy día son secciones que el Incofer no volvió a utilizar y en la mayoría de casos pasaron de líneas férreas a carreteras de lastre utilizadas para el tránsito vehicular, pero que las municipalidades de la provincia se ven imposibilitadas de poderles dar el debido mantenimiento o invertirles recursos municipales porque siguen siendo propiedad del Incofer que no tiene a capacidad de poderle dar el mantenimiento, la mayoría de esos terrenos perdieron el objeto por cual debían de ser del Incofer, lo cual ha causado perjuicios a la población civil que requiere recibir los servicios del estado, y que por la incapacidad institucional los mantiene impedidos de poder optar por el desarrollo en igualdad de condiciones

que otros ciudadanos que sus propiedades se encuentran alejados de los ramales del Incofer.

Es por eso que los artículos 9, 11, 139, inciso 5), y 191 de la Constitución Política nos permiten apreciar que la función administrativa del aparato público se encuentra sometido a principios elementales de responsabilidad, rendición de cuentas, conducción adecuada de la actividad gubernativa para promover el progreso y bienestar del país y de una gestión eficiente de los asuntos públicos.

Vinculados a estos conceptos y principios, la Ley de Administración Financiera de la República y de Presupuestos Públicos los profundizó y les dio un contenido material y técnico en lo relativo al uso de los bienes, de los activos tangibles, de los inmuebles. Ese cuerpo legal prescribe el deber de administrar los bienes propiedad de los entes públicos, promoviendo criterios económicos objetivos, promoviendo su mantenimiento adecuado y la aplicación de la satisfacción de los servicios, intereses y necesidades colectivas.

Señala esta Ley de Administración Financiera, N.º 8131, como un hecho generador de responsabilidad la omisión, el retardo, la negligencia y la imprudencia en la preservación y salvaguarda de los bienes públicos.

El objetivo de esa iniciativa de ley se ubica dentro de ese marco constitucional y legal del uso eficiente, oportuno, económico y de aplicación de los bienes de dominio público a la satisfacción de las necesidades materiales y espirituales de las personas.

El Instituto Costarricense de Ferrocarriles incluye como parte de sus bienes, una serie de ramales, o líneas férreas secundarias y terciarias que van en rumbo sur norte, que en el pasado estuvo destinado al uso ferroviario, pero que en la actualidad no cumple esa función o lo hace de una forma mínima, muy tangencial, evidentemente secundaria. Desde la perspectiva económica, de uso eficiente de recursos, con el uso de esos terrenos, en sus condiciones presentes se está incurriendo en un desaprovechamiento grosero, un verdadero y chocante desperdicio. Se malgasta, se despilfarra, se malbarata un recurso que las municipalidades de la provincia de Limón requieren para el bienestar de la población.



En la imagen anterior se puede identificar con los colores naranja sólido el ramal Río Frío, con el color celeste sólido y verde sólido, las cuales constituyen la línea férrea del Incofer en la cual se tiene previsto el desarrollo del proyecto de Tren Eléctrico de Carga “Telca”, que viene desde Valle de la Estrella hasta el sector de Río Frío, luego tenemos de izquierda a derecha con color rojo el Ramal Trancari, en color negro el Ramal Roxana, en color rojo el Ramal Parismina, en color amarillo el Ramal Indiana y Ramal Monte verde, todos estos ramales anteriormente nombrados fueron líneas férreas secundarias, pero que desde hace ya muchos años no son utilizados por el Incofer, y más bien hoy día son en su mayoría carreteras en lastre y en algunos casos hasta con asfalto, y luego en la misma imagen se logra observar una serie de líneas en color blanco y sin nombre que fueron líneas férreas terciarias utilizadas por tranvías o burrocarril, los cuales hoy en día su mayoría se encuentran en áreas donde el Incofer no tiene planteado ningún tipo de proyecto que justifique continuar con esos terrenos, por lo que se hace necesario que esos ramales secundarios y las líneas terciarias pasen a nombre de las municipalidades de la provincia de Limón, cada una en su área de jurisdicción, para que aquellos terrenos que son de actitud de calle pública las pueda intervenir para mejorar el tránsito de la población que lo requiere, y los terrenos que tienen otra utilidad, tales como aquellos terrenos que en algún momento sirvieron para estaciones del tren, o plataformas de carga, estos pueden ser utilizados por las municipalidades para destinarlos a edificaciones tales como: casas de la cultura, parques, bulevares u otros que tengan actitud uso común.

La intencionalidad del proyecto es muy simple, frente a una realidad, tangible, palpable, evidente, de desaprovechamiento de terrenos que se encuentra en abandono por el evidente desinterés de Administraciones anteriores y con unos rendimientos mínimos en la satisfacción de los servicios y necesidades colectivas, se propone su traslado a la administración pública municipal, para que los aplique a la satisfacción de unos servicios, muy reales, muy concretos, muy sentidos y de actualidad, que prevalecen sobre un sistema ferroviario que hoy aporta muy poco al sistema de transporte nacional.

LA ASAMBLEA LEGISLATIVA DE LA REPÚBLICA DE COSTA RICA
DECRETA:

**AUTORIZACIÓN AL INCOFER PARA QUE DONE TERRENOS DE SU
PROPIEDAD A LAS MUNICIPALIDADES DE LA
PROVINCIA DE LIMÓN Y HEREDIA**

ARTÍCULO 1- Se autoriza al Instituto Costarricense de Ferrocarriles (Incofer), con cédula de persona jurídica: tres-cero cero siete - cero siete uno cinco cinco siete (N.º 3-007-071557, para que done terrenos de su propiedad a las municipalidades de la provincia de Limón: 1) Municipalidad de Talamanca con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos siete (N.º 3-014-042127), 2) Municipalidad de Limón con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos tres (3-014-042123), 3) Municipalidad de Matina con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos cuatro (3-014-042124), 4) Municipalidad de Siquirres con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos seis (3-014-042126), 5) Municipalidad de Guácimo con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos dos (3-014-042122), 6) Municipalidad de Pococí con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos uno dos cinco (3-014-042125), y 7) Municipalidad de Sarapiquí con cédula de persona jurídica: tres-cero catorce-cero cuatro dos cero nueve ocho (3-014-042098).

Los bienes inmuebles se describen así: todo terreno para uso ferroviario o actividades asociadas directamente a esta, que se encuentran fuera de la Línea Férrea Principal que va entre Río Frío y el Valle de la Estrella, como son: Ramal Trancari, Ramal Roxana, Ramal Parismina, Ramal Indiana y Ramal Monte verde, que son líneas férreas secundarias, y los terrenos que fueron líneas férreas terciarias utilizadas por tranvías o burrocarril.

ARTÍCULO 2- Los terrenos donados serán destinados para la gestión de los intereses y servicios locales, tal como lo indica el artículo 169 de la Constitución Política, las municipalidades de la provincia de Limón, cada una en su área de jurisdicción, para aquellos terrenos que tienen una actitud vía de tránsito, serán declaradas calles públicas, y los terrenos que tienen otra utilidad, tales como los que sirvieron para estaciones del tren, o plataformas de carga, estos deberán ser utilizados por las municipalidades para los siguientes fines: casas de la cultura, parques, bulevares, museos, centro de distribución de pasajeros bajo la modalidad de nodos o central de transporte público u otros que tengan actitud uso común. (inclusión de app para el manejo, administración de las instalaciones.)

ARTÍCULO 3- Para la materialización de esta norma, créese una comisión técnica entre el Incofer y cada una de las municipalidades, para que un plazo máximo de un año a partir de su publicación, determinen cada uno de los terrenos que pasarían a cada una de las municipalidades, y que por ningún motivo esta comisión podrá comprometer los terrenos que tengan relación directa con el Proyecto de Tren Eléctrico Limonense de Carga (Telca).

ARTÍCULO 4- La comisión técnica supra citada deberá presentar un anteproyecto y estudio técnico financiero que acredite el fin al que se dará uso el inmueble, los fines, inversión y mantenimiento del mismo, así como la creación de una junta administradora, adscrita a la corporación municipal, la cual dará cuentas del uso del mismo mediante informe anual, el cual deberá ser auditado por la comisión técnica y la procuraduría.

ARTÍCULO 5- El cambio de destino o la insatisfacción de los fines, intereses y servicios que motivan la donación, por un plazo superior 5 años, facultará al Estado a reclamar su devolución.

ARTÍCULO 6- De acuerdo con lo que indica el artículo 3, inciso c), de la Ley Orgánica de la Procuraduría General de la República, la Notaría del Estado formalizará esta donación.

Rige a partir de su publicación.

Yonder Salas Durán
Diputado

25 de mayo de 2022

NOTAS: Este proyecto aún no tiene comisión asignada.

Este proyecto cumplió el trámite de revisión de errores formales, materiales e idiomáticos.