

Plan Prugam 2008-2030: propuesta de vialidad y transporte en la Gran Área Metropolitana

EDUARDO BRENES

Desde la segunda mitad del siglo pasado, la vialidad en la Gran Área Metropolitana (Gam) ha sido objeto de varios estudios y proyectos. Producto de ellos, algunas obras se han impulsado; no obstante, la construcción de infraestructura carretera no ha sido una actividad permanente y continua. Por el contrario, ha habido periodos en los cuales la inversión ha estado totalmente ausente en ese tema, de allí que las tres principales carreteras iniciadas en los setenta siguen siendo las principales obras viales. Pese a su relación con el anillo de Circunvalación, como distribuidor de tránsito, el hecho de que éste no se haya terminado, y el rápido y sostenido aumento de la flota vehicular, han causado dos fenómenos en la funcionalidad de la Gam: falta de conectividad vial en la región y congestión de las ciudades, pues todas las autopistas desembocan en la ciudad. Como consecuencia directa se tiene alta contaminación ambiental con efectos en la salud humana, afectando la calidad de vida, y abandono de la población que deja las ciudades hacia las afueras, donde encuentra oferta de vivienda.

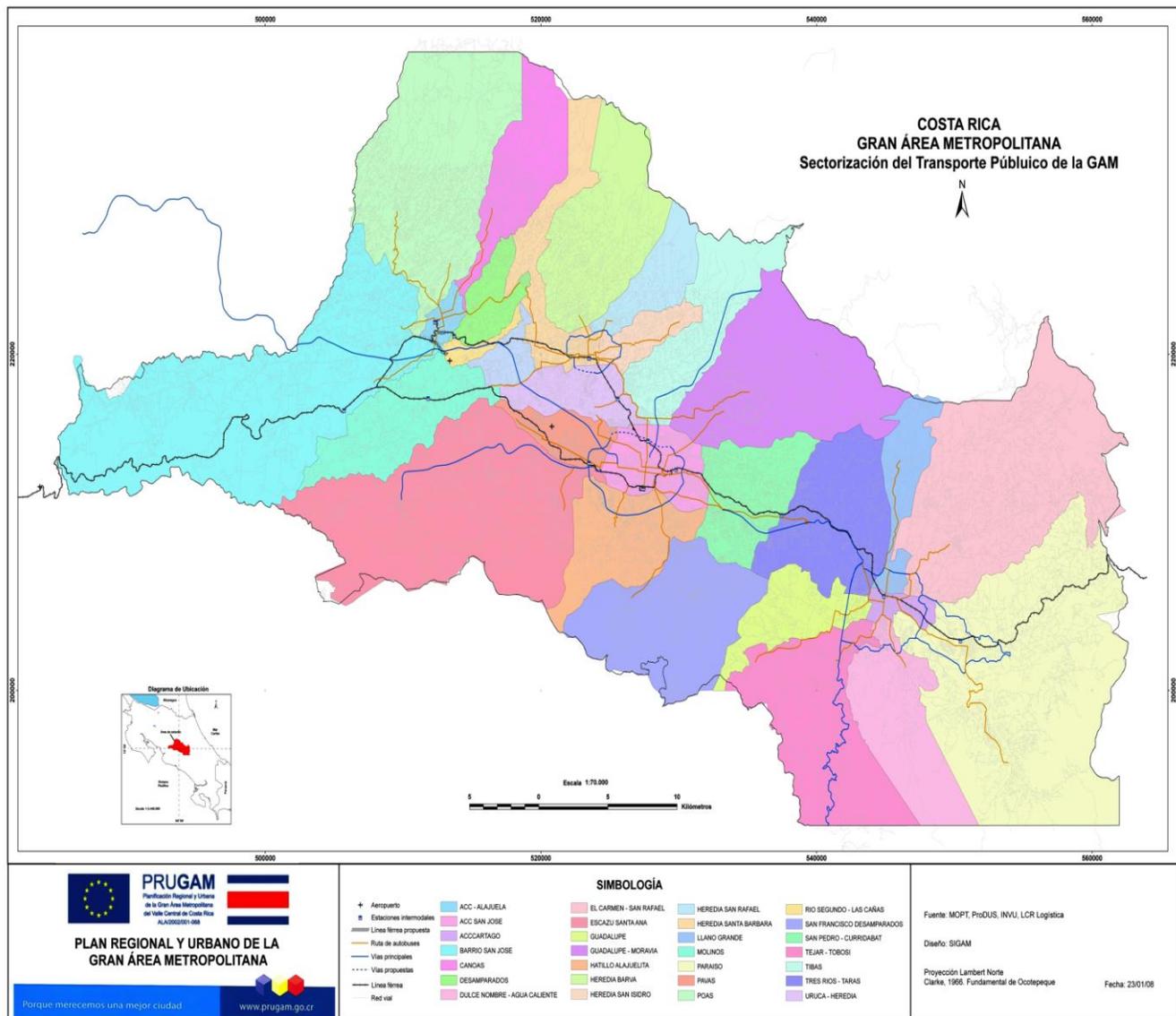
Hoy, se construye la vía San José-Caldera, se ha concesionado la ampliación de la autopista General Cañas y se seguirá con otras carreteras. No obstante, es urgente retomar la idea de un esquema carretero integral. Terminar la Circunvalación con sus pasos a desnivel, construir el anillo periférico, impulsar más acercamientos nortesur en la Gam, entre otras obras, es imprescindible si queremos lograr la conectividad vial requerida y aliviar las ciudades del tráfico descomunal. Estas obras e infraestructuras repercutirían en el mejoramiento de la calidad de vida de ciudades que, como San José, Alajuela, Heredia y Cartago, deben soportar todo el tránsito de carácter regional, precisamente porque no hemos logrado dicha conectividad. Se sigue favoreciendo la obra puntual que llega a la ciudad, como la autopista Próspero Fernández, cuyo flujo desemboca en La Sabana, junto con la ampliación de la calle de Sabana Sur, y la nueva vía radial proveniente de los Hatillos, todas llegando a un mismo punto de confluencia.

Conscientes de las propuestas del pasado y de la situación de la Gam en cuanto a su desarrollo urbano tan desordenado, el estudio en esta materia para el Plan Prugam 2008-2030 (LCR Logística 2007) analizó la demanda de transporte y necesidades de viaje de sus habitantes. Ante una ciudad regional, se plantea una red vial que genere conectividad vial jerarquizada, coherentemente con la propuesta de transporte masivo. Se toma en cuenta también los esquemas de peatonización y el impulso a una red de ciclovías. De igual manera se relaciona el esquema con los usos del suelo urbano (a través de los planes reguladores cantonales) y las densidades de población según los criterios de jerarquización de centros urbanos.

La propuesta busca integrar los siguientes objetivos: (1) Establecer una jerarquización funcional de las carreteras y otras vías. (2) Lograr la interconexión de las carreteras regionales, generando conectividad vial entre sus diferentes extremos, tanto en sentido este-oeste, como norte-sur. (3) Modernizar el sistema de transporte público (buses y tren interurbano). (4) Seguir impulsando la peatonización de vías urbanas y en la periferia. (5) Construir una red de ciclovías. (6) Enfocar la vialidad y el transporte como una única actividad de planeamiento y administración, con concesiones hacia los sectores privados. (7) Aplicar controles de tránsito, hacer respetar la señalización e impulsar medidas de corto plazo tendientes a ir logrando los cambios más inmediatos. (8) Impulsar mejoras en el marco jurídico, agilizando aspectos como el de las expropiaciones. (9) Organizar un fondo de inversiones para la infraestructura y servicios urbanos. (10) Incidir en la cultura ciudadana.

Esta red vial primaria debe ubicarse tangencialmente a las ciudades, evitando que el tránsito de carácter regional circule a través de las áreas urbanas. La red está catalogada por su jerarquía funcional, y su diseño y construcción deben obedecer a sus características funcionales, lo que define derechos de vía, anchos y número de carriles, facilidades para el transporte público como bahías de autobuses, iluminación y paisajismo. Adicional-

El autor, arquitecto y especialista en diseño urbano y ordenamiento territorial, es director del proyecto Planificación Regional y Urbana del Gran Área Metropolitana (Prugam).



mente, las carreteras deben estar asociadas, en los respectivos planes reguladores, en cuanto al uso del suelo adyacente a ellas, sus ingresos y salidas y medidas mitigantes de seguridad y ambiente.

La solución toma en cuenta la presión de los camiones de carga que atraviesan las ciudades como consecuencia de la falta de conectividad regional, con los peligros que esto conlleva. De allí que la propuesta se relaciona directamente con las áreas industriales, la posibilidad de impulsar la construcción de centros logísticos para el manejo de la carga, y éstos asociados a la red y el sistema de transporte, los aeropuertos y puertos nacionales.

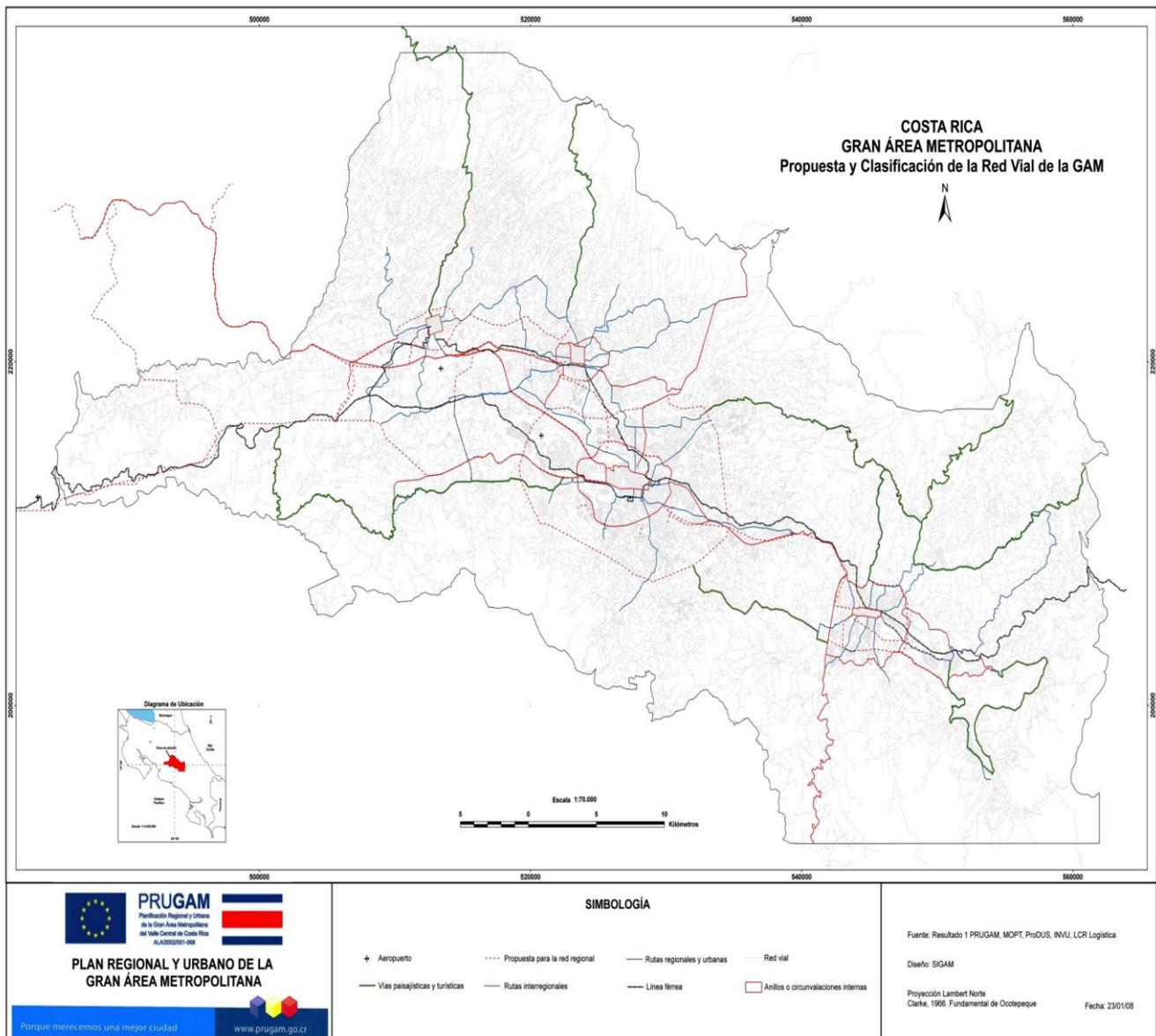
Complementariamente, el transporte masivo implica la sectorización del sistema a través de buses de gran capacidad organizados por sectores geográficos, con rutas troncales (de la periferia al centro y viceversa), alimentadoras (de los barrios a la ruta troncal), y las rutas intersectoriales (aquéllas alrededor de las principales ciudades), sin dejar de lado el uso eventual de tecnologías eléctricas. El eje transversal del sistema de transporte radica en la reactivación y la modernización del tren interurbano, a doble vía, electrificado e integrado al sistema de autobuses, sin perderse la perspectiva del tren de carga entre océanos. La meta final será la implementación del proyecto Trem con trenes más modernos.

La entrada en funcionamiento de las primeras siete rutas de autobuses primarias intersectoriales que impulsa el Ministerio de Obras Públicas y Transportes, ahora para 2009 o 2010, son el inicio de la sectorización del transporte público. Estas rutas son: (1) Moravia - Tibás - Santo Domingo - La Valencia, (2) Hatillo - San Sebastián - San Francisco - San Pedro - Guadalupe, (3) Escazú - Pavas - La Uruca - Hospital México, (4) Escazú - La Aurora de Alajuelita - Alajuelita - San Sebastián, (5) Guadalupe - Moravia - Tibás - León XIII - La Uruca, (6)

Desamparados - San Antonio - Curridabat - San Pedro - Guadalupe - Moravia y (7) Santa Ana - San Antonio - La Valencia.

Otro componente del sistema de vialidad y transporte son las estaciones de intercambio intermodal, las cuales contarán con servicios sociales, institucionales, comerciales y culturales según su localización y función. El intercambio de pasajeros de un modo a otro es fundamental, así como la capacidad de estacionamiento. Estas obras serán nuevos íconos en la arquitectura de las ciudades, obras identificables en la cultura urbana y puntos intermedios para mantener la vida en los centros poblados al nivel de calidad requerida.

La recuperación del espacio peatonal es, sin lugar a dudas, un tema crucial para el sistema de movilidad de la GAM y sus ciudades. A pesar de su papel fundamental en la movilidad urbana, durante mucho tiempo las políticas de movilidad a pie no formaron parte de la solución del transporte. El proyecto Prugam resume el compromiso iniciado a principios de los noventa a raíz del proyecto Red de Electrificación Subterránea de la Compañía Nacional de Fuerza y Luz, donde se planteó la existencia de una red peatonal por toda la ciudad (CNFL 1993, Brenes 1995). Hoy, con la participación de las diferentes municipalidades, es posible observar la presencia de paseos peatonales en San José y Alajuela, siendo que la transformación de la avenida 4 (Paseo de la Unión Europea) en la capital, y la peatonización y rescate urbano de la ciudad de Alajuela, contaron con los recursos de la Unión Europea a través del proyecto Prugam. Estos esquemas peatonales deben aplicarse en todas las ciudades en aras de rescatar los espacios públicos para su población, bajo el mejor diseño y criterio generando puntos de encuentro ciudadanos.



En este sentido, no hay que olvidar que los viajes a pie están presentes en toda la cadena de transportes, bien como modo complementario para garantizar la intermodalidad con el transporte colectivo o privado, bien como modo alternativo para determinados desplazamientos.

Como complemento de la propuesta del Plan Prugam 2008-2030, referente a la vialidad y el transporte, resulta igualmente necesario impulsar la red metropolitana de ciclovías. Los problemas a resolver en este punto se refieren a la falta de opciones y a los riesgos físicos que corren los ciclistas por la ausencia de infraestructura adaptada para este fin. El propósito es facilitar un medio alternativo no motorizado que mejore tiempos de viaje, disminuya la accidentalidad de los usuarios y facilite el uso de la bicicleta para varios propósitos.

La red metropolitana de ciclovías, en la propuesta de Prugam, se complementa con la trama verde y áreas recreativas, acorde con la actividad física que se promueve en los grandes parques urbanos. La experiencia práctica en muchas ciudades indica claramente que en transporte urbano, y especialmente transporte público, los proyectos complementarios de paseos peatonales y rutas para bicicletas son de gran relevancia e importancia para los usuarios, quienes pueden ver satisfechas sus demandas de acceso a centros educativos, áreas industriales, áreas recreativas y otras funciones urbanas. La propuesta plantea varios tipos de ciclovía: la pista bici (periférica), la pista interurbana y la pista urbana. Adicionalmente, se impulsarían los estacionamientos de bicicletas, la señalización horizontal y vertical y demás facilidades.

Todos estos temas tratados aquí sucintamente forman parte de la propuesta del Plan Prugam 2008-2030 en cuanto a vialidad y transporte. Es importante, que todas estas propuestas reciban el apoyo político y que su facilitación sea la forma de apropiación por parte de la ciudadanía, para impulsar la sostenibilidad ambiental, la cohesión social, la competitividad económica y la calidad de vida de los habitantes y visitantes de la Gam.

Referencias bibliográficas

- Brenes, Eduardo. 1995. *Peatonización: una opción para el rescate urbano*. Editorial ITCR. Costa Rica.
CNFL. 1993. *Propuesta de diseño Avenida Central Fernández Güell, paseo peatonal*. Edición doméstica. Costa Rica.
LCR Logística S. A. 2007. *Estudio de oferta y demanda de transportes de la Gam*. Costa Rica.



San José, Costa Rica

Alfredo Huerta