

Estancamiento de infraestructura y transportes en la Gran Área Metropolitana

RONALD FLORES

En nuestro país hay amplio consenso respecto de cuáles son las obras principales que deben construirse y cuáles son los servicios que requieren ser modernizados. Está claro para los políticos, los técnicos y la población que seguir difiriendo esas obras y servicios provoca la pérdida de competitividad del país y la incapacidad de satisfacer adecuadamente las necesidades de los usuarios. Trabajadores, escolares, consumidores, productores, exportadores, quienes se dedican a la industria del turismo y todas las demás personas, son afectados directamente por el estancamiento del sector. La congestión, el desperdicio, las pérdidas de tiempo, los altos costos de operación y la imposibilidad de acceso a tecnologías modernas son la parte más visible de un problema tan grande que nos impide avanzar al desarrollo. No obstante la realidad y el consenso, el país sigue atrasándose en materia de infraestructura y transportes. Los costos económicos, sociales y ambientales son altos y se siguen pagando gracias a la inercia política o a un sistema que se encuentra sumido y ahogado por trámites burocráticos, administrativos y legales que no permiten el avance. Para peores, nos informa el estudio realizado por la Escuela de Matemáticas de la Universidad de Costa Rica, “Encuesta sobre Corrupción en Costa Rica”, del año 2006, que la opinión pública percibe algunas áreas relacionadas con el sector como las más corruptas a nivel nacional.

Uno de los principales cuellos de botella para avanzar en materia de infraestructura es, sin duda, el tema de las expropiaciones de los terrenos para construir las carreteras y otras obras. Por un lado, la ley debe modernizarse y permitir expropiaciones justas pero ágiles. Una forma podría ser que el Estado expropiase directamente basándose en el valor declarado por el propietario ante el Registro de la Propiedad. Así no habría que esperar que un perito estime el valor del inmueble ni que pasen años, por no decir décadas, en procesos administrativos y judiciales. Habrá que esperar a ver qué dicen los juristas entendidos en la materia, pero, sea cual sea el caso, la ley de expropiaciones debe actualizarse en la Asamblea Legislativa con carácter de urgencia.

En otros casos, a pesar de la actualización reciente de las leyes, parece no avanzarse a la velocidad que se requiere; los problemas podrían ser entonces de índole administrativa. ¿Será éste el caso de la concesión de obra pública, que cuenta con una ley actualizada? Este instrumento jurídico es válido y, según los expertos, se debería aplicar cuando el país no cuenta con suficientes fondos frescos para hacer las obras. Es entonces cuando una empresa privada o un consorcio de ellas aportan los recursos financieros, realizan las obras y se resarcan de la inversión explotando los servicios derivados de ella por el tiempo que fije un contrato de concesión. Los casos más conocidos en el país son el Aeropuerto Juan Santamaría, que funciona con una variación de la concesión o “gestión interesada”, las concesiones del Puerto de Caldera y la construcción de carreteras con el cobro de peajes.

El primer caso ha sido ampliamente criticado puesto que, a pesar del contrato, el gestor se ha atrasado en la construcción de obras y el aeropuerto sigue sin llenar las expectativas respecto de lo que se requiere de él. En el Puerto de Caldera, por diversas razones, no se ha hecho ni la terminal granelera establecida en el contrato ni el dragado de la dársena, que está afectando la profundidad del muelle para el atraque de los barcos.

Luego, por el lado de las carreteras se tiene dos casos: el primero es la ampliación de la ruta Interamericana Norte entre San José y San Ramón, la cual está estancada y, aunque el Ministerio de Obras Públicas y Transportes ha mencionado posibles rebajas en las obligaciones iniciales del concesionario, éste sigue aduciendo que no cuenta con fondos para hacerle frente al contrato. Infortunadamente, si finalmente se aceptase la mencionada rebaja en las obligaciones, no se podrá construir a través de ese contrato el tramo entre Calle Blancos y La Uruca para que finalmente hubiéramos visto concluida la carretera de Circunvalación después de más de tres décadas.

El segundo caso es la construcción de la vía entre San José y Caldera, la cual inició desde hace algunos meses y ya se inauguraron los primeros 14 kilómetros. No obstante, la Contraloría General de la República, en su reciente informe DFOE-OP-6-2009 de fecha 31 de marzo de 2009, indica que se determinaron “debilidades de supervisión por parte de la administración concedente durante este primer año de construcción, situación que

podría poner en riesgo que la ejecución del proyecto de concesión se lleve a cabo de acuerdo con el programa y las especificaciones técnicas establecidas ... Dichas debilidades ... han generado un debilitamiento de la capacidad del Estado para velar por el correcto y oportuno cumplimiento del contrato de concesión ... Situación que resulta relevante de cara a la cuantía de los recursos invertida dentro de este proyecto”. Éste es otro de los aspectos que están afectando el avance de la infraestructura y su calidad, es decir, el necesario fortalecimiento para el control de las obras.

El otro aspecto importante para avanzar en materia de infraestructura y transportes lo constituye el financiamiento de los proyectos. En este renglón se ha avanzado mejor porque existe un consenso entre los partidos políticos representados en el Congreso para dar una mayor libertad al país en materia de créditos y endeudamiento para invertirlos en el sector. Lo que se debe asegurar es que tales inversiones se gasten racional y eficientemente, con un rendimiento de cuentas permanente por parte de las instituciones encargadas de los controles respectivos, a fin de asegurar a los costarricenses que sus impuestos y tasas de peaje pagadas han sido bien utilizadas.

La mayoría de temas mencionados no son de índole netamente urbana, pero sí afectan a la Gran Área Metropolitana (Gam) por ser el corazón del país, donde convergen todos los ejes viales principales, donde pasan las cargas generadas en el Aeropuerto y en los puertos. Torrentes de vehículos se descargan diariamente y en forma directa al tejido urbano de nuestras ciudades, constituido por estrechas calles y avenidas. No existe una carretera externa que permita la conexión entre los puertos y las fronteras sin necesidad de que los automotores de carga ingresen al conglomerado urbano entre San Ramón de Alajuela y Paraíso de Cartago, que constituye la Gam. El proyecto de Anillo Periférico Norte no ha sido llevado adelante. Éste es un arco que, contorneando la Gam, uniría las principales carreteras nacionales: la ruta 2 a Cartago y frontera sur, la ruta 32 a Limón, la ruta 1 a la frontera norte y la ruta 27, futura vía al puerto de Caldera. El efecto de *by-pass* de este proyecto sería formidable para evitar el ingreso de las cargas pesadas que destruyen los pavimentos del tejido urbano y coadyuvan a los accidentes de tránsito, la congestión y la contaminación.

Para amplificar aun más el beneficio que provocaría el Anillo Periférico, se debería reactivar el ferrocarril de cargas interoceánico. La suma de ambos proyectos estructuraría un verdadero *canal seco* para unir el complejo portuario Limón–Moín, que seguirá siendo el puerto principal del país, con el Puerto de Caldera, que, de incrementarse el comercio con China y Oriente, seguirá ganando importancia.

Por otro lado, el proyecto ferroviario para pasajeros se conoce como Tren Metropolitano. Su antecedente es la implementación que ha venido haciendo el Instituto Costarricense de Ferrocarriles desde la administración anterior. Si bien con un carácter limitado y sin el uso de energía eléctrica, que sería lo ideal, esa institución reactivó el transporte ferroviario de personas, inicialmente entre Pavas y San Pedro, y prontamente se extenderá de San José a Heredia. Las posibilidades de uso de este modo de transporte son grandes, ya que, además de los tramos mencionados, se podría coligar Pavas con San Antonio de Belén y Alajuela, Alajuela con Heredia y San José con Cartago, completando así todo un circuito interurbano que ayudaría no solo al transporte masivo de personas entre las principales ciudades de la Gam, sino a descongestionar las ciudades.

Sin embargo, esta reactivación paulatina del ferrocarril de pasajeros debería ir evolucionando de la mano con el otro gran sistema de transporte de personas: los autobuses y su sectorización. Esta integración, física (con terminales) o “virtual” (con tiquetes multimodo y medios electrónicos), posibilitaría la articulación de un verdadero sistema intermodal: los autobuses, mayoritariamente de carácter urbano, con el ferrocarril de carácter propiamente interurbano, uniendo las urbes principales de la Gam, esto es, Cartago, San José, Heredia y Alajuela.

La sectorización de los autobuses consiste en la unión operativa de todas las rutas que actualmente dan servicio en cada uno de los sectores de las ciudades. En el caso del Área Metropolitana de San José, los sectores son: Pavas, Escazú - Santa Ana, Hatillo - Alajuelita, Desamparados - San Francisco, San Pedro - Curridabat, Guadalupe - Moravia, Tibás - Santo Domingo, La Uruca - Heredia, y el sector del área central de San José. La unión operativa permitiría articular, en cada sector, una única línea principal (troncal) que vaya de la periferia al centro de la capital. La troncal, operada con autobuses de alta capacidad, se alimentaría en la periferia por medio de las líneas que sirvan los barrios (secundarias). Es decir, si una persona vive en Ipís de Goicoechea, la línea de barrio lo trasladaría al centro de Guadalupe, donde la persona haría intercambio con la línea troncal para finalmente llegar a San José. Actualmente, desde el sector de Guadalupe - Moravia, así como del resto de sectores, llegan al centro de la capital muchas líneas de autobuses de todos los barrios y ciudades periféricas. Esto produce una gran congestión, presas, desperdicio de combustibles y convierten a San José en una gran terminal de buses. Con la sectorización, según lo mencionado, llegaría una sola línea troncal y los autobuses convencionales ya no ingresarían al centro de San José, solo se dedicarían a servir a los barrios y alimentar la troncal en la periferia. Si el pasajero no viajara a San José, podría utilizar un servicio periférico (líneas complementarias intersectoriales). El

nuevo orden del transporte impulsará un nuevo orden urbano con ahorros energéticos y de tiempos de viaje, menor contaminación y descongestión.

Imaginemos una ciudad donde ingrese solo la mitad de los autobuses, no ingresen furgones con cargas, los trenes funcionen con electricidad y el tránsito liviano esté adecuadamente regulado. Una ciudad donde el peatón, el ciclista, los niños, los adultos mayores, las personas con discapacidad y el resto de usuarios tengan también su espacio: un espacio seguro para movilizarse, aire menos contaminado, menor estrés y un mayor disfrute de la ciudad. Esa ciudad ya existe en otras realidades, no solo norteamericanas y europeas, sino latinoamericanas, como Curitiba en Brasil, una ciudad similar a San José en población pero un ejemplo a nivel mundial.



San José, Costa Rica

Alfredo Huerta