

Planificación del transporte en la Gran Área Metropolitana con un enfoque cultural

FRANCISCO RODRÍGUEZ

Cuando se aborda los temas de la planificación del transporte, generalmente nos llega a la mente la imagen de los técnicos expertos, haciendo cálculos con modelos matemáticos y métodos ligados a la ingeniería para resolver los problemas de una temática tan sensible para los habitantes de una ciudad y su región. Ésta ha sido la forma de plantear históricamente propuestas para el problema de la movilidad de personas y mercancías en nuestra Gran Área Metropolitana (Gam). Ya desde los años sesenta se visualizaban los anillos de circunvalación que permitían prever el flujo vehicular en la ciudad regional que la Gam representaría en los años próximos y, además, se estudiaba y diseñaba las grandes obras de infraestructura, como las autopistas General Cañas, Florencio del Castillo, Próspero Fernández y algunas ampliaciones a las vías existentes que podrían servir de arterias principales para la región y sus flujos externos.

Todas estas infraestructuras estaban pensadas para responder al modelo de ciudad expansiva diseñada con la visión de la zonificación por actividades de desarrollo: comercios, industrias, servicios, residencias, zonas de recreación, producción agrícola y protección, entre otras. Muchas de las infraestructuras construidas también coexistían con la infraestructura del tren, el cual estaba funcionando como opción para el manejo de mercancías y personas a nivel interregional del Pacífico al Caribe. A este panorama le agregamos un funcionamiento del transporte público enfocado principalmente a transportar personas a los principales centros poblados, donde se establecían zonas de interconexión con rutas interprovinciales o locales. Esta forma de estructurar el transporte no permitía una adecuada redundancia para las líneas de viaje que permitiera conectar puntos cercanos en distancia pero lejanos en conexión. Un ejemplo de esto es el caso de la conexión entre Moravia y Tibás, donde para poder viajar de un centro urbano a otro se debe de ir al centro de San José para, entonces, cambiar de ruta de bus a pesar de existir escasos cuatro kilómetros entre las vías de conexión principal.

El panorama es todavía más crítico cuando vemos que el modelo socioeconómico y cultural ha impulsado a muchas personas habitantes de la Gam, que corresponden inicialmente a la clase media y luego a los sectores populares, a considerar el vehículo particular como un “estatus” necesario de alcanzar y como la única manera de lograr movilizarse adecuadamente dentro de las ciudades. Todo esto con la estructura determinada por el crecimiento de las ciudades en función de la visión zonificada de la región para sus usos y actividades económicas y sociales.

Podríamos agregar muchos aspectos más a estos puntos señalados que podrían ayudar a describir nuestro entorno regional, pero, en líneas generales, la visión que se ha tenido en la planificación del transporte público, y de la infraestructura necesaria para dar soporte a su funcionamiento, se ha centrado en la siguiente fórmula: más problemas de congestión, más inversión en infraestructura = mejor calidad del transporte y en tiempos de viaje. Pero esta fórmula no ha demostrado ser una alternativa sostenible ni adecuada en ninguna de las ciudades donde se ha implementado. Mantener el nivel de inversiones para satisfacer la demanda creciente de usuarios de infraestructura vial con el esquema imperante del vehículo privado no es sostenible y es utópico lograrlo. La inversión que el Estado realiza en gestionar el transporte debe de orientarse hacia sistemas de transporte público masivo que permitan un funcionamiento colectivo e integrado con las actividades urbanas de las ciudades. Un ejemplo ilustrador de este aspecto anotado es el caso de Los Ángeles, ciudad de California, donde, paradójicamente, las enormes inversiones anuales en infraestructura de autopistas y carreteras no han disminuido los tiempos de viaje ni han mejorado la calidad de vida de sus ciudadanos. Se calcula que, aproximadamente, la velocidad promedio en las carreteras se reduce cinco kilómetros por año.

Por el contrario, en algunas ciudades de Europa como Londres, Copenhague y Barcelona, se ha apostado por opciones mucho más integrales que privilegian las actividades mixtas de zonas residenciales, comerciales, servicios y recreativas, que permiten distancias cortas para el desplazamiento diario de grandes cantidades de

El autor, geógrafo y profesor en la Universidad Nacional, es coordinador del Sistema de Información Geográfica del proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam).



San Pedro, Costa Rica

Alfredo Huerta

personas y, además, en sus políticas de desarrollo procuran opciones habitacionales en los pisos superiores de las edificaciones, dejando funciones de servicios y comercios en los primeros pisos de los principales centros urbanos. Es importante señalar que estas opciones europeas han sido generadas en un contexto cultural distante de nuestro entorno, y por eso resulta necesario volver a nombrar opciones latinoamericanas que han desarrollado alternativas novedosas y exitosas en la gestión del transporte público, como Curitiba, en Brasil, que a partir de los años sesenta evolucionó a un sistema de transporte públi-

co masivo eficiente ambiental y funcionalmente. Más recientemente, Bogotá, con la incorporación del sistema Transmilenio ha revolucionado la forma de operar el transporte público urbano. La propuesta presentada por el proyecto Planificación Regional y Urbana de la Gran Área Metropolitana (Prugam), en Costa Rica, tiene un poco de estas alternativas latinoamericanas, dado que integra las líneas intersectoriales como fase inicial, con la implementación de la sectorización, integrando líneas de buses alimentadoras y troncales por sectores de demanda y, finalmente, como eje estructurante el Tren Eléctrico Metropolitano (Trem). Toda esta propuesta se integra por medio de nodos que permiten el intercambio entre un modo de transporte y otro, según el sentido de los deseos de viaje de los usuarios.

Toda esta propuesta parece tener un sustento técnico adecuado y coherente si la sumamos al modelo de centros urbanos multifuncionales propuesto por Prugam para el crecimiento de las ciudades y la integración de funciones en sus actividades. Desde el punto de vista técnico resulta ser una propuesta bien fundamentada, que considera, además de los aspectos señalados, una serie de inversiones en infraestructura regional (aproximadamente 1.000 millones de dólares) según las prioridades de ejecución en costo e impacto. Además, estas propuestas permiten prever una mejora en los tiempos de viaje, una menor contaminación por la emisión de combustibles y un costo menor en gastos por salud y accidentes. Sin embargo, consideramos fundamental la atención puesta por el Prugam en el tema de la cultura urbana dentro de la planificación del transporte.

Resulta de vital importancia iniciar los procesos de capacitación y asimilación del nuevo modelo, por parte de los usuarios, para integrar tarifas y sistemas de cobro que permitan emplear el sistema sin manejo de dinero en efectivo y con estaciones especiales para facilitar los procesos de intercambio entre los modos o entre líneas de bus. Éstos serán los que permitan evaluar la efectividad real de las propuestas técnicas y la posibilidad de generar asimilación del transporte público por encima del vehículo privado. La propuesta de Prugam no va en contra de la libertad individual de poseer un vehículo. Sin embargo, para el adecuado funcionamiento de la ciudad, el interés colectivo del transporte debe privar sobre el particular.

Las políticas de planificación del transporte que han demostrado ser exitosas en otras latitudes del mundo se han orientado por ese principio del colectivo sobre el individuo, pero, además, se ha tenido un gran cuidado en que el modelo sea asimilado, aceptado y ajustado por los ciudadanos. Por eso, el tema de la cultura urbana, manejado en las escuelas, colegios, universidades y entre habitantes de la ciudad, resulta ser el gran salto cualitativo que maneja Prugam. Las propuestas técnicas deben ser adoptadas por las personas a través de su convencimiento en que el modelo realmente funciona y mejora nuestra calidad de vida. Una mejora de minutos u horas de viaje es realmente significativa en la calidad de vida de las personas y, por ende, en la sostenibilidad por convencimiento del modelo de transporte propuesto. Es mejor un sistema público masivo de transporte integrado a la ciudad que integre a la población en su funcionamiento, como propone Prugam, que un modelo individualista que exige infraestructura para satisfacer las demandas del vehículo particular.