

## Tren Heredia - San José: agente de renovación urbana

LEONEL SOMARRIBAS y LIDIA ORIAS

La Gran Área Metropolitana (Gam) ocupa solo el 4% de la superficie de Costa Rica, pero concentra el 57,5% de la población, el 70% de la flota vehicular y el 85% de la industria; también ahí se localiza la mayoría de los servicios públicos y privados (Prugam 2006). Más de dos millones de personas se movilizan diariamente en la Gam, mayoritariamente en autobuses. La infraestructura vial es deficiente, a pesar de algunas mejoras en el diseño y de la construcción reciente de tres pasos a desnivel en la carretera de circunvalación sur, que sustituyeron antiguas rotondas: intersección a Desamparados, a San Sebastián y -de ejecución futura- a Alajuelita, además de la radial a Desamparados y la radial a Bello Horizonte, del cantón Escazú, que conecta éste con Hatillo y la circunvalación. Recientemente, se inauguró el tramo Gimnasio Nacional - Multiplaza de Escazú, de cuatro kilómetros con tres carriles a cada lado, que es el primer tramo de la carretera que conduce a Caldera. Se destaca, también, la ampliación del tramo entre la librería Universal y el Ministerio de Agricultura, en La Sabana, contribuyendo a resolver parcial y provisionalmente algunos problemas de saturación de la red vial en esos puntos concretos, pero sin resolver el gran problema de congestión debido al crecimiento desproporcionado del parque vehicular en relación con el crecimiento de la infraestructura vial. Esta situación crea, además, deseconomías por el consumo energético y sus efectos: contaminación por gases de efecto invernadero y contaminación sónica y visual.

El problema no se resuelve construyendo más carreteras y más carriles: lo demuestra Los Ángeles en Estados Unidos (Peñalosa 2003), ciudad difusa de crecimiento expansivo que presenta una infraestructura vial que prioriza el uso del transporte individual y satura rápidamente las vías. El problema se resuelve con la construcción de un sistema de transporte público eficiente, como se ha dado en Curitiba –Brasil-, en Bogotá y en la mayoría de las capitales europeas (Transmileneo 2002, Amaya 2009). El soporte en Curitiba y en Bogotá es un sistema de autobuses articulados alimentados por rutas interbarrios, cronometrados por GPS, garantizando la puntualidad en el servicio. Los autobuses se desplazan por un carril exclusivo que les permite reducir el tiempo de viaje, haciendo ineficiente el transporte individual.

Para que esos sistemas funcionen se requiere múltiples modos de transporte, es decir ferrocarriles de cercanías, metros, trolebuses, tranvías, trenes elevados y hasta teleféricos, como en Medellín, que complementa sus líneas de metro con un sistema de teleféricos en barrios pobres situados en áreas de fuerte pendiente.

En la Gran Área Metropolitana se ha hecho estudios para implementar lo que se ha llamado la sectorización del transporte, dividiéndose ese espacio en 11 sectores, cada uno con un costo de 10 millones de dólares (Castro 1999). Parte de este proyecto son las rutas intersectoriales previstas para octubre de 2008 (su implementación se pospuso por un recurso de amparo debido a una licitación defectuosa; los autobuses fueron adquiridos por la empresa a la que se le otorgó la concesión y, debido a dicho recurso, tuvieron que ser vendidos a otras empresas; ahora se está en espera de una nueva licitación). Otro proyecto pendiente en la sectorización del transporte es el tren que comunicaría a San José con Cartago y Alajuela. El proyecto que nos ocupa en este artículo es la primera parte de éste. El gobierno actual solo ha mostrado interés en los dos subproyectos señalados y ha mantenido una posición de no compromiso ante el proyecto más importante, que es la sectorización integrada del transporte público.

Los trenes urbanos e interurbanos tienen la ventaja de transportar grandes cantidades de personas en una línea segregada que le permite tener prioridad sobre otros modos de transporte y reducir el exceso de tránsito existente. En Heredia existen dos empresas que utilizan busetas con capacidad de 44 pasajeros y otras dos con autobuses con capacidad para 56 pasajeros (Tuasa) y para entre 56 y 60 pasajeros (La 400).

Los trenes tipo Apolo tienen una capacidad para transportar 250 personas sentadas y de 25 a 30 de pie, lo que equivale a seis busetas o a cuatro autobuses de 60 pasajeros. Aunque funcionan con diesel, sus niveles de

emisiones y de gasto de combustible son menores en relación con la flota actual de autobuses. Se espera que el tren movilice unos 4.000 pasajeros diarios, unos 80.000 por mes de lunes a viernes, y existe un potencial nada despreciable los fines de semana para familias que desean recrearse, a partir de este modo de transporte de costo relativamente bajo.

### Ruta y paraderos del tren Heredia - San José



La parada en el andén contiguo al Mercado Florence no está señalada (c. 0 y 2, av. 8 bis y 10).  
 Las paradas en verde corresponden al servicio Pavas - Universidad Latina.  
 Imagen cortesía de Incofer 2009

Otra ventaja es la reducción del tiempo de viaje, que se estima en 25 minutos, contra una hora y media, en algunos casos en hora pico, de las busetas y autobuses. La ruta tendrá ocho paradas: (1) San Francisco de Heredia, por el Hipermás, (2) Mercado Florence, (3) Miraflores, (4) Santa Rosa, (5) Cuatro Reinas, (6) Cinco Esquinas, (7) Calle Blancos, por la Concretera, (8) Estación al Atlántico. El tiempo de carga y descarga de pasajeros en cada parada es de un minuto (ver croquis de ruta). Tres paradas en Heredia ofrecen bastante comodidad a los usuarios que residan al este y al oeste de la ciudad; en esto supera a la única parada de abordaje de los buses y busetas situadas en el centro de la avenida 8.

La distancia recorrida es de 11 kilómetros, desde el Hipermás en Heredia hasta la Estación al Atlántico en San José. El costo de la tarifa inicial será de 350 colones, monto que hace atractivo el uso del tren respecto de las líneas autobuseras. Asimismo, diversificará la oferta, considerando que las busetas heredianas van al oeste y al centro de San José, vía Paseo Colon; y los buses de Tuasa y La 400 utilizan la colapsada entrada por la Uruca al noroeste de San José, que es un área de servicios e industria, hasta la terminal de ambas en la cercanías del Hospital San Juan de Dios.

La competencia más fuerte del ferrocarril a Heredia son las líneas servidas por la Empresa Rapiditos Heredianos (San Gerardo), que pasa por Santo Domingo y Tibás, hasta su terminal al norte de la ciudad de San José en las cercanías de Ulacit, y la perimetral Heredia - Universidad de Costa Rica, tan exitosa que de ahí surgió la idea de la creación de varias rutas perimetrales para la Gam.

La inversión de dos millones de euros por la compra de cuatro trenes Apolo, y la reparación de la vía férrea (al introducir durmientes de concreto y rieles nuevos en algunos tramos), resultan insuficientes en tanto se

requiere otras inversiones de corto plazo, como la construcción de varios pasos a desnivel, que permitirán aumentar la velocidad y reducir el tiempo de viaje, así como el número de accidentes que se puedan presentar. Una limitante es la electrificación del tren, prevista para 2014, que permitirá el uso de la electricidad como energía limpia y la reducción de las emanaciones de gases. El tramo hacia la Universidad de Costa Rica y la Universidad Latina, en San Pedro, no funcionará hasta la realización de los estudios de factibilidad -actualmente está disponible en la ruta a Pavas-.

Aun con las mejoras a corto plazo, el tren a Heredia es una alternativa necesaria para resolver problemas muy serios de la oferta de líneas autobuseras congestionadas, con tiempos de viaje muy largos e incomodidades para los usuarios, que repercuten en la reproducción de la fuerza de trabajo.

#### Referencias bibliográficas

Amaya, Sol. 2009. *Curitiba un icono del transporte público* En: <http://www.lanacion.com.ar>.

Álvarez, Carlos. *El metrocable de Medellín* En: <http://www.chispaisas.info/>

Castro, Leonardo *et al.* 1999. *Reorganización del transporte público colectivo en El Área Metropolitana de San José, Informe final*. Ministerio de Obras Públicas y Transportes, Consejo de Seguridad Vial. San José.

#### Entrevistas

Fernández, Ana Cecilia (asistente de la presidencia ejecutiva del Incofer). 2009. San José.

Peñalosa, Enrique. 2003. *La ciudad que queremos*. San José.

Prugam. 2006. *La conectividad vial el transporte público y el modelo urbano del proyecto Prugam*. San José.

Prugam. 2007. *Propuesta regional urbana*. San José.

<http://www.transmilenio.gov.co>. 2002. *Sistema de transporte masivo de Bogotá*.



San Pedro, Costa Rica

Alfredo Huerta