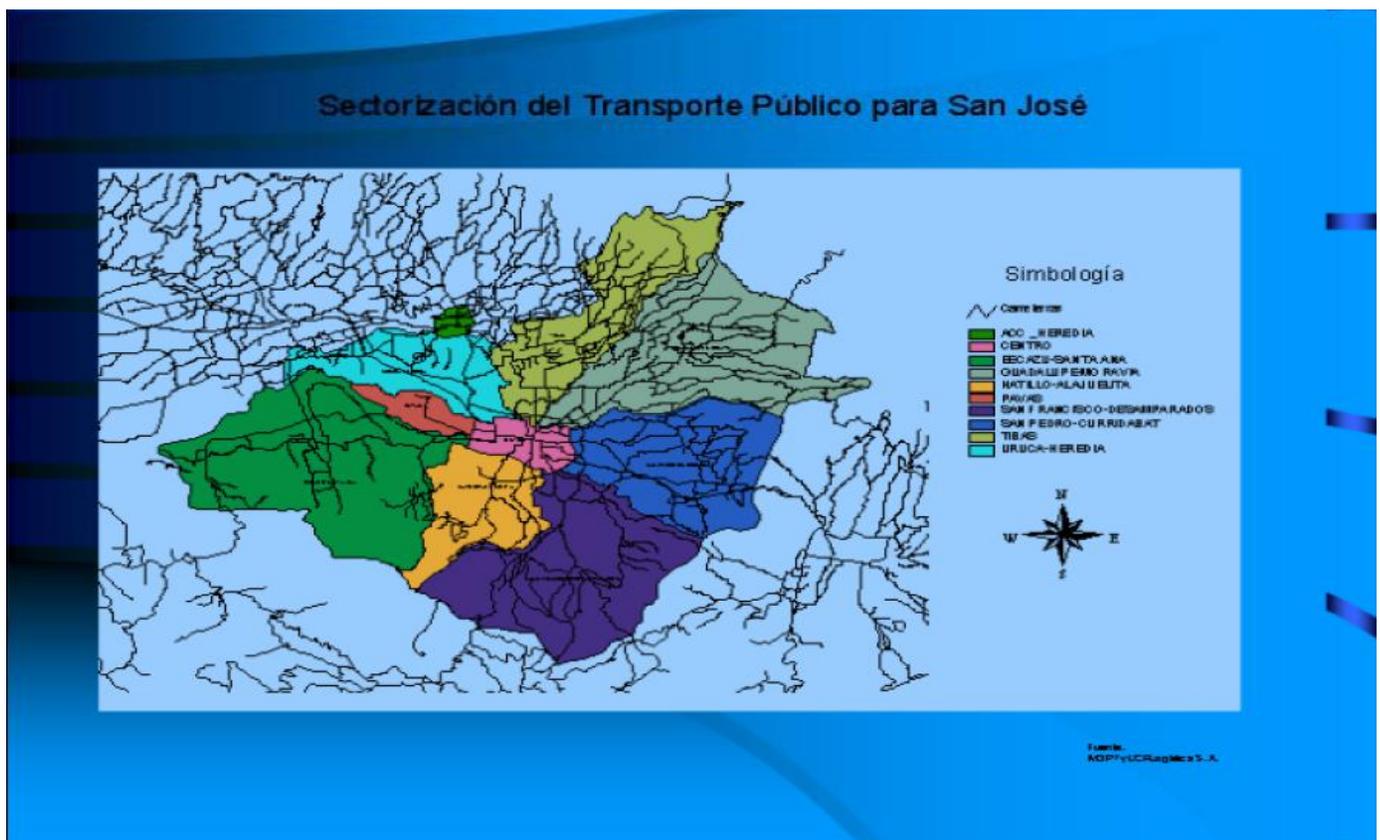


Sectorización: solución del problema del transporte en el Área Metropolitana de San José

LEONEL SOMARRIBAS y LIDIA ORIAS

Han pasado más de diez años desde la presentación del informe para la sectorización del transporte en la Gran Área Metropolitana (Gam). Luego se hizo su actualización con fondos de la Unión Europea y el Gobierno de Costa Rica a través del proyecto Prugam. Vinieron funcionarios de la Municipalidad de Curitiba y expusieron públicamente su gestión de uno de los proyectos más exitosos de transporte público y ordenamiento urbano. En ese lapso también recibimos la visita de Enrique Peñalosa (2003), que presentó públicamente los logros de su gestión como alcalde de Bogotá, en la que puso en funcionamiento el sistema de transporte público denominado Transmilenio y un sistema de ordenamiento del espacio público. Han menudeado talleres con la participación de distinguidos académicos de las diferentes universidades del país, consultores y todos los sectores de la sociedad costarricense, y se han concluido varios estudios de consultores y los últimos planes reguladores que faltaban por parte de un consorcio español que desgraciadamente los elaboró a larga distancia con una serie de errores que revelan falta de rigurosidad en el trabajo de campo (pero como dice el viejo adagio, “el que paga la música manda el baile”). Pero ése y otros errores que se cometieron en el proceso no restan mérito al equipo del Prugam que tuvo que coordinar y dirigir todo el proceso, donde estaban involucradas una gran cantidad de instituciones públicas y privadas. Y hay una gran cantidad de estudios previos que no vale la pena citar aquí, sino más bien advertir que ya basta de estudios sobre el problema del transporte público, que ya es hora de actuar, de lo contrario el estrangulamiento vial nos va a colapsar.



La sectorización del transporte en el Área Metropolitana de San José consiste en dividir ésta en 11 sectores bien delimitados, guiados por la lógica de incorporar áreas con vínculos entre sí a través del funcionamiento vial (ver mapa).

La sectorización del transporte plantea una nueva organización espacial del transporte público. En cada uno de los 11 sectores se funden las empresas de transporte en una sola, operando una ruta principal, con buses articulados, alimentados por rutas inter-barríos con autobuses más pequeños que utilizan terminales de intercambio para descargar y recoger pasajeros. Ahora, por ejemplo, en el sector San Pedro-Curridabat funcionan 26 rutas de transporte público que van al centro de San José, y similarmente ocurre en cada uno de los otros sectores: en Hatillo-Alajuelita hay 16 rutas, en San Francisco-Desamparados hay 32, en Paso Ancho-San Sebastián hay 16. En solo estos cuatro sectores hay, pues, 90 rutas, y todas entran en el centro de la ciudad de San José. Si a esto le sumamos todas las rutas que vienen de todos los cantones del país, entendemos en parte el desorden vial imperante. En cambio, la sectorización plantea que solo una ruta por sector entre al centro de San José. Se debe hacer terminales grandes al menos en dos puntos cardinales de San José y meter todas las terminales de los cantones del interior del país; eso sería fundamental para descongestionar San José.

Los estudios de Leonardo Castro (1999), que se hicieron hace 10 años, fueron actualizados, con trabajo de campo, con fondos de Prugam; lo único que cambió fue que el tren pasó a ser la columna vertebral en la sectorización. Este sistema funciona perfectamente en Bogotá, donde el transporte público emplea un carril exclusivo, segregado; ir al centro de la ciudad en el Transmilenio ahorra una hora y media en promedio en relación con usar el vehículo particular. La experiencia de Curitiba, en Brasil, es similar.



Sectorización del transporte en Bogotá con el Transmilenio

Para conocer el costo de la sectorización del transporte hay que establecer una relación costo-beneficio. Las deseconomías externas e internas que provocan los atascos por el tráfico en el Área Metropolitana de San José son insostenibles económicamente -gasto en combustible, tiempos de viaje excesivos que desgastan la reproducción de la fuerza de trabajo- y ambientalmente -impacto de la contaminación en la salud humana por la emisión de gases, y estrés-. El costo de la sectorización, que es de 10 millones por sector -total: 110 millones-, en unos pocos años se paga con creces. El ahorro en combustibles y en servicios médicos que paga el Estado y los privados disminuirían grandemente.

Lo que impide la implementación de la sectorización es la falta de voluntad política. El gobierno actual solo apostó por las rutas intersectoriales y la construcción de tres pasos a desnivel en la carretera de circunvalación al sur de San José, además de por la carretera a Caldera. Las rutas intersectoriales fueron concesionadas pero la decisión fue objetada por la Sala Constitucional y está durmiendo el sueño de los justos.

Es inconcebible que el presidente Óscar Arias, exministro de Planificación en la Administración Oduber, haya ignorado las recomendaciones hechas por los funcionarios de Prugam y, en vez de acometer la sectorización del transporte, que no se puede posponer, haya preferido pagar favores políticos a través de obras infraestructurales en los dos puertos más importantes del país. Es lamentable que un proyecto de esta naturaleza, para el que fueron consultados todos los sectores sociales, quede engavetado.

Referencias bibliográficas

Castro, Leonardo. 1999. *Reorganización del transporte público en el área metropolitana de San José*. Mopt.
Peñalosa, Enrique. 2003. *La ciudad que queremos*. Mopt, Cemex.