

Origen del problema de movilidad humana en Costa Rica

ADRIANA SÁNCHEZ LOVELL

Para comprender los problemas que subyacen a los sistemas de movilidad humana en Costa Rica, América Latina y cualquier país o parte del mundo, es necesario tomar en cuenta que, igual que sucede al analizar otros problemas sociales, se debe de poner en relación lo que pasa dentro del sistema con otras dinámicas, sistemas e instituciones.

Por ejemplo, el sistema económico, el marco político, el ordenamiento legal y el procesamiento judicial afectan considerablemente la lógica que adoptan los sistemas de movilidad humana. Sin embargo, y por algún motivo que más que nada se debe a la falta de involucramiento de las ciencias sociales en el tema - no digamos la psicología-, generalmente se atribuyen las dinámicas disfuncionales y los eventos catastróficos del sistema al ser humano y a la carretera, sin ser cuestionadas las causas desencadenantes en los orígenes del suceso y, como consecuencia de ello, las conclusiones de los estudios tienden a enfocarse en los procesos que ocupan o dan pie al resultado final. Esto trae como consecuencia que se nutran ciertas formas de ejercicio del poder ya que no se cuestiona tan siquiera su participación en las causas del problema.

La economía política, y la subyacente lógica de mercado característica del capitalismo en sí y del neoliberalismo en particular, impactan negativamente la lógica de los sistemas de movilidad humana en tanto se enfocan considerablemente en la promoción de la importación, el financiamiento y la venta de automóviles, por encima de la búsqueda de sistemas equitativos y colectivamente provechosos de transporte. Coincidiendo con el proceso de reforma del Estado costarricense, la tasa de automóviles en circulación se disparó y, nada más tomando en cuenta una segunda etapa del proceso, vemos que solo el número de vehículos livianos con marchamo (Instituto Nacional de Seguros 2007) pasó de 262.283 en 1998 a 489.395 en 2006 (Programa Estado de la Nación 1999); es decir, se duplicó en cuestión de ocho años. Si comparamos esto con el crecimiento poblacional, que para el año 1998 se estimaba en 3.340.909 y para el año 2006 en 4.401.849 (Programa Estado de la Nación 2007), vemos que la proporción de vehículos por persona pasó de un vehículo cada 13 personas a un vehí-

culo cada nueve personas en 2006, esto haciendo referencia solamente a los vehículos particulares. La circulación de todo tipo de vehículos en Costa Rica pasó de 472.743, durante 1998, a 729.487, en 2006, crecida que podemos atribuir principalmente al vehículo particular. Solo en 2006 se inscribieron por primera vez 89.519 vehículos de todo tipo. Este número además se multiplica en el siguiente año (2007), cuando se inscribieron por primera vez 110.889 vehículos también de todo tipo, lo que constituye el 14% del total de los vehículos en circulación, siendo ése el mayor número de inscripciones registrado desde el año 2001.

Es decir, durante las últimas dos décadas y un poco más, las políticas de hacienda y el mercado se han aliado para favorecer la importación, el financiamiento y el consumo de autos particulares. También las campañas publicitarias y las atribuciones socioculturales que se dan al automóvil son poderosos imanes para que cada vez más personas adquieran uno propio desde edades tempranas. Pero, naturalmente, el tema publicitario no puede desligarse en la sociedad actual del sistema en que se enmarca.

Otro aspecto fundamental que hay que leer como parte de esta dinámica es la falta de mejoras en el transporte público, lo que lo hace poco atrayente frente al automóvil particular, siempre que existan las condiciones materiales mínimas para elegir. Horarios poco flexibles, unidades sucias y en mal estado y rutas inadecuadas para ir de una provincia a otra sin pasar por San José, son razones objetivamente materiales por las que muchas personas no pueden ver como una opción el transporte público, y hay que reconocer que llevan parte de razón en ello. (Actualmente están las rutas intersectoriales pero la concesión fue apelada y eso atrasó el proceso alrededor de dos o tres años.)

Al respecto, una medida urgente es remover todas las concesiones de transporte público que incumplen con el contrato y que no satisfacen a los usuarios de las vías y obligar a todas las empresas a ofrecer la calidad y la variedad de horarios que toda la población se merece y no pensar, como ha sido históricamente, que, para el pueblo, con velar por que se preste el servicio se ha cumplido, aunque hay casos excepcionales de empresas concienzudas y comprometidas con las comunidades (Lanamme hace auditorías vinculantes al respecto, pero esto es reciente y habría que darle seguimiento, porque en la pasada auditoría to-

La autora, psicóloga, es investigadora en la Universidad de Costa Rica.

das las empresas de transporte público anunciaron que apelarían en caso de que la perdieran). Incluso históricamente la relación con los usuarios de transporte público ha sido de maltrato, y no es sino hasta recientemente que las personas se organizan y empiezan a reclamar respeto en el trato y a denunciar los casos en que esto no se da. Un punto fundamental en el que las empresas quedan debiendo, aun cuando cumplan con los criterios de Riteve (Revisión Técnica Vehicular: nombre de la empresa que realiza esta función en el país), es el deterioro de las unidades, que es evidente, por lo que cabe exigirles que las mantengan en buenas condiciones para su uso, lo que implica también que éstas estén siempre limpias y que sean espaciosas. No es favorable viajar como sardinas enlatadas en latas con aguas sucias.

De ahí que para muchos la prioridad sea tener auto particular, muchas veces sin cuestionarse las complicaciones que esto trae consigo, tanto para cada persona como para el ambiente, el país y la economía nacional. El problema de fondo es que no caben tantos automóviles circulando a todas horas por las vías y, a causa de ello, se originan embotellamientos y se produce una estética desagradable.

Un aspecto fundamental es el del diseño y el uso del espacio público, el cual no promueve el uso seguro de formas alternativas de transporte. El resultado más lesivo para la sociedad de que el espacio público esté actualmente casi en su totalidad en función de los automóviles es que esto promueve que se generen diversas prácticas violentas como consecuencia del hacinamiento y de la inmovilidad que causa el tránsito excesivo de automóviles conforme a la capacidad de la carretera. Es la paradoja de comprar un auto para llegar más rápido y confortable a cierto destino y encontrarse con que no es posible moverse, lo cual es una experiencia diaria frustrante, especialmente para las y los automovilistas que residen en el área metropolitana y para quienes atraviesan algunas de las rutas principales del país.

Es así como el individualismo, el capital y las malas decisiones políticas, siembran el terreno para hacer de los procesos de movilidad humana en Costa Rica uno de los puntos más desfavorecidos de la realidad nacional. Sin embargo, es posible intervenir sobre la distribución del espacio para aminorar las expresiones de la violencia social y para fomentar el uso de formas más sostenibles y amigables de movilizarse a niveles ambiental, comunitario, subjetivo y sociocultural.

En Costa Rica se relega a un tercer plano la distribución del espacio para usuarios de las vías públicas tales como peatones y ciclistas, quienes cada vez tienen menos espacio para transitar (se les prohíbe atravesar autopistas), o lo tienen que hacer bajo su propio riesgo. Es decir, todas las facilidades y la inversión en materia de obras públicas se vuelcan

hacia construir carreteras y autopistas para los automovilistas particulares mientras que se relega a iniciativa privada, particular o municipal las aceras en residenciales y otras zonas de paso.

¿Qué es lo que pasa? Que se naturaliza el fenómeno. Y que son tan poderosas las costumbres impuestas que el grueso de la población considera como normal que los autos sean los dueños de las calles, que los buses sean sucios y que las comunidades carezcan de aceras. Pero, por el contrario, el uso del transporte público trae consigo aparejadas otras consecuencias positivas para las relaciones sociales: favorece la interacción social y obliga a caminar, lo cual contribuye a mejorar la salud física y mental. Lo mismo aplica para la bicicleta, mientras que, por el contrario, el automóvil más bien se vincula con el sedentarismo, al que tienden a ir emparejados daños a la salud, presas, pérdidas económicas y violencia.

Dado que la construcción y la distribución del espacio afectan la conducta y el uso que se haga de éste, ¿cuál es la salida? Que la gente y las comunidades sean quienes se organicen y exijan a las instituciones, los gobiernos locales y al Estado que se haga una redistribución equitativa y justa del espacio público y que se detenga la ampliación de carreteras, pues la solución no es más carreteras sino menos carros, más autobuses, más trenes, más y mejores aceras, y que éstas sean siempre adecuadas para transitar y que se respeten como mínimo los parques y las áreas verdes.

En síntesis, el problema de la movilidad humana está poderosamente atravesado por las lógicas ancladas a otros espacios, tales como la economía política y las decisiones que se implementan en relación con la distribución del espacio público. Es necesario promover una sensibilización respecto de la importancia del tema, ya que aquélla debe convertirse en una actividad segura, saludable e inclusiva (es decir justa y accesible para todas y todos sin discriminación de etnia, sexo, nacionalidad, edad o condición física y mental). Para lograr eso debe existir equidad o justicia en la distribución de recursos y del espacio y de propiciar condiciones óptimas para la movilidad de todo tipo de usuarios y de usuarias de las vías públicas (ciclistas, motociclistas, automovilistas, peatones y peatonas).

Referencias bibliográficas

- Programa Estado de La Nación. 1999. *V Informe Estado de la Nación en desarrollo humano sostenible*.
- Programa Estado de La Nación. 2007. *XIII Informe Estado de la Nación en desarrollo humano sostenible*.
- Instituto Nacional de Seguros. 2007. *Accidentes de tránsito*. <http://portal.ins-cr.com/>