

Evolución urbana y del sistema de transportes en San José

CARLOS CONTRERAS-MONTOYA

La ciudad de San José forma parte de un conjunto espacial de ciudades capitales de provincia, localizadas en el valle Central de Costa Rica, denominada Gran Área Metropolitana; por su lado, la provincia de San José concentra más del 30% del total de población del país, estimada por el Instituto Nacional de Estadística y Censos (Inec) en 4.509.290 habitantes. Según los datos del censo de 1950, el 80% de la población del Área Metropolitana era urbana, relación que se mantiene en el censo de 1963 (Sánchez 1964); a partir de 2007 la urbana pasa a constituir el 90%. En la actualidad, y debido al acelerado crecimiento de esa población y al desarrollo de la infraestructura habitacional y de comercio, ya están integrados esos centros en una sola conurbación, que es lo que hoy se conoce como el Área Metropolitana de San José.

La red vial que existe en esta región es aún, con pocas variantes, muy similar a la de los años 70, con un anillo de circunvalación inconcluso en su parte norte, manteniéndose el patrón radial concéntrico de vías claramente marcado por radiales que conectan los desarrollos periféricos al centro de la ciudad. El parque automotor del país creció un 119% entre 1997 y 2007 (de 507.137 vehículos a 1.109.570), mientras que la población solo aumentó un 19% (de 3.656.500 habitantes a 4.355.308), según el Inec. Si alrededor del 50% del parque automotor se encuentra en la provincia de San José —unos 550.000 vehículos—, que tiene una población de alrededor de 1.500.000 habitantes, hay entonces una relación de 3,7 vehículos por cada 10 habitantes, o una tasa del orden de un vehículo para cada tres habitantes.

El problema de congestionamiento se agrava por el crecimiento vehicular acelerado y por la escasa inversión en infraestructura o desarrollo de nuevos modos, exceptuando la rehabilitación de una parte de la línea férrea en sentido este-oeste, con recorrido de 14 kilómetros, que ofrece transporte a bajo costo, pero solamente en las horas pico de la mañana y de la tarde y de lunes a viernes, pretendiéndose extenderla hasta Curridabat; además, desde agosto de 2009 se

tiene la operación ferroviaria entre Heredia y San José.

Lo más relevante en San José para el control de tránsito ha sido la implantación de un sistema automatizado de semáforos, en el primer semestre de 2007, cuyo centro de control depende de la Dirección General de Ingeniería de Tránsito del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y contempla cámaras de televisión y cámaras de video-detección para aforos, permitiendo una gestión del tránsito más cercana al tiempo real.

El reordenamiento urbano planificado constituye un tema de obvia relevancia para las autoridades del gobierno central y municipal. Nótese que se señala a ambas instancias pues todas las acciones indicadas en el análisis a seguir deben estar permeadas por una labor integrada de ellas, visto que el país ha apostado a una descentralización del poder político y su traslado a los gobiernos locales pero con las reglas de coordinación y consenso necesarias, y siendo que una efectiva transferencia de competencias aún no se verifica ni tampoco existe la necesaria madurez y competencia técnica a nivel local. En ese sentido debe analizarse sistémicamente la problemática en sus dos vertientes principales: infraestructura y servicios (Contreras-Montoya 2009).

Como ya se indicó, la red vial de la región posee poca redundancia y en ese sentido las posibilidades de conectividad son escasas; el anillo de circunvalación se encuentra inconcluso en su parte norte y debe valorarse su rediseño y conclusión por razones de continuidad de flujos periféricos urbanos; además debe variarse el patrón radial concéntrico de vías mejorando las posibilidades de conexión entre los barrios de la red cantonal pero con la debida atención a las vías radiales principales, dando el debido mantenimiento al pavimento, la construcción de bahías para el transporte público, el control férreo del estacionamiento y de acceso a locales diversos, así como la priorización física y semafórica al transporte público. En lo que se refiere a flujos interurbanos, ese patrón continúa convergiendo hacia la ciudad, incluso el de paso que podría desviarse por un anillo periférico, que ya ha sido diseñado y que ha ido perdiendo relevancia por

El autor, ingeniero civil especialista en transportes, es asesor técnico en la División de Transportes del Ministerio de Obras Públicas y Transportes y presidente de la Asociación Costarricense de Ingeniería de Transporte.

falta de una acción sistemática de expropiación de terrenos y construcción.

En el año 2000, el Consejo de Transporte Público (CTP) renovó la mayoría de las concesiones en San José alegando que sería desgastante y complejo establecer un proceso licitatorio, así como por la intención de consolidar un proyecto de sectorización. Esa argumentación es débil pues la licitación competitiva sería uno de los instrumentos más adecuados para establecer y consolidar una verdadera sectorización del servicio y considerar elementos de calidad y desempeño, no solo en el momento de adjudicar sino también durante la vigencia de la concesión (Aragão *et al.* 2000). A pesar de lo anterior, de nuevo en 2007 el CTP renovó las concesiones utilizando el mismo esquema.

En general, se ha consolidado una agrupación de operadores bastante cerrada y se ha desarrollado una especie de captura de la reglamentación, como ya ha sido estudiado en la literatura técnica (Baumol *et al.* 1982). En parte esto ha servido para inviabilizar hasta ahora la creación de las rutas intersectoriales y diagonales -cuya necesidad ya había sido establecida desde antes del Plan Maestro de Transporte de la Gam de 1992- que conllevan la necesidad de una modificación en toda la red de rutas urbanas en San José y, por lo tanto, de un replanteamiento de los términos operacionales y del equilibrio económico-financiero en los contratos, con la debida integración operativa, física y tarifaria. Para esto son necesarios -y no se tienen-: (1) un estudio de la afectación en las rutas existentes prorrogadas en septiembre de 2007; (2) un estudio de la integración tarifaria contemplando la creación de una cámara de compensación y el uso de boletaje electrónico; (3) un estudio de las especificaciones operativas de cada ruta intersectorial, a saber: recorridos, frecuencias, flota, horas de operación, seguimiento del perfil espacio-temporal de la demanda, y (4) determinar y divulgar la estrategia de delegación en terceros privados de la operación de la ruta, con el uso de la licitación pública como forma competitiva de acceso al mercado.

Además debe repensarse el rol del CTP y la integración de su Junta Directiva, analizar en profundidad la capacidad técnica instalada y la forma de mejorarla, así como la adecuación del marco legal. Aquí debe señalarse la participación

actual, por ley, en la Junta Directiva, de un delegado de los gobiernos locales, cuya adecuada escogencia y conocimientos son fundamentales.

En los últimos diez años ha habido dos planes estratégicos de seguridad vial. La meta del último en cuanto a reducción de la tasa de mortalidad no se alcanzó sino que más bien ésta ha crecido, hasta 15,93 muertos por 100.000 habitantes al finalizar 2008 -similar en 2009-, con importantes incrementos en la mortalidad de peatones y motociclistas. Sin embargo, existe coherencia conceptual y los objetivos y acciones propuestas reflejan las tendencias mundiales recomendadas, pero en definitiva hay una deficiencia en la implementación de esas recomendaciones nacional y localmente. Esto torna indispensable repensar las estrategias municipales tanto en su interacción con los órganos centralizados como en el uso de los recursos financieros destinados a ese fin, además de realizar los necesarios diagnósticos locales de los problemas en sí y de la capacidad instalada para enfrentarlos.

Referencias bibliográficas

- Aragão, J., C. Contreras-Montoya y O. Lima Neto. 2000. "Coordination and competitiveness levels of transit services in the metropolitan areas of Recife (Brasil) and San José (Costa Rica)", en *Proceedings of the International Conference CODATU IX, México DF*. Rotterdam.
- Baumol, W., J. Panzar y R. Willig. 1982. *Contestable Markets and the Theory of Industrial Structure*. Harcourt Brace Janovitz. San Diego.
- Contreras-Montoya, C. 2009. "Área Metropolitana de la Ciudad de San José", en *Textos del Observatorio de Movilidad Urbana OMU*. Corporación Andina de Fomento.
- Inec. *Estadísticas de población 2007 y 2009*. www.inec.go.cr
- Sánchez, R. 1964. *Algunas características del Área Metropolitana de San José según los censos de 1963*. Dirección General de Estadística y Censos. San José.



San Pedro, Costa Rica

Alfredo Huerta