

Mejoras en la red vial y el transporte en general con incidencia en San José

RONALD FLORES

Nadie duda del alto grado de deterioro de la red vial costarricense. Hasta el momento no ha habido una administración de gobierno capaz de revertir el rezago u obsolescencia acumulados por décadas, no solo en carreteras y puentes sino también en otros modos que forman parte de la infraestructura y los transportes. Entre las modalidades ensayadas para revertir el proceso están el financiamiento con bancos de desarrollo y el sistema de concesión de obra pública, pero hasta hoy no se ha obtenido los frutos que esperan los exportadores, los productores, las personas que se dedican al sector turismo y los usuarios en general. El periódico *El Financiero* del 19 de abril de 2010 resume la gestión de la actual administración de la siguiente manera: “Arias incumplió 46% de promesas ... El impulso a las concesiones volvió a convertirse en fracaso: solo la autopista a Caldera se concretó, mientras se atascaron San José-San Ramón, y proyectos como Cartago, Limón y el Anillo Periférico ni siquiera empezaron a gestarse”.

Las grandes obras en general avanzan muy lentamente a pesar de que su disponibilidad es imprescindible para el país; tal es el caso del Anillo Periférico que, en su tramo más importante, cual es el noroeste, uniría la Ruta 32 que va al puerto de Limón, a la altura de Santo Tomás de Santo Domingo de Heredia, con la Ruta 1 (a Nicaragua) en las cercanías del Conservatorio de Castella, y con la Ruta 27, en Guachipelín, para ir a Caldera. Este proyecto formaría una especie de arco de *by-pass* que evitaría el ingreso de camiones y trailers a la Gran Área Metropolitana (Gam), permitiendo la unión de puerto a puerto (canal seco). Se disminuiría así la congestión, la contaminación, los accidentes y la destrucción de las calles y avenidas urbanas que no fueron diseñadas para soportar tal cantidad de cargas. Pero la construcción de este proyecto de importancia regional y urbana, al igual que algunos otros como la finalización de la carretera de circunvalación (entre Calle Blancos y La Uruca), una nueva radial a Heredia y el dispersor Zapote – Hacienda Vieja (conexión con la autopista Florencio del Castillo a Cartago), han venido difi-

riéndose en el tiempo por décadas. Y así todos seguimos siendo víctimas de un sistema colapsado y dispendioso que produce congestión, pérdida de tiempo, grandes consumos de energía y contaminación, afectando la economía nacional, la de las empresas y la de los hogares.

Pero realistamente ¿qué se debe hacer y qué se puede hacer? Hay una serie de medidas y proyectos que paradójicamente han venido siendo anunciados una y otra vez en los planes de gobierno de los diferentes partidos políticos pero que, a la hora de llegada, han tropezado con obstáculos diversos para su implementación, o bien la administración de turno ha desistido de su construcción o aplicación por unas u otras razones, a veces comprensibles y a veces no. Si bien hay que entender que la implementación de las medidas suele ser muy complicada y que el desarrollo de los proyectos implica un gran esfuerzo y, en algunos casos, hasta genera impopularidad, la verdad es que éstas ya no pueden seguirse retrasando. Mientras varias obras y servicios de transporte trascendentales siguen esperando, vecinos como Panamá, Guatemala y El Salvador avanzan a pasos agigantados en esa materia. La realidad en Costa Rica sigue siendo el atraso del sector y la falta de integración entre los diversos modos de transporte.

La integración implicaría que el sistema portuario y parte del sistema aéreo fueran complementarios y estuviesen conectados por medio de un sistema de transporte de carga por carretera y con un ferrocarril interoceánico -en este momento abandonado- que permitiría el trasiego de bienes y cargas masivas entre uno u otro modo en forma expedita, permitiéndonos complementar el canal seco y recuperar competitividad en la región. La integración también implicaría que el sistema de transporte colectivo metropolitano por autobús de las ciudades de la Gam estuviese conectado con un ferrocarril de pasajeros interurbano moderno y que éste tuviera un ramal al Aeropuerto Juan Santamaría para permitir la integración con éste.

Si bien pueden existir grupos con intereses particulares que se oponen a varios proyectos, lo cierto es que también grupos empresariales de primer orden como la Cámara de Exportadores de Costa Rica y el Foro de Transportistas por autobús han insistido en la

El autor, ingeniero, es asesor legislativo.

necesidad de desarrollar algunos de ellos. También hay gran coincidencia de criterios entre instituciones públicas nacionales, municipalidades y especialistas nacionales e internacionales. ¿Por qué no aprovechar esos consensos para permitir que el país se termine de desarrollar en estos campos?

Aparte de los proyectos mencionados y la integración de modos de transporte, se podría impulsar otras medidas que impliquen cambios importantes en la demanda y la oferta de los transportes, como la atracción de pasajeros urbanos y peri-urbanos, para que dejen de utilizar el tan ineficiente transporte privado (1,6 pasajeros/vehículo en promedio), por medio de un sistema moderno de transporte colectivo urbano, como en Latinoamérica lo han desarrollado ya Guatemala, México D. F., León-Guanajuato, Santiago, Bogotá, Curitiba y otras urbes brasileñas. El proyecto costarricense para transporte público por autobús, que se conoce como “sectorización” y fue diseñado completamente desde los años noventa por la empresa LCR Logística, aún no ha sido ejecutado. El ordenamiento de las rutas de autobuses más el uso de nuevas tecnologías -por ejemplo vehículos articulados de 180 pasajeros, trolebuses o tranvías con pago electrónico- mejoraría el sistema de transporte procurando fuertes ahorros con base en las economías de escala generadas.

Para complementar el sistema sectorizado se debería sumar un tren interurbano moderno de pasajeros que, al igual que los autobuses, estuviese adaptado a las necesidades de las personas con discapacidad e integrado al *park & ride*. Este último sistema permitiría que los vehículos privados fueran dejados en parqueos seguros ligados a las terminales de la sectorización y del tren, a fin de que no ingresen a los centros de las ciudades, procurándose a los conductores y acompañantes los boletos gratuitos o subvencionados para acceder al sistema de transporte colectivo en esas mismas terminales, las cuales deberían contar con espacios apropiados para los taxis, los autobuses distribuidores de los centros urbanos e incluso para comercio y servicios variados. La sectorización y el sistema *park & ride* posibilitarían una descongestión en los centros de ciudad permitiendo un mayor aprovechamiento del espacio público y la implementación de más circuitos peatonales y ciclo vías. En resumen, se abriría por fin el espacio a sistemas de transporte más eficientes y a ciudades más humanizadas donde todos los usuarios, incluidos los adultos mayores, las personas con discapacidad, los niños y los peatones tuvieran su lugar.

Otras medidas complementarias serían procurar un mejor aprovechamiento del vehículo privado, con incentivos para uso de vías, aparcamiento y la eliminación de la restricción “pico y placa” para autos que circulen con por lo menos cuatro ocupantes; inducir el cambio de la flota privada con la disminución de

los impuestos a autos de tecnologías modernas (más eficientes y menos contaminantes) y el aumento de restricciones técnicas e impuestos a la importación de vehículos muy antiguos o con motores de alta cilindrada; implementar un plan de sustitución o reconversión de motores (a gas, eléctricos, híbridos) y promover un uso más intensivo de la bicicleta; y también insistir en los hábitos de conducción eficiente para todo tipo de automotores: velocidades, cambio de marchas, presión de llantas.

Además, es posible implementar medidas para bajar los niveles de congestión y contaminación, como las siguientes: (1) Ordenamiento vial y establecimiento claro de vías prioritarias para el paso de vehículos privados, mientras que otras rutas o carriles serían exclusivos o prioritarios para transporte colectivo masivo; es decir, separar ambos modos de transporte especializando el uso de las vías. (2) Mejorar el aprovechamiento del taxi formal, evitando el “ruleteo” que contribuye a la congestión en los centros de ciudad, con un mejor servicio telefónico y paradas estratégicas y cercanas a las terminales y paradas de autobuses y trenes. (3) Establecer zonas y horarios para carga y descarga de mercaderías en los centros urbanos y para la limpieza, recolección de basura y otras actividades coordinadas inter-institucionalmente (reparaciones en la ciudad o en las vías), que no coincidan con las horas pico de mayor congestión. (4) Establecer horarios restringidos para el transporte de cargas pesadas en ciertas vías seleccionadas pero, a manera de compensación, liberar a este tipo de transporte de la restricción de “pico y placa” para que las empresas no deban inmovilizar los vehículos. (5) Ordenar y eliminar en algunas zonas parquímetros y parqueos que afecten la circulación en vías importantes no urbanas y urbanas como las rutas de travesía. (6) Mejorar el control con grúa en los centros de ciudad para hacer respetar las medidas anti-congestión. (7) Ampliar la cobertura de la semaforización “inteligente” y generalizar el peaje electrónico en las carreteras de peaje a fin de evitar las colas de vehículos. (8) Eliminar obstáculos en las vías y rectificarlas; mejorar la superficie de rodamiento, la señalización y la prevención para la seguridad vial; aumentar los carriles en las rutas radiales; construir vías alternas y pasos a desnivel; mejorar las intersecciones difíciles y ampliar puentes estrechos que producen embotellamientos.

Finalmente, otras medidas complementarias serían explotar más el servicio de internet para trabajo a domicilio y desarrollo de servicios públicos, bancarios, etc., así como acondicionar y diferir los horarios de entrada y salida de escuelas, empleos, servicios públicos y privados, a fin de bajar el pico de máxima congestión, especialmente en las mañanas, lo que permitiría además un mejor aprovechamiento de las flotas de transporte colectivo y de la red vial en general.