

En aras de la congruencia con los más altos valores que identifican a Costa Rica en el mundo y, sobre todo, en procura de una mejor calidad de vida para las personas que habitan y visitan la capital, este es el momento de tomar la decisión de renovar la ciudad

desde una visión humana.

El tranvía, por este motivo, es un símbolo esencial para construir la ciudad sostenible, competitiva y habitable que todos deseamos para nuestros hijos.

Inicio - Siguiente

## Tranvía en la ciudad capital

JOHN V. COTO y VLADIMIR KLOTCHKOV

**E**l proyecto Tranvía en la Ciudad Capital ha sido muy comentado, pero realmente es poco conocido en sus detalles y objetivos específicos, desde el punto de vista técnico. Por esta razón, queremos rescatar algunas de sus características más importantes. A saber, su recorrido, que comunicará Pavas con Curridabat, inicia cerca del Colegio de Pavas, pasa por el lado norte del Parque Metropolitano La Sabana, atraviesa el centro de San José hasta la Estación de trenes al Atlántico, luego, continúa hacia San Pedro de Montes de Oca y finaliza en Curridabat, al lado norte de la Ferretería EPA. El trayecto comprenderá 15 kilómetros, aproximadamente.

El costo del servicio también ha generado muchos comentarios, pues implementar este sistema de transporte ronda los \$150 millones. Sin embargo, como siempre, se apresuran a mencionar el costo sin tomar en cuenta los beneficios. Un proyecto de gran impacto e importancia, como este, no debe ser evaluado a la ligera por su precio inicial, sino por su relación de beneficio-costos o mediante cualquier otra variable financiera utilizada en estos casos.

En la actualidad, solo podemos hacer referencia a aproximaciones sobre el costo del sistema; no obstante, se está trabajando para que una empresa efectúe los estudios de factibilidad y costos del caso. Solo de esta forma podremos estar seguros de la inversión necesaria para lograr el objetivo propuesto. Lo que sí podemos asegurar, es que se está buscando una opción financiera que nos permita alcanzar un sistema

autosuficiente y rentable; y, a su vez, nos permita concluir que no importa el costo del sistema, si al final soluciona nuestros problemas de transporte en la ciudad capital.

Por otra parte, resulta fundamental entender que el proyecto Tranvía no es un sistema aislado, que funcione por sí mismo en medio de la ciudad. A nuestro parecer, representa el inicio de una nueva organización en el transporte actual, que deberá contar con elementos que lo complementen, tales como: radiales, intersectoriales (interlíneas) y el mismo sistema interprovincial de tren. De este modo, el sistema debe responder a una planificación del transporte masivo de personas, que pretenda no solo cumplir con el objetivo de transportar personas, sino también, por ejemplo, reducir el consumo de los combustibles fósiles mediante el uso de energía eléctrica, objetivo nacional de neutralizar las emisiones de carbono en la ciudad.

Por lo anterior, resulta claro que el tranvía no es un proyecto que desplazará a otros sistemas de transporte, como el metrobús (buses articulados) o el tren interurbano, sino un sistema superior complementario a estos. Sin embargo, sabemos de antemano que, dado el enorme crecimiento de viajes en la zona central de la ciudad capital, modalidades como el trolebús y los buses articulados no son aptas para el manejo de grandes cantidades de personas, ya que requieren numerosas unidades; mientras que el tranvía, dado su tamaño, permite el manejo de hasta 400 pasajeros por viaje.

La Municipalidad de San José sostiene este proyecto desde la década de los 80, a veces con el apoyo

J. Coto, ingeniero civil, y V. Klotchkov, arquitecto, son funcionarios del Departamento de Gestión Urbana de la Municipalidad de San José.

del gobierno de turno y en otras ocasiones sin este. Desde entonces, trabaja en la justificación del proyecto con funcionarios del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt) y con apoyo de especialistas franceses; ya realizó dos estudios de prefactibilidad. Sin cuestionar la rectoría del Mopt en materia de transporte, consideramos que el Municipio, al poseer mayor conocimiento sobre su territorio y población, está apto para participar activamente en la planificación del sistema. Así, combina elementos de importancia como el uso del suelo con los conocimientos sobre las necesidades de desplazamiento, incluyendo su visión sobre el futuro de la ciudad.

Ahora bien, para concretar el proyecto, es de suma importancia contar con la participación activa de todos los sectores económicos del país. La intervención del Gobierno, de la mano con los autobuseros y con la empresa privada que desee participar, resulta fundamental para el cumplimiento y la ejecución de este proyecto. Los estudios técnicos anteriores demuestran la autosuficiencia de este sistema y su capacidad de generar suficientes ganancias para todos los actores mencionados.

Desde el punto de vista ambiental, es indiscutible que el uso de energías renovables en el transporte urbano beneficia a los usuarios, transportistas y público en general. Conscientes de que el país posee una gran capacidad de producción de electricidad, consideramos que podrá satisfacer las necesidades requeridas para el proyecto de tranvía. En todo caso, si se necesitara mayor producción, esto impulsaría el desarrollo del país y generaría nuevas plazas de trabajo, en fin, beneficiaría a la economía nacional.

Son innegables los rendimientos que un sistema de

transporte eléctrico traería al medioambiente, en comparación con el sistema tradicional, donde se consume combustible fósil no renovable, caucho y diferentes aceites, todos, elementos dañinos que requieren un trato especial para su deposición.

En ese sentido, si se desea cumplir con los nuevos tratados y compromisos internacionales en el ámbito medioambiental, tal como los establecidos recientemente en la cumbre para el cambio climático celebrada en Cancún, el tranvía representa una excelente respuesta para disminuir la contaminación ambiental, sin dejar de lado su objetivo de transporte de personas. A su vez, trasciende los programas de protección y siembra de árboles que, si bien son buenos, no son

suficientes para neutralizar la gran producción de carbono en el país, situación que se transformó en una meta nacional. Por lo tanto, en concordancia con el propósito de transformar a Costa Rica en carbono-neutro para 2021, el tranvía constituye una forma directa y correcta de aplicar las buenas prácticas técnicas para cumplirlo.

De esta ma-

nera, es claro que el proyecto Tranvía no es una terquedad de instalar un tren en medio de la ciudad, sino, todo lo contrario, es el principio de una nueva organización del transporte urbano, un catalizador para optimizar la movilidad urbana del Área Metropolitana de San José y sostener el proceso de renovación de la capital.

Por todo lo anterior, confiamos en que los resultados del próximo estudio de factibilidad confirmarán los grandes beneficios económicos, sociales y ambientales del sistema antes descrito, y nos dará una guía para poder ejecutar, a corto plazo, tan esperado proyecto.

