

Una opción sustentable... regresemos el tranvía eléctrico a las calles de San José

ISABEL AVENDAÑO y ANDRÉS JIMÉNEZ

Resistencias y gestiones se mantuvieron durante 14 años, pero, finalmente, los josefinos escucharon la campanilla y los motores del tranvía eléctrico un 9 de abril de 1899. Esta fecha colocó a San José a la altura de las capitales modernas del mundo. Nuestras autoridades estaban convencidas de la cercanía entre el transporte público y el desarrollo económico, y que la movilidad era el comienzo de una sociedad urbana naciente. En agosto de 1950, circunstancias diversas provocan su desaparición de nuestras calles. Desde entonces, han transcurrido varios decenios y, sin embargo, el tema nos evoca y convoca.

¿Qué nos evoca? Durante cincuenta años funcionó el primer medio de transporte urbano de Costa Rica. En esos vagones amarillos se desplazaron, entre otros, estudiantes, maestras, ministros, zapateros, tosteleras, artesanos, pureros, lavanderas, médicos, aplanchadoras y presidentes. Los 14 kilómetros de extensión en ocho ramales estructuraron un pueblo grande que mudaba a ciudad. Los cuatro puntos de la capital se consolidaron y perpetuaron ciertos ejes articuladores de gran ajetreo como el Paseo Colón y la Avenida Central. Poblados como San Pedro y Guadalupe, “aislados”, se añadieron a una mancha urbana que más tarde conformaría el Área Metropolitana.

Pronto, los habitantes de todas las edades se habituaron a los horarios, recorridos y a “sus” inconvenientes. Los vagones, en estado de aseo escrupuloso, eran el orgullo nacional. La cultura urbana se recreaba en el reglamento de uso: prohibido proferir palabras indecorosas, molestar a los demás, discutir en voz alta, fumar, escupir dentro del vagón, arrojar basura, llevar bultos molestos para los demás o que impidieran el uso de los asientos, cargar sustancias explosivas, inflamables o mal olientes. Estaban excluidos los ebrios, desaseados o enfermos de aspecto desagradable, así como, los perros u otros animales que ocasionaran daño o mala impresión. Hasta el uso de zapatos era obligatorio.

El tranvía era más que un medio de transporte; de

ahí emergieron amistades, negocios y matrimonios. El día de la inauguración hacia San Pedro del Mojón (1901), los periódicos reseñaban un domingo festivo: entre salvas de bombas, cohetes y una banda de música popular, los lugareños enarbolaron la bandera nacional y lanzaban vivas al presidente Iglesias Castro. La gente se apostaba ante la máquina y durante varias horas esperaron el turno para hacer su viaje entre San Pedro y la capital.

Durante la inauguración en Guadalupe, aquel octubre de 1909, el expresidente González Víquez se acompañaba de su comitiva, la banda militar, invitados y curiosos venidos de Coronado, Sabanilla, Moravia y varias partes de Goicoechea. El tranvía llevó progreso a la conocida “ciudad de los zapateros” ya que en sus canastas transportaba el calzado que allí se elaboraba.

El tranvía nos convoca por ser pasado, presente y futuro. La razón es muy simple: la movilización es inevitable, las personas nos desplazamos por alguna necesidad de acceder a sitios para llevar a cabo actividades distintas y vitales. Y, el tranvía eléctrico es una forma de transporte colectivo aún viable para quienes piensan en Costa Rica. El tranvía no solo ensalza nuestro pasado, concibe un escenario para múltiples actores y hereda una mejor calidad de vida a las generaciones venideras.

Costa Rica vive una crisis muy profunda en cuanto a transporte se refiere, sin importar que el recorrido se realice a pie, automóvil, autobús o motocicleta, por las mañanas o en las tardes, cualquier día de la semana. El estrangulamiento y la sensación de asfixia desbordan el área central comercial y los múltiples centros de la Gran Área Metropolitana. La congestión vehicular produce estrés, lo que disminuye la productividad, promueve accidentes y la muerte de personas.

Hace más de una década, la Municipalidad de San José sugirió instalar un tranvía eléctrico. Estudios técnicos serios señalaban lo imperioso de la inversión. Por otro lado, el gobierno local insistía en la necesidad de vivir y habitar la ciudad. Se elaboraron investigaciones para mostrar las bondades del tranvía como medio de transporte: factibilidad, viabilidad, am-

I. Avendaño, geógrafa, es profesora e investigadora en la Universidad de Costa Rica. A. Jiménez es estudiante de geografía en esta universidad.

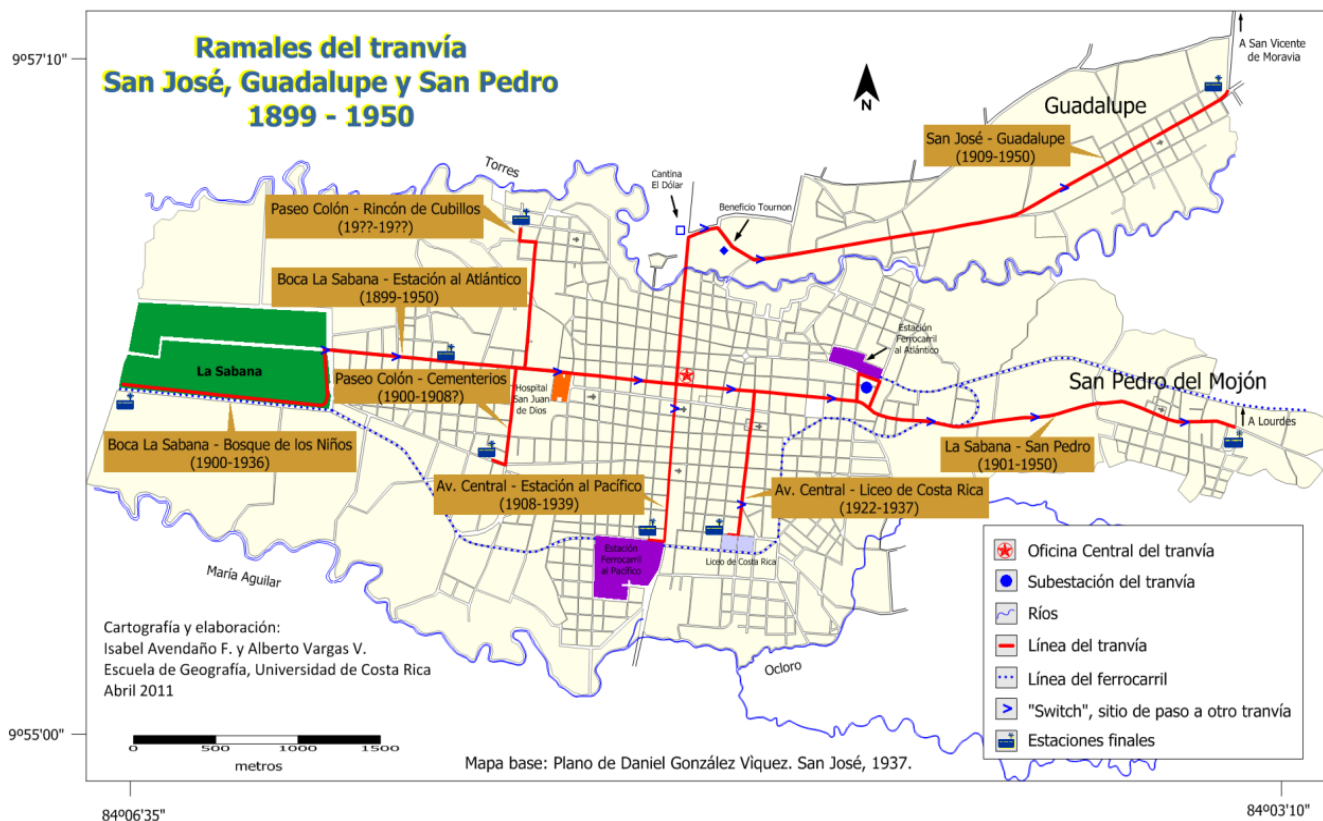


Figura 1. Ramales del tranvía San José, Guadalupe y San Pedro 1899-1950

biente, historia, flujo de personas, vehículos, financiamiento, etc. Pero la desidia de los gestores urbanos –Estado, empresa privada y la telaraña de intereses privados– continúa ganando la carrera.

La temática del transporte de personas y mercancías cobra relevancia en relación con varios puntos. Las pérdidas económicas en la Gran Área Metropolitana se calcularon para 2005 en \$840 millones. Tal cifra representa un 4,24 % del producto interno bruto, donde los inconvenientes producidos por la infraestructura vial y el sistema de transporte conceden el mayor peso relativo. Dentro de estos, el rubro correspondiente a tiempo perdido por congestión vial representa 1,23 % del producto interno bruto (\$243 millones) (Otoya, 2009).

El elevado consumo de energía y la emisión de gases de efecto invernadero emitidos competen al transporte, pues un autobús congestiona más que un automóvil pero, también, transporta más personas. Lleva 45 pasajeros más que un automóvil en su máxima capacidad, en contraposición, cada ocupante del automóvil produce once veces el congestionamiento atribuible a cada pasajero del autobús (CFIA, 2006). El embotellamiento se reduce al aumentar la presencia de medios de transporte colectivo. Devolver la fluidez es recuperar la calidad del ambiente al reducir las emisiones de CO₂ y de otros gases tóxicos. La contaminación atmosférica urbana es una causa de

muerte y, según la Organización Mundial de la Salud, es tan dañina como la mortalidad ocasionada por accidentes automovilísticos.

Para quien debía atravesar la ciudad, las rutas periféricas fueron una excelente solución ingenieril en las décadas de 1950 y 1960. Tras 50 años de trabajos lentos, periferia y centro cobijan una rotunda congestión. La convergencia de rutas en el centro de San José es una realidad que se agrega a la falta de políticas públicas que prioricen el transporte público sobre el privado, cuya tasa ha aumentado 20 veces más rápido que el crecimiento poblacional. Lo anterior tampoco ha contribuido en la construcción del imaginario de una capital poseedora de un centro histórico y enriquecido con patrimonio tangible e intangible.

Si así se quiere, el tranvía constituye una solución sustentable, menos costosa y a corto plazo. La Gran Área Metropolitana es cada vez más extensa, densa y económicamente activa. El transporte público es un actor dinámico, en cualquier solución relacionada con el futuro de nuestras ciudades. El dinero invertido en el transporte público genera riqueza pública y conduce al desarrollo económico. Cuanto más irrigadas sean las redes, menos costosa es la movilidad urbana.

El tranvía eléctrico brinda la oportunidad de vivir en una urbe con un medio eficiente, ecológico, rápido

do, de alta capacidad, rentable y menos costoso. Solamente una transformación de nuestra cultura urbana podrá salvarnos de una explosión social cuyo detonante está en la desigualdad manifiesta del tránsito por las calles y del uso de los espacios públicos.

El tranvía es un medio solidario ya que beneficia hasta a quienes no lo utilizan dada la menor contaminación y ocupación del espacio público, y devuelve territorio de calidad. No necesariamente hay que cerrar vías completas para su instalación, tampoco compite con la reciente reactivación del tren ni con el proyecto de interlíneas. Se requieren más y nuevas rutas que encadenen el centro con la periferia, así como recorridos cortos.

La energía eléctrica puede obtenerse de fuentes limpias. La tecnología actual permite optar por carros de piso bajo, sin línea aérea de contacto y alimentación por el suelo para quienes se preocupan por el cableado catenario; hay vehículos con baterías a bordo, de sobrevenir alguna deficiencia eléctrica. Hasta el tranvía inalámbrico está en visos de experimentarse. En varios países, corre por calles de dos carriles, merced de su menor ocupación de espacio. Ha sido un medio para volver a los centros urbanos históricos, por ejemplo Niza o Burdeos, en Francia.

La apuesta al sistema tranviario en Europa se basa en la experiencia: la red urbana multilínea de gran tamaño y el servicio interurbano; contratos variados que incluyen los tradicionales y por concesión, la asociación entre el sector público y privado o aquellos que poseen requisitos exigentes; tecnologías novedosas como el tranvía de neumáticos, la alimentación terrestre o por baterías para ciertos tramos (Vautier, 2011; Fremaux, 2008).

La movilidad, concebida como la plataforma de una sociedad moderna y una economía creciente, ha producido que el sistema tranviario no solo haya mejorado sino que se instalara en ciudades donde era inexistente. Mientras en muchos países se habla de emancipación, progreso y nuevas conquistas, en Cos-

ta Rica se piensa en la restricción vehicular como la panacea.

Para levantar la economía costarricense se impone la inversión en transporte público y el tranvía es la opción más racional y segura para el ambiente. Es un aporte a la disminución de la huella ecológica. Además, colabora con empleos productivos en distintos órdenes, requiere poca ocupación de espacio público y cede la ciudad a sus habitantes.

Una ciudad sustentable implica aprovechar lo mejor posible las horas del día cuyas opciones de transporte desencadenen seguridad, comodidad, independencia, confiabilidad y menos contaminación. Nuestra capital y el Área Metropolitana serán sustentables cuando la gestión combata las secuelas de la contaminación por congestión, evite el gasto innecesario de recursos privados y sociales y, más que todo, impida la pérdida de calidad de vida.

Dados los avances del tranvía ¿por qué Costa Rica tiene que ser una excepción detestable? En muchas ciudades grandes alrededor del mundo se ha dado una segunda oportunidad al tranvía a pesar de que existen más y mejores medios de comunicación. En ellas coexisten tranvías, metros, autobuses, trenes ligeros, automóviles, bicicletas y transeúntes. Veamos la crisis como una ocasión para retomar la gestión y crear cultura urbana.

Referencias bibliográficas

- Colegio Federado de Ingenieros y de Arquitectos de Costa Rica (CFIA). (2006). *Informe sobre el congestionamiento del flujo vehicular en la Gran Área Metropolitana de San José: recopilación, análisis y posicionamiento*. San José.
- Fremaux, D. (2008). *Los tranvías se emancipan*. International Association of Public Transport (UITP) (5). Disponible en www.uitp.org
- Otoya Chavarria, M. (2009). Estimación económica de las principales deseconomías presentes en el Gran Área Metropolitana (GAM) de Costa Rica. *Revista Iberoamericana de Economía Ecológica* (13), 15-27.
- Vautier, P. (2011). *Why actively promote public transport?* International Association of Public Transport (UITP) (2). Disponible en www.uitp.org



Fuente <http://ecomovilidad.net/madrid/falsos-mitos-tranvia>