



Sí a los sistemas intermodales de transporte urbano

Ingeniero de transportes. Coordinador de GIZ para el Programa Red Vial Cantonal PRVC-I Ministerio de Obras Públicas y Transportes-Banco Interamericano de Desarrollo.

..... || **Eduardo Barquero**



Los que todos los días enfrentamos el problema de movilizarnos en San José, por unas u otras razones, albergamos siempre la esperanza de que el viaje sea seguro, con un adecuado tiempo de desplazamiento, costo razonable, baja contaminación ambiental y suficientes aseo y confort en el trayecto. Las autoridades de la Municipalidad de San José, del Ministerio de Obras Públicas y Transportes (Mopt) y la Autoridad Reguladora de Servicios Públicos (Aresep) han intentando incidir en estos importantes aspectos, estableciendo rutas conectoras, que se adicionan a las ya existentes, en asocio a un apropiado sistema tarifario y mayores exigencias respecto al estado físico de las unidades de transporte, con normativa actualizada. Por su parte, los propietarios y operadores de las concesiones y permisos de operación de rutas o líneas de transporte público, modalidad autobús, han hecho lo propio tratando de adecuarse a las disposiciones de las autoridades nacionales y locales, y en el caso de las tres interlíneas implementadas a finales de 2013 demuestran que sí es viable alcanzar metas, cuando se cuenta con la voluntad para ello.



Volver al índice

Una valoración preliminar de la situación actual del sistema de transporte público en la ciudad de San José permite entrever serias dificultades para atender adecuadamente la creciente demanda de usuarios, que se movilizan en la ciudad a razón de 2,2 millones de pasajeros por día, en algo más de 11.000 autobuses, que tienen que hacerse campo en las angostas calles capitalinas, tanto para la carga y descarga de pasajeros como para el aparcamiento.

La situación clama por esquemas intermodales de transporte, que aumenten la capacidad y calidad del servicio público. Estos esquemas han demostrado enormes ventajas al combinar sistemas de alta capacidad de usuarios con las flexibles unidades de transporte urbano, para atender comunidades y zonas de interés particular. A su vez, las estaciones del sistema de transporte masivo se complementan con espacios para bicicletas y motocicletas que propician el transporte individual, en ciclovías

provistas para tales efectos. Por supuesto, las propuestas de solución tienen que incluir la operación de un mayor número de interlíneas de autobuses que se acuerden entre los operadores de los servicios, el Mopt y el Consejo de Transporte Público.

Pero para ello es necesario convertir las vías de tren a Heredia, Cartago, Belén y Alajuela en verdaderas líneas de transporte de alta capacidad, con doble vía, agujas y señalamiento automatizado, que estén provistas de terminales para servicios de tranvía, autobús, ciclovías/ tránsito peatonal, para el transporte final en la ciudad. Estas mejoras pueden ser alcanzadas con un financiamiento externo que ejecuten conjuntamente el Instituto de Ferrocarriles (Incofer) y las municipalidades directamente vinculadas, a través de Femetrom, Fedoma y Fedemuc, bajo la rectoría del Mopt, como principales gestores de los servicios de transporte en la Gran Área Metropolitana. En este sentido, las organizaciones comunales, las asocia-

ciones de usuarios, los foros de debate nacional, las asociaciones de desarrollo integral y otras organizaciones específicas podrían jugar un valiosísimo rol analizando y asimilando la problemática, para proceder luego a formular, promover y validar este tipo de iniciativas populares, dando un sí rotundo a los modos alternos de transporte urbano en Costa Rica. Es tiempo de actuar.



A. Baltodano. Ciclista en San José.