

Transporte ecológico en vez de enclave petrolero



POR JUAN FIGUEROLA



La polémica que han provocado las exploraciones petroleras en Costa Rica ha puesto en clara evidencia, una vez más, la falsedad del discurso ambientalista de nuestros representantes políticos: ante el mundo exhiben una imagen de nación a la vanguardia del desarrollo sostenible, y con ello el país gana prestigio y capta importantes recursos financieros internacionales, pero, al mismo tiempo, bajo la me-

sa, nuestros gobernantes especulan con y mercadean nuestros recursos naturales sin mayores consideraciones con el ambiente ni con las comunidades locales.

Tomando en cuenta que otros autores han ya analizado las implicaciones negativas que tendría la explotación petrolera en nuestro país, aquí me voy a limitar a exponer algunos aspectos de la iniciativa -en desarrollo- de proponer a Costa Rica como verdadero modelo de desarrollo sostenible a través de una transformación radical del patrón de consumo energético en el transporte urbano, que es actualmente la actividad que más petróleo consume en Costa Rica y la principal causa de contaminación en nuestras ciudades (San José acaba de ser declarada una de las ciudades más contaminadas de América Latina y el mundo).

De acuerdo con Rodolfo Solano, director de la Policía de Tránsito, en Costa Rica hay cerca de 640.000 carros y cada año la cifra aumenta en 50.000 (Víquez, B. "Una muerte al día por accidentes", en: *El Heraldo*, 19-6-00), la mayor parte

de los cuales transitan en el Valle Central, especialmente en la Gran Área Metropolitana. La incapacidad de nuestras ciudades para soportar este creciente número de carros se refleja en los actuales índices de contaminación del aire y de las muertes por accidentes en las carreteras, que superan a los cuatro principales tipos de cáncer juntos: estómago, próstata, de mama y de cuello uterino (Sáenz, G. "Presidente pide cárcel para choferes borrachos que maten a las personas", en: *Diario Extra*, 22-6-00). Y hay otros problemas vinculados a tal sistema de transporte: embotellamientos, contaminación sónica, contaminación del agua y uso ineficiente del espacio urbano -entre otros.

Los proyectos oficiales de ordenamiento del transporte urbano por lo general se basan en la realización de controles de las emisiones de gases, ampliaciones de las vías públicas, cambios de sentido del tránsito, regulaciones más estrictas y sanciones más severas. Pero mientras la cantidad de autos siga en aumento ninguna medida que se tome será suficiente para reducir el consumo de energía y los múltiples problemas del sistema de transporte. Ningún plan de ordenamiento del transporte urbano será sostenible si no se plantea, en primer lugar, la reducción masiva del número de carros.

Sin embargo, cualquier propuesta en este sentido no es tomada en serio porque se ha generalizado el criterio de que los carros son casi tan necesarios como el aire que respiramos, lo cual usualmente ni los ecologistas cuestionan. Pero hágámoslo aquí: ¿Son realmente necesarias para transportar a una o dos personas esas aparatosas máquinas que ocupan el espacio de una docena de personas y requieren energía suficiente para mover el peso de una veintena? ¿Es esto ecológico? Obviamente, no, pero de por medio están las industrias automovilística y petrolera, que son los mayores negocios del mundo, y quienes los manejan no están dispuestos a dejarlos.

Mas también es un hecho que el petróleo es un re-

El autor, ingeniero forestal, es miembro de los Comités de Vigilancia de Recursos Naturales y tiene en preparación una propuesta de modernización del transporte urbano.

curso que está destinado a terminarse, o por lo menos a volverse tan escaso y tan tremadamente caro que dejará de ser comercial. Ante esto se especula con y se proyecta ciudades transitadas por vehículos eléctricos. Pero así no se resolvería la problemática del transporte urbano: probablemente se reduciría la contaminación del aire, pero seguirían los accidentes, los embotellamientos, el uso ineficiente del espacio y la energía y los ineludibles daños ambientales generados por los procesos de generación eléctrica. Divergentemente, la solución es una inteligente combinación de: (1) transporte público de alta eficiencia y calidad (buses y taxis, trenes y tranvías), (2) vehículos eléctricos (compactos), (3) bicicletas, (4) vías para peatones y (5) establecimiento de servicios y centros de trabajo en polos de desarrollo estratégicamente ubicados (Curitiba -en Brasil-, Amsterdam y Pekín son ciudades en que se ha implementado sistemas de transporte más eficientes que el nuestro).

Casualmente, Costa Rica reúne las condiciones ideales para desarrollar un proyecto de mayor envergadura y convertirse en el país *ecológico* de los anuncios turísticos: distancias relativamente cortas, topografía moderada y clima benigno. De hecho, en muchas zonas rurales nuestras el transporte está organizado de manera bastante eficiente y *ecológica*, y nos bastaría con proyectar esas experiencias al Valle Central, especialmente a la Gran Área Metropolitana. La punta de lanza de cualquier plan de modernización del sistema de transportes debería ser el transporte público. Sólo siendo éste suficientemente eficiente y seguro podrá pensarse en reducir el número de autos. Paralelamente, debe brindarse condiciones adecuadas para los peatones y para que movilizarse en bicicleta no sea más un acto temerario. A continuación se propone esquemáticamente los que debieran ser los pasos primeros y sustanciales de un sistema de transporte urbano sostenible.



En tu mundo

Tel.: 207 47 27 (central), 207 53 15 (cabina),
fax: 207 54 59, e.e.: radioucr@eariari.uer.ac.cr

Veinte ideas hacia un sistema de transporte urbano sostenible

Acerca de los peatones

Aceras: Construir las aceras con materiales antideslizantes y, en lo posible, resguardadas del sol y la lluvia mediante toldos o aleros en los edificios.

Cruces: Acondicionar los cruces, en las esquinas de todas las calles, para el paso de peatones y de personas con alguna discapacidad. En las calles con mayor tránsito se debe construir pasos peatonales al nivel de las aceras, como los que hay en la Universidad de Costa Rica.

Preferencia de paso: Instituir en todo el país la preferencia de paso a peatones, como sucede en otros países.

Promoción: Alentar el transporte peatonal a través de anuncios y publicaciones en los medios de comunicación, y de campañas nacionales y locales de promoción.

Acerca de los tranvías

Volver a los tranvías: Reestablecer el servicio de tranvía. El proyecto de una línea que cruce San José y el Valle Central de este a oeste (de Curridabat o Cartago, a Pavas o Ciudad Colón) es una posibilidad muy interesante. Igualmente se podría pensar en una línea de norte a sur.

Acerca de los trenes

Volver a los trenes: Reestablecer el servicio de trenes, que son un medio ideal para el transporte de carga y además tienen un gran potencial turístico.

Acerca de las bicicletas

Ciclovías: Destinar las orillas de calles y avenidas al uso exclusivo de bicicletas. Parte de estas ciclovías podrían construirse paralelas a las líneas de ferrocarril.

Estacionamientos: Habilitar estacionamientos para bicicletas en centros de estudio y trabajo y en áreas comerciales, así como espacios y tarifas especiales para bicicletas en los parqueos públicos.

Baños y casilleros personales: Proveer de baños aseados y casilleros personales a los ciclistas en los centros de trabajo y de estudio.

Incentivos: Instituir sistemas de incentivos para los trabajadores que se transporten en bicicleta.

Impuestos: Exonerar de impuestos la fabricación e importación de bicicletas y repuestos.

Acerca de los buses

Vías exclusivas: Establecer vías exclusivas para buses en los centros urbanos.

Calidad del servicio: Exigir a las empresas transportistas el cumplimiento de rigurosos parámetros de calidad tales como estado de los buses, puntualidad y frecuencia del servicio y profesionalización de los conductores.

Paradas: Dotar a las líneas de buses de paradas debidamente acondicionadas que resguarden a los usuarios del sol y la lluvia, y diseñadas de tal manera que no interrumpan el tránsito de los demás vehículos.

Tarifas: Reducir las tarifas de buses a través de subsidios con fondos recaudados por medio de impuestos a los autos particulares y de exoneraciones de impuestos a las importaciones de buses y repuestos.

Acerca de los carros

Restar: En vez de sumar cada año 50.000 carros al parque automotriz el gobierno debería establecer políticas que promovieran la disminución del número de carros.

Desarrollo sostenible: Los principios políticos, económicos, sociales y ambientales del desarrollo sostenible nunca podrán ser puestos en práctica mediante un sistema de transportes basado en un vehículo motorizado que para transportar a una o dos personas ocupa el espacio de una docena y requiere energía para mover la masa de una veintena.