



Especial de movilidad e infraestructura vial

A Costa Rica se le va el tren

Foto: [Laura Rodríguez Rodríguez](#).

Tras 13 proyectos inconclusos (durante casi 40 años, en diferentes Gobiernos) y una mayor saturación vehicular, el país sigue postergando una solución concreta para el ferrocarril de pasajeros

23 ABR 2023 Sociedad

Se trata de un invento que dentro de dos años cumplirá ni más ni menos que dos siglos de ayudar al ser humano a transportarse con más velocidad y —normalmente— sin interrupciones. Por supuesto, hablamos del tren. **El mundo lo vio andar por primera vez en Gran Bretaña, en 1825**, cuando una modesta y básica máquina ferroviaria [realizó un viaje de unos 20 kilómetros](#) entre las localidades inglesas de [Stockton y Darlington](#). Y, así, la humanidad comenzaría a cambiar para siempre su manera de movilizarse.

O, quizás, “la humanidad” es mucho decir, porque a casi 200 años y 8 642 kilómetros de distancia de aquel hito para el transporte, las **autoridades de Costa Rica** en la materia han destinado al país en las últimas décadas a **postergar el proyecto** de tener un sistema de trenes moderno, eficiente y rápido.

Pero el problema no es solo que el país se queda **cada día más atrás en modernidad**. Según varios expertos, un renovado esquema ferroviario sería **parte importante de la solución** a un problema que más de la mitad de la población nacional enfrenta a diario: las **presas vehiculares**, producto de un esquema de movilidad que prioriza el transporte particular y las rutas de autobús antojadizas e ineficientes.

[VER TAMBIÉN: Tren de pasajeros: ¿quién paga el pasaje?](#)

Así, entre proyectos y Gobiernos, **al país lo deja el tren**. Según el [Informe Estado de La Nación del 2018](#), el [Instituto Costarricense de Ferrocarriles](#) (Incofer) había analizado 10 **proyectos diferentes** desde 1985 (**a la fecha serían 13**, si se suman el del Gobierno de [Carlos Alvarado Quesada](#) y las dos propuestas distintas que ya contabiliza la actual Administración de [Rodrigo Chaves Robles](#)), pero hasta el momento **ninguna vio la luz**.

Mientras esto pasa, la población de la meseta central sigue atada al sistema actual que opera el Incofer, heredado del siglo XX. De hecho, el mismo informe citado señala que el ferrocarril **“ofrece la misma velocidad de servicio que los autobuses y vehículos privados, lo que le hace perder la ventaja competitiva que es característica de este sistema. A pesar de los esfuerzos para modernizarlo, su equipamiento y sus formas de operación son inadecuados”**. Es decir, hablamos de un sistema obsoleto e ineficaz.

El (cambiante) proyecto del Gobierno actual

En primera instancia, el Ejecutivo pretendía retomar el [plan que impulsó el Incofer en el 2016](#), bajo el Gobierno de [Luis Guillermo Solís](#), tras desechar el proyecto de la Administración pasada. En aquella propuesta se establecía la **construcción de una línea férrea sobre un viaducto en un 98 % del trayecto** entre San José y Cartago.

Pero tras la salida del ahora expresidente de esa institución, [Mario Arce Guillén](#), el plan cambió y su sucesor, [Álvaro Bermúdez Peña](#), ahora se propone una **modernización del sistema actual**, que llegue a Alajuela, Heredia y Cartago, y que sea **aéreo o subterráneo solo en los tramos donde esto sea necesario** para evitar la congestión vehicular. Es decir, es un modelo que se asemeja un poco más al diseñado en el cuatrienio pasado.

Bermúdez insiste en que el país no necesita de un tren de alta velocidad, pero sí de uno **que sea frecuente**, con alta capacidad de transportar pasajeros y, sobre todo, **que no sea tan caro** como el que había propuesto Arce.

[Álvaro Bermúdez, presidente del Incofer: “el tren será elevado solo donde se requiera”](#)

Este modelo coincide más con lo que sugiere [Jonathan Agüero Valverde](#), coordinador del [Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible](#) (ProDus), de la Universidad de Costa Rica (UCR). Él **propone** una opción que **integre pasos elevados en los sectores de mayor tráfico vehicular** y líneas férreas sobre tierra para el resto del trayecto, lo cual reduciría sustancialmente su costo.

[Jonathan Agüero, coordinador de ProDus: “El tren debe ser elevado solo donde hay saturación vehicular”](#)

Otro aspecto urgente que señala Agüero (y con el que Bermúdez también está de acuerdo) es **dejar de apostar por prolongar la vida útil de las viejas máquinas** del

ferrocarril, o comprar otras en estado vetusto (aunque estén a bajo costo), y concentrarse en la renovación total del equipo con el que cuenta el Incofer.

En lo que **discrepan** ambas autoridades es en la **construcción de una doble vía en todo el trayecto**, pues mientras el coordinador de Probus lo sitúa como un requisito ineludible, el nuevo jerarca del Incofer aduce que podría haber solo una vía en algunos tramos, siempre que haya un punto de estacionamiento o resguardo para el tren que vaya en sentido contrario.

Álvaro Bermúdez, presidente del Incofer: “el tren puede tener una sola vía por tramos para abaratar el proyecto”

El futuro del ferrocarril

Para **definir el modelo más económico, rentable y útil** que debe aplicarse en el país, Bermúdez afirma que **es necesario esperar “unos meses más”**. No obstante, dijo estar comprometido en revisar todos los estudios realizados en administraciones anteriores para crear un proyecto que sea ejecutable.

En todo caso, aunque el proyecto vea la luz en el mediano plazo, **Agüero** deja muy claro que un **tren eficiente**, con frecuencias de salida constantes y con bastante capacidad de transportar pasajeros, **solo solucionaría el 25 % del caos vial** que se vive en la capital y sus alrededores.

[VER TAMBIÉN: "Incofer: relato de un descarrilamiento político"](#)

El experto de la UCR señala que para eliminar el restante 75 % del problema **se requiere de un mejor ordenamiento de las rutas de buses y su conexión con el tren**, de modo que los buses alimenten al ferrocarril y no que sean su “competencia”.

Esto es compartido por Bermúdez, quien afirma que la **sectorización** y la creación de **estaciones multimodales** (que conectan al ferrocarril con buses, bicicletas, bulevares y otros espacios de movilidad) son básicas para **abastecer de usuarios al tren** y que este sea rentable y aprovechable.

Álvaro Bermúdez, presidente del Incofer: “con la intermodalidad gana el tren y ganan los buses”

Además de este factor —que considera fundamental—, el experto de Probus insistió en que, para echar a andar el tren moderno y que este sea eficiente en su rol de movilidad urbana, es necesario que **el Gobierno y los cantones** por donde pasa su trayecto **se involucren y propicien zonas habitacionales**, comerciales y de trabajo en sus alrededores.

El fin de todo esto, justifica Agüero, es **aumentar la densificación de la población** alrededor de las paradas y estaciones del tren, de forma que se genere demanda en la población y que, además, la atraigan.

Jonathan Agüero, coordinador de Probus-UCR: “hay que fortalecer el desarrollo urbano alrededor del tren”

El investigador universitario también urgió que el Incofer ofrezca el **pago electrónico de tickets multimodales** para fomentar aún más el uso de los diferentes vehículos de transporte público.

El extenso descalabro de la infraestructura vial y la movilidad en Costa Rica

Desde la Oficina de Comunicación (OCI), de la Universidad de Costa Rica, presentamos este especial periodístico, que aborda el tema de la movilidad y la infraestructura vial. El objetivo es aportar a la discusión pública y nacional sobre las soluciones adecuadas al descalabro que representan las problemáticas en la materia. Es un esfuerzo que trata de evidenciar lo que cada costarricense debe saber para exigir las soluciones que ya se han pensado, señalado e, incluso, diseñado desde la academia.

En este especial resalta el trabajo aportado desde muy diversas unidades de investigación y académicas de la UCR, como el LanammeUCR, Probus-UCR, Cicap-UCR, Pitra-UCR, las escuelas de Ingeniería, Administración Pública, Arquitectura, Economía, Economía Agrícola, Salud Pública, entre otras, las cuales desde hace décadas están tratando de incidir para que el país le dé a la ciudadanía lo que merece: **una mejor calidad de vida**. A continuación, los reportajes:

1. [Ineficiencia y visión de corto plazo erosionan la red vial nacional](#)
2. [Costa Rica está varada en un sistema de transporte público obsoleto](#)
3. [Días llenos de tráfico vial le restan vida a las y los costarricenses](#)
4. [El mal estado de la red vial cantonal golpea la economía rural y el desarrollo de las comunidades](#)
5. [El 60 % de la red vial cantonal, la más extensa del país, se encuentra en estado de regular a muy malo](#)
6. [Incofer: relato de un descarrilamiento político](#)
7. [Tren de pasajeros: ¿quién paga el ticket?](#)
8. [A Costa Rica se le va el tren](#)
9. [“Proyecto mUEve”: 15 cantones fomentan la movilidad alrededor del tren](#)
10. [¿El Estado debe construir las obras viales o seguir con las concesiones?](#)
11. [Espacio público: un lugar de encuentro para la convivencia y el ejercicio de la ciudadanía](#)

Volver a la introducción: [El extenso descalabro de la infraestructura vial en Costa Rica](#)



[Pablo Mora Vargas](#)
Periodista, Oficina de Divulgación e Información
pablo.moravargas@ucr.ac.cr

Etiquetas: [tren](#), [ferrocarril](#), [incofer](#), [movilidad](#), [transporte](#), [pasajeros](#).