



Especial de movilidad e infraestructura vial

Costa Rica está varada en un sistema de transporte público obsoleto

Muchas paradas de autobuses en el centro de la capital se encuentran ubicadas en plena calle y los usuarios deben esperarlos en las aceras. Foto: Laura Rodríguez Rodríguez.

Llevamos décadas conversando y haciendo planes sobre cómo debe ser un sistema de transporte eficiente, sostenible y accesible para todas las personas, pero no hemos podido pasar a la práctica. ¿Qué se requiere para alcanzarlo?

23 ABR 2023 Sociedad

¿Quién no sufre diariamente por el **mal servicio del transporte público** en donde quiera que viva? Unidades en mal estado, sucias, con malos olores, inseguridad, hacinamiento en horas pico, rutas y frecuencias insuficientes, vías compartidas y congestionadas son algunos de los problemas que retratan al servicio que brindan los autobuses.

¿Cómo podemos cambiar esta realidad? La **Universidad de Costa Rica (UCR)**, por medio de sus **especialistas** en diversas disciplinas, asesora, transfiere conocimiento y contribuye a **impulsar cambios** para adoptar un sistema de movilidad moderno, que responda a las demandas actuales, como lo han hecho varios países latinoamericanos.

El Banco Mundial sostiene que “el transporte es fundamental para respaldar el crecimiento económico, crear empleo y conectar a las personas con los servicios esenciales, como la atención de la salud o la educación”.

En Costa Rica, los esfuerzos en ese sentido han sido insuficientes, como lo revelan varios expertos. En el 2018, el **21 % de las personas duraba más de dos horas al día para llegar a su trabajo**, según una encuesta de percepción de los servicios públicos, y había **diez veces más vehículos circulando por las calles** con la misma infraestructura vial de los años ochenta.

Este panorama, además del reto de **reducir el impacto climático del transporte**, es una de las tareas pendientes en nuestro país para garantizar que toda la población tenga acceso a una movilidad sostenible, con una reducida huella climática. El transporte aporta el 20 % de las emisiones mundiales de gases de efecto invernadero.

Por un transporte más eficiente

Los especialistas consultados ven con buenos ojos la **sectorización del transporte público**. Esta se ha venido considerando como una solución que resolvería muchos problemas de congestión y de la calidad del transporte público.

“El problema es político, porque se requiere una decisión firme de modernizar el transporte público”, a criterio de Jonathan Agüero Valverde, director del Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible ([Probus](#)), de la UCR.

Dr. Jonathan Agüero Valverde, director del Proyecto de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible (Probus)

Duración:



La **primera propuesta** de sectorización del transporte público del Área Metropolitana se hizo en 1998, con el fin de lograr que el servicio fuera más efectivo en términos de costos, conectividad y tiempos de viaje, recordó.

Para esto hace falta desarrollar una **infraestructura adecuada**, con financiamiento y a cargo de una instancia que planifique y ejecute los proyectos.

A grandes rasgos, el esquema de sectorización contempla la creación de rutas troncales con buses directos de alta capacidad, que se desplazan por corredores principales y exclusivos. Además, están las rutas alimentadoras que tienen como destino las estaciones intermodales, donde los usuarios suben a un bus troncal. Los horarios son frecuentes y hay buenas conexiones.

El **viceministro de Transportes**, Carlos Ávila Arquín, aseguró que la sectorización es una prioridad del Gobierno actual, para que comience a operar lo antes posible en el Área Metropolitana. “Es nuestro deseo, como Gobierno, que **empiece pronto la operación de troncales**”, recalcó.

Una tarifa accesible

Un factor muy importante de un sistema articulado de transporte es la tarifa, la cual debe ser accesible para todas las personas y podría ser integrada, de manera que los usuarios **paguen una sola vez el servicio** y accedan a diferentes autobuses.

También debería poderse pagar por **medios electrónicos**. Esto, aunque es un proyecto que se ha venido intentando desde años atrás con el sector de los autobuseros, no se ha logrado aún.

German Valverde González, profesor de la [Escuela de Ingeniería Civil](#) de la UCR y exministro de Obras Públicas y Transportes (MOPT), consideró que se “requiere **replantear el sistema tarifario**”, ya que, si el costo de la infraestructura recae sobre la tarifa, esta podría ser demasiado elevada y una carga económica muy alta para los operadores del sistema.



La empresa Autobuses Unidos de Coronado S. A. es una de las pocas que les brinda a los usuarios la posibilidad de pagar el servicio con tarjeta.

Foto: [Laura Rodríguez Rodríguez..](#)

Lo anterior amerita pensar en **formas de financiamiento** que ya se han puesto en práctica en otros países, como las alianzas público-privadas, el desarrollo de actividades económicas alrededor de las terminales, delimitar perímetros donde el costo del estacionamiento de vehículos privados sea más caro y el cobro de cánones por congestión vial, entre otros.

El Estado también puede acudir al financiamiento con **recursos obtenidos de otros proyectos**, agregó Dania Chavarría Núñez, especialista en desarrollo urbano de la [Escuela de Arquitectura](#) de la UCR.

Mencionó los **instrumentos financieros no tributarios**, provenientes de las ganancias por el aumento de la plusvalía de propiedades ubicadas en el área de influencia de determinados proyectos, como una carretera, por ejemplo. Esta opción ha sido empleada en Bogotá, Colombia.

Para Agüero, la solución sería que haya un **equilibrio del modelo tarifario**, de manera que las rutas rentables subvencionen a las que no lo son. “La ley dice que se debe cobrar el

servicio al costo. Pero si usted tiene menos usuarios, sube la tarifa”, puntualizó.

Por lo tanto, hay que hacer un diseño del sistema para que el concesionario del servicio público pueda mantener todas las líneas en funcionamiento, tanto en las áreas urbanas como en las rurales, argumentó.

Un ente con capacidad de gestión

Uno de los principales escollos para el desarrollo de un sistema de transporte público de calidad es la poca capacidad de gestión del aparato público y privado, a pesar de que contamos con profesionales altamente capacitados y con instituciones dedicadas a esta materia.

Lo primero que se señala como prioridad es la existencia de **una firme decisión política de actuar** y de **un único ente encargado de planificar e implementar un sistema moderno** para la movilidad masiva de personas.

“Se requiere una organización estatal administrativa para impulsar y llevar adelante los proyectos, así como tener muy claro de dónde va a provenir el financiamiento para la operación del sistema y la compra de nuevos vehículos”, puntualizó Valverde.

Mag. German Valverde González, profesor de la Escuela de Ingeniería Civil

Duración:



Esta falta de claridad sobre las competencias institucionales ha ocasionado **conflictos** entre el MOPT, el Consejo Nacional de Vialidad ([Conavi](#)) y el Consejo de Transporte Público ([CTP](#)), expresó.

Para Agüero, **el sistema está partido a la mitad** y esto impide que se tomen las decisiones adecuadas. Por un lado, el CTP concede y fiscaliza el servicio y, por el otro, la Autoridad Reguladora de los Servicios Públicos ([Aresep](#)) define las tarifas. Ambos no se ponen de acuerdo.

De allí que hacen falta **reformas legales** que le permitan a la Administración centralizar la gestión en un solo ente que asuma toda la responsabilidad.

Según Valverde, “un sistema más organizado beneficiará no solo a los usuarios, sino también a los mismos operadores. Y el país en general va a ganar, porque eso impacta a la economía nacional”.



Una de las medidas positivas que se han tomado para agilizar el transporte público es la creación de carriles exclusivos para la circulación de buses, aunque no siempre estos son respetados por los vehículos particulares. Foto: Laura Rodríguez Rodríguez.

El viceministro de Transportes apoya la idea de actualizar el marco jurídico, ya que está obsoleto. Actualmente, existe el proyecto de ley 23114, dictaminado por la Comisión de Modernización y Reforma del Estado de la Asamblea Legislativa, que pretende fortalecer las competencias del MOPT y eliminar los órganos desconcentrados del sector de los transportes.

“Si bien esa propuesta no se limita únicamente al transporte público, sí que lo impacta, pues se establece, entre otras cosas, la obligación de destinar recursos para infraestructura vial, que contemplen obras que promuevan el transporte público”, aseguró.

Planificación y sostenibilidad

El sistema de transporte ha venido respondiendo a un **crecimiento urbano desordenado**, carente de una adecuada planificación territorial, dijo la Arq. Chavarría.

Casi la mitad de los cantones del país no tienen planes reguladores, los cuales muchas veces no incluyen el tema de la movilidad de las personas. “Tenemos dos escalas de política: la nacional y la local, estas deberían estar muy conectadas, pero muchas veces están descoordinadas”, aseveró.

La ausencia de planificación desemboca en el uso inadecuado del territorio y en la ubicación de áreas residenciales lejos de zonas comerciales y laborales. El resultado es que las personas tengan que **invertir mucho tiempo para trasladarse**.

En ciudades latinoamericanas como Curitiba, en Brasil, **la planificación se ha hecho en función del sistema de transporte público**, para promover la mayor densidad de población en ciertas áreas y facilitar el acceso rápido al transporte masivo.

Contrariamente, en Costa Rica, **la construcción de condominios en las últimas décadas ha afectado de forma negativa el transporte**, ya que estos espacios amurallados “cierran los perímetros de las ciudades, cortan la continuidad vial y generan mayor congestión”, añadió la experta.

Arq. Dania Chavarría Núñez, directora del Posgrado en Arquitectura UCR

Duración:



El gran desafío para nuestro país consiste en tener una perspectiva a largo plazo de **movilidad sostenible**, la cual reaccione a los problemas de planificación de las ciudades y apunte al desarrollo orientado al transporte (DOT).

El transporte sostenible se rige bajo tres principios: **autonomía, cercanía y riqueza del espacio público**.

Con esto se pretende que las personas puedan transportarse caminando, en bicicleta o en transporte público y que haya accesibilidad universal para todos los usuarios; que la ciudad esté diseñada para que los servicios, la vivienda y otras actividades tengan proximidad, de manera que el vehículo privado no sea una opción; y que el espacio público sirva no solo para la movilidad de personas, sino también para el encuentro social.

Según Chavarría, “ese desarrollo del transporte sostenible nos lleva a reducir la huella de carbono, así como el impacto económico de los congestionamientos en el producto interno bruto (PIB), y a tener un estilo de vida más saludable”.

Además, el transporte sostenible busca que se dedique más presupuesto a la construcción de infraestructura para peatones y ciclistas.

Tanto Valverde como Chavarría señalaron como positivos los pasos dados por el país para **descarbonizar el transporte** e impulsar el uso de autobuses eléctricos.

En ese sentido, Costa Rica destaca como el **primer país de Latinoamérica en aprobar una Ley de Movilidad Eléctrica**. En el 2018, se instaló el primer centro de carga rápida de Centroamérica.

Hay que recordar que la electromovilidad tiene un impacto positivo sobre el uso de la energía, porque dependemos menos del petróleo, hay menor impacto en el medio ambiente y nos cuesta más barato movernos con electricidad. Sin embargo, esto no reduce la congestión vial.

“Lo ideal es que **nos movamos mediante el transporte público**, ojalá sean autobuses eléctricos. De esta manera, bajamos la congestión y los tiempos en la ciudad”, concluyó Valverde.

Usuarios califican el servicio

En un sondeo realizado en los alrededores del Parque Nacional, en San José, el 17 de marzo pasado, diez personas respondieron la siguiente consulta: ***Mencione tres acciones que se deberían hacer para mejorar el 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 tiquete?](#)
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](#)



[Patricia Blanco Picado](#)

Periodista, Oficina de Divulgación e Información

Área de cobertura: ciencias básicas

patricia.blancopicado@ucr.ac.cr

Etiquetas: [transporte publico](#), [servicio](#), [autobuses](#), [movilidad urbana](#).