



Especial de movilidad e infraestructura vial

Tren de pasajeros: ¿quién paga el tiquete?

Mantener este medio de transporte, en cualquier modalidad, es muy caro. Las posibles soluciones van desde el subsidio que aportaría el ferrocarril de carga hasta la venta de servicios en las estaciones

23 ABR 2023 Sociedad

No importa si es el metro de Nueva York o el de París, el Subte de Buenos Aires, el Tube de Londres o el Atac de Roma. **En ninguna parte del mundo el funcionamiento del ferrocarril, en cualquiera de sus modalidades, es rentable con solo el cobro de pasajes.**

Entonces, ¿qué es necesario hacer para cubrir el costo de operación del tren de pasajeros? Una opción es **darlo en concesión o una alianza público-privada** y otra es promocionar el tren como transporte a sitios turísticos.

Así lo vislumbra el investigador [Carlos Carranza Villalobos](#), del [Centro de Investigación y Capacitación en Administración Pública](#) (Cicap-UCR), quien lidera el estudio: [“Análisis del sistema de transporte público en Centroamérica: hacia una movilidad urbana sustentable y segura en tiempos de COVID-19”](#).

Carlos Carranza, investigador del CICAP: es necesario modernizar todo el sistema de trenes y dejar de invertir en equipos obsoletos

Duración:



Y es que **cualquier sistema ferrocarrilero** que el país decida desarrollar **será bastante oneroso**. Solo como un ejemplo, [Mario Arce Guillén](#), expresidente del [Instituto Costarricense de Ferrocarriles](#) (Incofer), calculaba que el costo total de las obras del ahora descartado **viaducto San José-Cartago rondaba los \$2 000 millones**. Es decir, \$500 millones más que el proyecto del Gobierno de [Carlos Alvarado Quesada](#), que abarcaba las cuatro ciudades principales del país.

No obstante, el nuevo jerarca de esa institución, [Álvaro Bermúdez Peña](#), mencionó que el **modelo** que desea implementar **será “mucho más barato”** al tener más recorridos por tierra. El jerarca no se aventuró a dar una cifra exacta, aunque dijo que estaría más clara en los próximos meses.

Álvaro Bermúdez, presidente del Incofer: “descartar que todo el tren vaya sobre un viaducto abaratará el costo del futuro proyecto”

El tren de carga: ¿parte de la solución?

Cuando aún era presidente del Incofer, **Arce** había considerado la posibilidad de **apalancar el costo de las obras y de la operación del tren** entre San José y Cartago con las **ganancias que pudiera generar el ferrocarril de carga** —que recorrería la Zona Atlántica—, más conocido como [Tren Eléctrico de Carga](#) (Telca), y la recuperación del [Tren al Pacífico](#) —que transportaría tanto carga como personas (sobre todo enfocado en el turismo)—.

El exjerarca mencionó que se podrían considerar proyectos con alianzas estratégicas que incluyan **empresas subsidiarias mixtas (público-privadas)**. Estos, además, podrían financiarse mediante **préstamos internacionales** y recursos de otras instancias. Lo anterior sería una inversión que, a la postre, daría recursos frescos al Incofer para mantener las operaciones del tren de pasajeros.

[Mario Arce, expresidente de Incofer: tren de carga podría funcionar con alianzas público - privadas y con recursos externos del país](#)

Duración:



El coordinador del [Programa de Investigación en Desarrollo Urbano Sostenible](#) (Probus) de la Universidad de Costa Rica (UCR), [Jonathan Agüero Valverde](#), se distancia de lo dicho por Arce. Él señala que el **tren de carga solo aportaría una suma muy reducida** del total de su costo de operación y, por lo tanto, su aporte sería insuficiente.

Carranza, por su parte, acepta que las ganancias generadas por el tren de carga pueden colaborar con el sostenimiento económico del tren de pasajeros. No obstante, él urge abrirse a **otras posibilidades como la venta de publicidad**, espacios de comercio a lo interno de las estaciones, promociones en tiquetes y otros elementos que generen recursos y que han tenido éxito en otros países.

Pero, para lograr lo anterior, el investigador del Cicap enfatizó que es necesario **remodelar las paradas del tren** y modernizar todo el sistema ferroviario de la Gran Área Metropolitana (GAM).



Un ahorro más allá del costo

El uso y el mantenimiento del ferrocarril urbano son caros, pero Agüero insiste en **ver al tren de pasajeros como una forma de ahorro macro para el país**. Por ejemplo, señala que Costa Rica economizaría en combustibles, tiempos de traslado de personas y productos (principalmente en la Gran Área Metropolitana), eficiencia y todo esto con un **impacto ambiental mucho menor**. Esto último es destacado como “fundamental” por la [Organización para la Cooperación y el Desarrollo Económicos](#) (OCDE), en su último [informe de Estudios Económicos para Costa Rica](#).

El ahorro del que habla el coordinador de Probus es reafirmado por el [Informe Estado de la Nación 2018](#). En aquel año se señalaba que la **falta de un tren interurbano moderno y eficiente le costaría anualmente al país desde \$496 millones en el 2020, hasta \$4 200 millones en el 2045**, por concepto de tiempos de viaje y costos de operación, montos con los que se podría subsidiar la operación del ferrocarril.

En todo caso, para Agüero, el Incofer ya cuenta con el **activo más valioso** y que le permite ahorrar muchos recursos en cualquier proyecto que se ejecute: la **propiedad del derecho de vía**.

Jonathan Agüero, coordinador de Probus: “El Incofer debe explotar al máximo el derecho de vía para que sea rentable”

En este aspecto, Bermúdez aseguró que el Incofer **hará un uso responsable y con sentido del derecho de vía existente, que recuperará los tramos que han sido afectados** por la falta de mantenimiento y el vandalismo (sobre todo en la vía hacia Puntarenas). Igualmente, mencionó que el proyecto que desarrolle su institución tomará en cuenta el trayecto del tren actual, para evitar un mayor gasto que encarezca su implementación.

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](#)





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

Etiquetas: [tren](#), [pasajeros](#), [incofer](#), [ferrocarril](#), [costo](#), [inversion](#), [ahorro](#), [proyectos](#).