

CAPITULO 5

EL TRANSPORTE Y EL TRANSITO TERRESTRE

A mediados del Siglo XIX, las carretas constituían el vehículo de transporte terrestre más importante en Costa Rica. Se empleaban éstas, no sólo para el transporte de carga, sino también para el de personas.

No fue sino hasta en el año 1842 que se dictó el primer reglamento de los transportes terrestres en mulas y carretas, señalándose regulaciones sobre tarifas, tiempos máximos de transporte, obligaciones de los empresarios y cuidados para el manejo de la carga. Ya en el año anterior, don Braulio Carrillo había prohibido la exportación de mulas, dada su importancia como medio de transporte, "en vista de que el tráfico interior del Estado exige un número grande de mulas".

En el año 1857, se otorgan concesiones a don Pedro García para establecer líneas de diligencias entre San José y Cartago y entre San José y Heredia, y a don Enrique Gottel para establecer otra línea entre San José y Puntarenas. En ese mismo año se liberan de derechos las llantas de hierro de cinco pulgadas de ancho y se castiga, con cinco centavos por libra, la llanta angosta que causa zanjas en la vía. Los empresarios españoles Oliver Cirera y Co., en el año 1865, intentan establecer un servicio con tres pesadas diligencias para 20 pasajeros, entre San José y Puntarenas, pero fracasan debido al pésimo estado del camino. Poco después, don Manuel Pelijuan y la empresa Pedro Manao y Co., establecen servicios con coches livianos sólo para cuatro pasajeros entre San José, Cartago, Heredia y Alajuela.

Al incrementarse las exportaciones de café, se hace posible la importación de diligencias, procedentes principalmente de España, favoreciéndose con este medio la comunicación entre los pueblos del interior y la costa del Pacífico. En esa época, el Gobierno del Dr. José María Castro se empeña en impulsar empresas de este tipo, llegándose a constituir una en Alajuela.

52

Posteriormente, el empresario Minor C. Keith importa al país los llamados vagones destinados al transporte de carga, y surgen enseguida empresas en Alajuela, Cartago y San José.

Al reglamentarse, en el año 1874, la operación de la Compañía de Diligencias de San José, esta empresa se comprometió a establecer en la Capital, Cartago, Heredia y Alajuela, un servicio de coches y carros para el transporte de pasajeros, carga y correspondencia, entre el centro de esas ciudades y las respectivas estaciones de ferrocarril, servicio que debía de estar coordinado con las llegadas y salidas de los trenes.

En el año 1881, se aprueba un reglamento de coches y carros públicos para la conducción de pasajeros y el transporte de carga por las calles de la Capital, en el que se establecen normas de conducción para cocheros, tarifas, impuestos de ruedo, requisitos de seguridad de tránsito, etc.

Al terminarse la construcción de la carretera entre San José y Río Sucio en el año 1882, como se señaló antes en el Capítulo 2, y establecerse servicios diarios de carretas y diligencias, fue necesario dictar en ese mismo año disposiciones para reglamentar el creciente tránsito en esa vía. Sin embargo, la construcción de los ferrocarriles que contribuyó decisivamente a la desaparición de las viejas diligencias a fines del Siglo XIX, también dejó en desuso esa carretera, al ofrecerse un servicio regular de trenes entre la Capital y Limón.

Los primeros contratos para la macadamización de las calles de la Ciudad de San José se celebraron en 1885, año en que también comienzan a hacerse esfuerzos para el establecimiento de tranvías, medio de transporte urbano que entonces estaba de moda en las principales metrópolis del mundo.

Sin embargo, no es sino a partir del año 1896, o sea doce años después de inaugurada la primera planta eléctrica en San José, en virtud de concesiones otorgadas a The Costa Rica Electric Light and Traction Co. Ltda., que principian a instalarse en la Capital los servicios de tranvías eléctricos, que habrían de desempeñar un importantísimo papel en el transporte interurbano de personas durante la primera mitad del Siglo XX.

El primer tranvía comenzó a correr el 9 de abril de 1899, en la ruta Boca de La Sabana-Avenida Central-Estación del Ferrocarril al Atlántico. Poco después esa línea se extendió hacia el oeste, hasta el final de La Sabana, a mediados de 1900, y el 8 de octubre de ese mismo año se inauguró su prolongación hacia el este, hasta San Pedro del Mojón, hoy Montes de Oca. El 21 de octubre de 1908 se inauguró la línea a la entonces Villa de Guadalupe, así como el ramal que recorría la Calle Central hasta la Estación del Ferrocarril al Pacífico. Por último, el 18 de junio de 1922 se inauguró la línea que atravesaba el actual Paseo de los Estudiantes hasta el Liceo de Costa Rica y Plaza González Víquez, además del ramal al Cementerio y de otros que duraron corto tiempo. La compañía concesionaria quedó obligada a operar estos tranvías en forma regular y permanente, a una velocidad máxima de 10 kilómetros por hora, y a entregarlos al Gobierno al término de 50 años.

El transporte urbano de pasajeros en autobús, que comenzó a incrementarse en la década de 1930, obligó al cierre de algunas líneas del tranvía como las del Cementerio y Plaza González Víquez, en 1937, y la de la Estación del Pacífico, en 1939. El servicio de tranvías eléctricos fue definitivamente clausurado el 1° de agosto de 1950, a causa de que, por su lentitud e incomodidad había llegado a constituir un medio de transporte anticuado que contribuía grandemente al congestionamiento de las angostas calles de San José, cuyo tránsito había crecido en forma considerable, particularmente en la Avenida Central y en la Calle Central. Sin embargo, en la década de 1980, las elevadas tasas de crecimiento del tránsito de autobuses en esas calles,

obligan a pensar de nuevo en la utilización de vehículos eléctricos, en ciertas rutas, pero no ya los viejos tranvías tradicionales cuya fabricación había sido descontinuada, sino los llamados tranvías modernos, con capacidad para movilizar eficientemente las demandas de pasajeros más allá de las siguientes tres décadas.

Durante los primeros años del presente Siglo, el mayor volumen de transporte se movilizaba por ferrocarril, pero muy pronto comenzaría a adquirir importancia un nuevo y revolucionario medio de transporte: el vehículo automotor. Fue en el año 1900 que se introdujo el primer automóvil a Costa Rica: lo importó un señor de apellido Carranza, de la Ciudad de San José. Ocho años más tarde don Enrique Runnebaum, de Cartago, importa otro automóvil, que destina a recreo, iniciándose a partir de entonces la adquisición de este tipo de vehículo por parte de varios capitalistas costarricenses.

Por Acuerdo N°8 del 23 de julio de 1910 se aprueba un Reglamento para el servicio de automóviles en la Ciudad de San José, emitido por la Municipalidad. Establece un registro de automóviles en la Capital, a cargo de la Agencia Segunda de Policía, dicta normas para revisión, exige tarifas a la vista para los de servicio público, dispone licencias para conducir y normas para la circulación. Ocho años después se aprueba un nuevo Reglamento de Automóviles de la Ciudad de San José, que señala normas para la revisión anual, fija el pago del impuesto de ruedo, número de inscripción, certificado de capacidad, licencia de conducción, normas de circulación, etc., y determina que será aplicable también a autocamiones y motocicletas. Otro reglamento similar se promulgó a finales de 1920, para la Ciudad de Cartago.

La Dirección General de Obras Públicas adquiere, en el año 1912, tres autocamiones que utiliza en la reparación y construcción de carreteras y, dos años más tarde, la Municipalidad capitalina compra otro que destina al transporte de materiales para la reparación de calles. En ese mismo año, el empresario John M. Bliss introduce

el primer vagón-automóvil para el transporte de mercaderías y fletes en general.

Una estadística levantada en el año 1916, revela que en San José existían en esa época 70 coches tirados por caballos y 150 automóviles, y que ésta era la Capital de Centroamérica que contaba con el mayor número de vehículos.

Ya para el año 1920 muchos empresarios de transporte público habían cambiado sus coches por automóviles, y la cantidad de garajes de servicio público que inundó a San José originó una sensible baja en las tarifas, así como la consiguiente popularización de ese servicio.

En 1924 se estableció un tributo a cada autocamión destinado al transporte regular de pasajeros o carga, consistente en tres colones trimestrales por cada kilómetro de ruta.

El constante incremento de los vehículos automotores obliga en el año 1926 a la promulgación de la primera Ley de Tráfico (la N°38 del 20 de julio), que creó la Dirección General de Tráfico, como se llamó entonces el organismo encargado de la inscripción de todos los vehículos que circulan por las vías públicas urbanas y por las carreteras pavimentadas, así como de la emisión de permisos de conducción, placas y licencias de ruedo. También esa ley creó un cuerpo que se denominó Policía de Tráfico, para la vigilancia de la circulación en las vías públicas, y fijó como velocidades máximas 15 kilómetros por hora en poblaciones y 30 en carreteras.

A la par de 202 automóviles de alquiler, funcionaban 86 coches públicos y 36 particulares de tracción equina en 1928, año en que se emite el primer Reglamento de Garajes. A finales de ese mismo año, la Dirección General de Tráfico establece los distintivos que llevarán las placas para la circulación de vehículos en 1929: 2300 automotores de cuatro ruedas, 200 motocicletas, 60 coches y 700 carretones y carretillas (de mano).

En el año 1929, la Costa Rica Motor Co, de Revilla & Lutz Hnos., inicia el servicio de transporte remunerado de pasajeros entre San José, Heredia y Alajuela y, posteriormente, a Cartago y otros lugares cercanos a la Capital, como Aserrí. Este ejemplo fue inmediatamente seguido por numerosos empresarios como Bolaños & Ulloa, en Santo Domingo, y Corella, cuyos famosos "Magirus" operaron durante muchos años en diferentes rutas de la Ciudad de San José.

La ausencia de vías apropiadas para el transporte automotor, en la década de 1920, impide que ese medio se extienda más allá del Valle Central, excepto en algunos pocos casos como el del señor don Eduardo Arata quien, en 1927, lleva a Liberia el primer autobús, y lo pone a prestar servicios entre esa población y la de Cañas.

En la Capital se estableció, en el año 1930, una empresa de transporte de pasajeros, por medio de autobuses, entre San José y Guadalupe, línea en la cual venía funcionando el tranvía, como se indicó antes, desde 1908.

El régimen de la Policía de Tráfico fue adscrito a la Secretaría de Seguridad Pública en 1929, año en el cual además se dictó el Reglamento de Estaciones de Autobuses al que posteriormente, en 1936, se le introdujeron varias reformas. Una segunda Ley de Tránsito fue promulgada en el año 1935 (la N°63 del 26 de marzo), la que establece una Dirección General de Tránsito dependiente también de la Secretaría de Seguridad Pública, y cuyas disposiciones, al igual que las de su reglamento emitido en 1937, salvo algunas reformas introducidas posteriormente, rigieron durante más de cuarenta años.

Un dato interesante es que el primer semáforo para vehículos se instaló en el país en el año 1935, en la Ciudad de San José, en la esquina sureste del antiguo Palacio Nacional (hoy Banco Central). Después, fue trasladado a la esquina del Hospital San Juan de Dios, de donde se retiró del servicio en 1973, cuando ya el país contaba con 136 semáforos.

Para proteger los pavimentos de las carreteras que empezaron a construirse a finales de la década de 1920, se prohíbe, en el año 1931, el ingreso al país de vehículos de cuatro o más toneladas de peso. Años más tarde, en 1946, se reglamenta por primera vez la importación de autobuses, camiones y remolques, fijándose entonces las dimensiones máximas permisibles y limitándose, además, el peso bruto máximo a nueve toneladas métricas.

Al terminar el decenio de 1930 circulan en el país un poco más de siete mil vehículos automotores (de cuatro o más ruedas), y diez años más tarde esa cifra llega a superar las doce mil unidades, lo cual revela que Costa Rica está entrando decididamente en la era automovilística. A partir de entonces el tránsito comienza a crecer en forma aún más acelerada, alcanzando a circular en 1960 un total de 25 mil vehículos de motor, monto que en la siguiente década rebasa los 60 mil, para sobrepasar los 150 mil en el año 1980, al principio de la crisis económica de esa época.

Esas elevadas tasas de crecimiento del transporte automotor, no obstante que fueron reflejo del notable desarrollo económico alcanzado por el país, principalmente desde comienzos de la segunda mitad del Siglo XX, crearon una serie de complejos problemas de circulación de los vehículos y seguridad vial que ya no podían ser resueltos únicamente con los tradicionales métodos policiales, sino que debían ser analizados a la luz de los criterios técnicos que venía desarrollando una nueva ciencia: la ingeniería de tránsito. Así, a mediados de la década de 1950, el Ministerio de Obras Públicas, a través de su Departamento de Planeamiento (hoy Dirección General de Planificación del MOPT), emprende una labor continua (no interrumpida hasta la fecha) de recuentos de volúmenes de tránsito en las carreteras, encuestas de origen y destino de viajes, determinación de velocidades de circulación, medición de cargas de camiones, análisis de señales viales y semáforos, así como muchos otros estudios que han servido tanto para propósitos de planificación del transporte, como para la regulación del tránsito y la administración vial.

Con fundamento en tales estudios, se instalaron en 1957, a lo largo de las principales carreteras, los primeros postes de kilometraje y señales viales informativas. Estas últimas eran entonces adquiridas en el exterior hasta que, en el año 1964, el Ministerio de Transportes logró contar con los equipos y materiales que dieron origen al actual Taller de Señales de Tránsito. Asimismo, los estudios realizados en esa época permitieron mejorar y ampliar el pequeño sistema de semáforos de la Ciudad de San José, entonces al cuidado de la policía de tránsito.

Por otro lado, también los mismo estudios de tránsito revelaron la necesidad de restringir las dimensiones y los pesos máximos de los vehículos de carga, razón por la cual el Presidente Lic. Mario Echandi puso en vigencia, el 12 de mayo de 1960, el primer Reglamento Sobre Vehículos de Carga (Decreto N°2). Desde entonces se organizó, en el mismo Departamento de Planeamiento antes citado, una Sección de Control de Vehículos de Carga, encargada de la ejecución del Reglamento así como de la instalación y operación de las estaciones de control correspondientes. A finales de 1963, ese Reglamento fue modificado en la forma que actualmente se encuentra vigente (Decreto N°10 del 15 de diciembre). Pocos meses después, todas esas funciones de control de vehículos de carga fueron trasladadas a la Dirección General de Transporte Automotor, al crearse ésta en 1965, así como también las de señalamiento vial, regulación del transporte público y otras funciones más.

Al ingresar Costa Rica en el proceso de Integración Económica Centroamericana durante la Administración Orlich, en el año 1963, tres acuerdos regionales concernientes al tránsito reciben ratificación legislativa: uno para regular la importación temporal de vehículos por carretera (Ley N°3110 del 9 de abril), otro sobre señales viales informes (Ley N°3111 del 9 de abril) y, el último sobre circulación por carretera (Ley N°3148 del 6 de agosto).

En materia de servicios de transporte de pasajeros en vehículos automotores, existió una ausencia casi absoluta de regulaciones hasta que, en la Administración de don Otilio Ulate se dictó la Ley de Transporte Remunerado de Personas (la N° 1277 del 24 de abril de 1951) y, para su ejecución se creó un Consejo Superior del Tránsito, adscrito al Ministerio de Seguridad Pública. No obstante que esta ley resultó inoperante e ineficaz en ciertos aspectos, hay que reconocer que su aplicación logró poner orden en muchas rutas de servicio público y que terminó con la tremenda anarquía que antes imperaba entre los autobuseros, en una época en que estos servicios comenzaron a crecer tan aceleradamente como se expandía la red vial del país.

El Ministerio de Transportes asumió, por disposición de la ley que lo creó en 1963, las atribuciones y funciones de la Dirección General del Tránsito y del Consejo Superior del Tránsito. En sustitución de éstos dos organismos se establecen, dos años más tarde, la Dirección General de Transporte Automotor, y la Comisión Técnica de Transportes, al promulgarse una más completa Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Automotores (la N°3503 del 10 de mayo de 1965). Esta ley, que desde entonces regula todo lo que se refiere fundamentalmente a la explotación de las líneas de autobuses, fue complementada, años más tarde, por la Ley Reguladora del Transporte Remunerado de Personas en Vehículos Taxis (la N°5406 del 26 de noviembre de 1973).

Entre 1973 y 1975, gracias a una donación (de 700 mil dólares) concedida por el Programa de las Naciones Unidas para el desarrollo, se llevó a cabo el Estudio de Transportes del Area Metropolitana de San José, por medio de la Dirección General de Planificación del MOPT y la firma consultora norteamericana Alan M. Voorhees & Associates. En esa oportunidad se analizaron, por primera vez en forma integral, los problemas existentes y previstos del tránsito y se propusieron programas de mejora al transporte en la mencionada zona y ciudades cercanas que la rodean (en la cual residía más de la tercera parte de

la población del país, a pesar de abarcar sólo alrededor del uno por ciento del territorio nacional), así como esquemas de ordenamiento del tránsito en las calles de la Capital, orientados principalmente a fomentar el transporte público en autobuses (utilizado entonces por el 75% de los viajes).

Con base en los resultados de ese estudio y de otros conducidos, un año después, por la firma Wilbur Smith & Associates, también de Estados Unidos, se llegó finalmente a diseñar el llamado Proyecto de Transporte Urbano de San José, que se financió parcialmente con un crédito del Banco Mundial (aprobado por Ley N°6187 del 5 de diciembre de 1977). Aparte de algunas obras civiles, ese Proyecto abarcó programas de mejoras al funcionamiento y la regulación del tránsito, equipos para la vigilancia y el control de la circulación de vehículos, así como programas de asistencia técnica y de adiestramiento en planificación, ingeniería regulación y vigilancia del tránsito. Lamentablemente, la ejecución de algunos de esos programas fue seriamente afectada por la crisis económica que comenzó en 1980, la cual obligó a suprimir la instalación de un nuevo sistema electrónico de semáforos, el establecimiento de alamedas peatonales y otras obras totalmente justificadas y diseñadas. Sin embargo, no hay duda que las diferentes medidas que se pusieron en marcha, durante el período 1978-1984, produjeron una mejora sustancial en la seguridad vial y la actividad del transporte metropolitano. Pero la verdad es que ese mismo Proyecto debe considerarse sólo como el inicio de un proceso serio, que tendrá que ser continuado, para poder solucionar adecuadamente los problemas del tránsito en una zona urbana, que ya para fines de la década de 1980 habrá sobrepasado el millón y cuarto de habitantes.

Lógicamente, muchas de las disposiciones contenidas en la Ley de Tránsito de 1935 resultaron muy pronto anticuadas y obsoletas, al crecer aceleradamente el parque de vehículos automotores, lo que obligó a introducirle numerosas reformas e inclusive a dictar otras leyes como la que prohíbe la circulación de carretones de tracción equina

dentro del Area Metropolitana (la #5033 del 3 de agosto de 1972), y la que regula la industria de ensamblaje de vehículos automotores (la #5051 del 3 de agosto de 1972). Sin embargo, no fue sino hasta en el año 1976 que se dictó la tercera Ley de Tránsito (la N°5930 del 13 de setiembre). Fue entonces que se actualizaron las normas concernientes a la circulación de peatones, vehículos y semovientes por las vías terrestres, así como a la seguridad de las personas, y al pago de impuestos y derechos de tránsito.

A principios del año 1976, con el propósito de modernizar y mejorar el transporte remunerado de personas, que entonces se encontraba muy deteriorado especialmente en las zonas urbanas, el Gobierno del Presidente don Daniel Oduber creó la empresa Transportes Metropolitanos, S.A. (TRANSMESA), como compañía subsidiaria de CODESA. Pocos meses después esa empresa, con financiamiento logrado a través de las ganancias que percibía la Refinadora Costarricense de Petróleo, S.A. (RECOPE), hizo una compra inicial de 330 autobuses nuevos, con los cuales se emprendió una mejora notable en los equipos de los concesionarios de transporte, principalmente del Area Metropolitana de San José.

Para regular lo concerniente al tránsito de personas, vehículos y bienes en la red vial, así como los aspectos de seguridad y de la contaminación ambiental causada por los vehículos automotores, se dictó la Ley N°6324, del 24 de mayo de 1979, conocida como Ley de Administración Vial. La ejecución de esa ley se dejó a cargo del Ministerio de Obras Públicas y Transportes, a través de la División de Transportes, organismo establecido en ese mismo año (Decreto N°9610-T del 26 de febrero), con el objeto de regular controlar y vigilar el tránsito y el transporte en sus diversas modalidades. Se creó entonces un Consejo de Seguridad Vial, con independencia en su funcionamiento administrativo y personería jurídica propia, actuando como su órgano ejecutor la Dirección General de Ingeniería de Tránsito, a su vez creada por Decreto N°8625-T del 16 de junio de 1979, para la función de planificación del tránsito. En la Dirección General de Transporte Automotor se dejó básicamente la función de regulación

del transporte. Es importante señalar que, a partir de esta nueva etapa histórica, la función de control y vigilancia del tránsito, que durante bastante tiempo estuvo a cargo del Ministerio de Seguridad Pública, pasó definitivamente al cuidado de la nueva Dirección General de la Policía de Tránsito, organismo que junto a los mencionados antes pasaron a formar parte de la administración vial, bajo la autoridad superior del MOPT. Desapareció así la antigua Dirección General de Tránsito, llamada después Dirección de Inspección de Tránsito, dando paso a un cuerpo más técnico de policía de seguridad del tránsito, cuyas funciones se dictaron posteriormente en el Reglamento de la Dirección General de la Policía de Tránsito (Decreto N°11100-T del 22 de enero de 1980).

TRANSMESA llevó a cabo programas de financiamiento de autobuses, reposición de taxis, rehabilitación de vehículos, adquisición de repuestos a precios bajos, y otras actividades orientadas al mejoramiento del transporte de personas. Para ello dispuso de subsidios que pasaron de ₡50 millones, en 1976, a ₡405 millones anuales, desde la promulgación de la Ley de RECOPE (la N°6588 del 30 de julio de 1981). En la práctica, sin embargo, surgieron problemas legales, administrativos y de control que fueron los que impulsaron a la Administración Monge, a principios de 1984, a proponer la sustitución de TRANSMESA por un Consejo de Transporte Público, jurídicamente supeditado al MOPT.

Debe destacarse que, desde 1981, TRANSMESA colabora con el MOPT en la modernización de los servicios de pasajeros y el análisis de nuevas modalidades. Entre éstos últimos cabe citar los que, con asistencia francesa, condujeron a seleccionar en San José las rutas en las cuales se prevé que, en la década de 1990, se justificarán tranvías modernos eléctricos (conocidos como LRT), comenzando con la línea San Pedro-Sabana. Así, se vislumbra la posibilidad de que, casi cien años después de instalados los antiguos tranvías, lleguen a dominar el paisaje urbano de la Capital las líneas de tranvías de alta capacidad en el transporte electrificado de personas.