



COMUNICADO DE PRENSA

Estado Libre Asociado de Puerto Rico

Departamento de Transportación y Obras Públicas

15 de noviembre de 1991

El secretario de Transportación y Obras Públicas, doctor Hermenegildo Ortiz Quiñones, sostuvo hoy que esa agencia evalúa una nueva alternativa para el sistema de transporte colectivo de la capital, un tren urbano.

Este sistema proveerá mayor capacidad, confiabilidad y eficiencia y contribuirá a fortalecer el papel de la región metropolitana de San Juan como uno de los principales centros de comercio, turismo y servicios a nivel internacional. Esto a su vez beneficiaría a todo Puerto Rico, promoviendo la creación de empleos y el crecimiento económico y el desarrollo social.

El doctor Ortiz Quiñones explicó que la dependencia en el automóvil privado como principal medio de transporte, unido al patrón de crecimiento observado en la región metropolitana de San Juan, ocasionan problemas de accesibilidad y movilidad, que a su vez, promueven el deterioro urbano y ambiental, y dificultan los esfuerzos de revitalización y desarrollo urbano programados para esta región.

"Nuestros problemas presentes y futuros de transportación no

pueden resolverse solo con la construcción de carreteras y los sistemas existentes de transportación colectiva", indicó.

Asimismo, indicó que la población en los seis municipios centrales de la región sobrepasa el millón de habitantes y más de 600,000 vehículos transitan por sus vías. Esto representa aproximadamente 7,200 habitantes y 4,300 vehículos por milla cuadrada. "En un centro urbano tan denso, esa proporción de automóviles estrangula la ciudad y hace indispensable un sistema de transportación de mayor capacidad", destacó.

Mencionó como ejemplo, que por la autopista de Diego, a la altura del sector de Buchanan, transitan un promedio de 110,000 vehículos diariamente, por el expreso Las Américas, en su intersección con el expreso de Diego, transitan sobre 200,000 vehículos, y sobre 100,000 vehículos entran y salen diariamente a la Isleta del San Juan Antiguo.

Sostuvo que igual de congestionadas están la avenida Baldorioty de Castro con otros 100,000 vehículos diarios, la 65 de Infantería con 75,000 diarios, la Ponce de León y la Muñoz Rivera. Por estas dos últimas avenidas, en el área de la zona bancaria de Hato Rey transitan un promedio diario de 60,000 vehículos.

Por otro lado, la capacidad en las áreas de estacionamiento resulta inadecuada en muchos lugares céntricos y de gran congestión vehicular. Estudios recientes indican que en Santurce, por ejemplo, hay una escasez de 3,000 espacios legales de estacionamientos, afirmó Ortiz Quiñones.

Añadió que, ante la seriedad de los problemas asociados a la

congestión vehicular y de estacionamiento, y para evitar el estrangulamiento vehicular de San Juan, "debemos seguir mejorando los servicios que prestan Metrobús, la AMA, Acuaexpreso y los porteadores públicos. Además, estamos convencidos de que debemos movernos aceleradamente hacia la construcción de un tren urbano".

El secretario señaló que desde 1964 se han realizado diversos estudios que establecen la necesidad de complementar el plan vial de San Juan con sistemas de transporte colectivo de mayor capacidad y de más alta tecnología, que fomenten su revitalización y ordenamiento.

Afirmó que el DTOP al presente labora en la preparación de un nuevo Plan de Transportación para la Región Metropolitana de San Juan, el cual es muy probable que contenga una propuesta específica un componente de transporte colectivo en rieles.

Sostuvo que las principales ciudades en América, Europa y Asia, cuyo nivel de crecimiento es similar al de Puerto Rico, han desarróllado o tienen programada la construcción de este tipo de sistema.

Ortiz Quiñones explicó que este sistema, aunque requiere una gran inversión en su fase inicial, ofrece grandes ventajas en comparación con otros modos de transporte colectivo, entre las cuales se encuentran, bajos costos operacionales, mayor eficiencia en el proceso de abordaje de pasajeros, mayor atractivo para usuarios potenciales, menor impacto ambiental y un efecto ordenador en el patrón urbano. "Una vez instalado, también permite expandir su capacidad a un costo relativamente menor", añadió.

El secretario señaló que tanto el DTOP como la Autoridad de Carreteras y Transportación evalúan la alternativa de desarrollar un tren urbano que en una primera etapa podría discurrir desde la Isleta del San Juan Antiguo, pasando por Santurce, Hato Rey, Río Piedras y Centro Médico, prosiguiendo hacia el oeste hasta llegar a Bayamón. Otras etapas posteriores permitirán al sistema extenderse hacia Carolina, Caguas y otros sectores de la región metropolitana de San Juan.

Ortiz Quiñones enfatizó que no hay dudas de que un proyecto de esta magnitud conlleva un alto costo para el sector público, pero su no construcción implica costos aún mayores para los ciudadanos, ya que éstos tendrían que continuar haciendo grandes sacrificios para la compra, operación y mantenimiento de un vehículo. Viabilizar el que los ciudadanos puedan economizarse esos gastos, es como proveer otro salario a la familia típica de la capital, sostuvo.

La 'congestión resultante de la dependencia al automóvil ocasiona, a su vez, el deterioro físico, económico y ambiental de los centros urbanos y problemas de salud a los ciudadanos. Además, le cuesta al país millones de horas-hombre en tiempo perdido en los tapones y costos monetarios significativos aunque difíciles de cuantificar.

Ante esta situación, las personas y empresas privadas a menudo se ven forzadas a mudarse y/o relocalizar sus facilidades en la periferia de la ciudad, resultando en costos adicionales para ambos grupos. Al propio gobierno le resulta más costoso e ineficiente

proveer servicios a sectores cada vez más lejanos del centro de la ciudad, aseguró.

"Los altos costos económicos, sociales y ambientales asociados con la no existencia de un sistema adecuado y eficiente de transporte colectivo en la región, son factores que deben considerarse al evaluar la necesidad y conveniencia de invertir en el desarrollo de un sistema en rieles", reiteró el secretario.

Destacó que la concretización de este proyecto requiere de un amplio consenso y disposición de apoyo económico por parte de los sectores públicos y privados que se beneficiarían del mismo. Además, debe ser atractivo y práctico para una gran parte de la población y armonizar con otros proyectos de vital importancia para Puerto Rico.

"Este proyecto no puede ser un elefante blanco. Tenemos que asegurarnos que va a tener el patrocinio y apoyo de los ciudadanos", indicó Ortiz Quiñones.

Así también, enfatizó que la alternativa que está desarrollando el DTOP debe ser, además de factible, económica y financieramente, compatible y armonizable con otros proyectos prioritarios del gobierno. Es la única manera en que se logrará viabilizar el desarrollo económico, el reordenamiento urbano y continuo crecimiento de la calidad de vida en la región metropolitana de San Juan, concluyó.

Para información adicional:
Gladys E. Gascot
723-3245