

EL TREN, EL TAPON Y LA VOLUNTAD

Por: Héctor Luis Acevedo

La mayor responsabilidad de un gobierno es trazar senderos a su sociedad para que la calidad de vida del futuro supere la del presente.

En el Puerto Rico de hoy existe un gran reto en nuestro ordenamiento diario que requiere visión, voluntad y entendimiento. Nuestra familia promedio gasta alrededor del cuarenta porciento de su ingreso promedio en comprar y mantener su automóvil.

Pensemos lo que eso significa. Que 4 de cada 10 dólares se nos esfuma en el carrito. Que para ir y volver del trabajo se pierden horas que se le roban al trabajo y a la familia, que cientos de policías están administrando el tapón, en vez de previniendo el crimen, que al año se invierten cientos de millones en nuevas carreteras y sigue el tapón.

¿Por qué de esta situación? En 1960 teníamos 180 mil vehículos, en 1970 saltamos a 614 mil y en 1990 a 1.6 millones de vehículos, al mismo tiempo que disminuyó el número de personas en cada carro. La transportación pública ha ido perdiendo adeptos a través de los años, así lo establece un estudio privado que concluyó que de continuar la tendencia la transportación pública estaba condenada a desaparecer.

Para un pueblo como el nuestro, con espacios y recursos limitados, esto es grave. La presente tendencia indica hacia un caos y un asfixie progresivo de nuestra gente en las carreteras. Preso del tapón aumenta la agresividad y el impulso al reto a la autoridad.

La dictadura del automóvil permea nuestro medio, doble estacionamiento, hay que embrollarse para tener 1 ó 2 carros para ir al trabajo, etc.

¿Qué hacer? De ahí la idea del metrobus el que ha resultado un gran éxito. Este sistema ha duplicado sus pasajeros en seis semanas, lo que ha abierto el camino a otras iniciativas dirigidas a disminuir la dependencia en el auto individual para ir y volver del trabajo. Esa es parte fundamental de la estrategia. El auto llegó para quedarse, pero no debe ser el único medio efectivo de transportarnos.

En 1990 el Comité para el Desarrollo de Puerto Rico, bajo el liderato de Richard Carrión, publicó un estudio de expertos privados que explicaba la crisis progresiva del sistema de transportación y señalaba la urgencia de un tren liviano o urbano para la zona metropolitana. En 1987 y 1988 cuando preparaba mi programa de gobierno para San Juan, había trabajado en un planteamiento similar. Al leer el estudio, vi la oportunidad y la responsabilidad de no dejar morir la idea.

Nos reunimos entonces los Alcaldes de Guaynabo, Alejandro (Jr) Cruz; José Aponte, de Carolina; Pedro Padilla, de Trujillo Alto y Ramón Luis Rivera, de Bayamón y de San Juan. La idea recibió el apoyo de todos, lo que nos debe hacer sentir orgullosos que se puedan salvar diferencias por el bien de nuestra gente. Luego, junto a Richard Carrión, visitamos tres sistemas de tren urbano en Estados Unidos, que nos convencieron aún más de su necesidad.

Entre más estudiamos, más argumentos surgen a su indispensabilidad. Veamos algunos:

- (1) Un vagón de tren urbano transportaría 240 personas, reemplazando 114 autos o cuatro autobuses.
- (2) Puerto Rico tiene actualmente más vehículos por kilómetro de carretera que todos los países principales del mundo: Puerto Rico 92, España 54.9, Alemania 62, Gran Bretaña 60, Japón 47.5, Estados Unidos 28.7.
- (3) El Area Metropolitana de San Juan tiene mayor densidad por acre que todas las principales ciudades de Estados Unidos que tienen un sistema de tren urbano, tales como Los Angeles, Nueva York y Atlanta.
- (4) Puerto Rico ha ido disminuyendo radicalmente su número de personas por vehículo de motor de 38 en 1950 a 13.1 en 1960, a 4.4 en 1970, a 2.8 en 1980 y a 2.1 en 1990. Esta tendencia de no detenerse representa un desastre para Puerto Rico.
- (5) El ciudadano típico de Puerto Rico invierte el 40% de sus ingresos (alrededor de \$4,320.00) al año en su automóvil, lo cual es un gasto injusto y desproporcionado. Proveerle una alternativa atractiva de transportación equivale a un salario adicional a la familia típica puertorriqueña.
- (6) Más del 77% de los viajes en automóvil se hacen con un

solo pasajero, lo cual resulta en un sistema ineficiente y costoso.

- (7) A partir de 1975, la Autoridad de Carreteras ha invertido más de \$200 millones de dólares en la Región Metropolitana, sin lograr evitar un aumento en los niveles de congestión en el área.
- (8) Un sistema de autobuses bien administrado puede mover de 4,000 a 7,000 pasajeros por hora. Un sistema de tren urbano puede mover de 10,000 a 40,000 pasajeros por hora. Puerto Rico tiene esa demanda y cada día será mayor la misma.
- (9) Un sistema de tren urbano requiere una mayor inversión inicial pero presenta costos operacionales mucho menores que los autobuses en relación a su capacidad de mover pasajeros.
- (10) Una vez establecido un sistema de tren urbano, permite expandir la capacidad del sistema a un costo relativo menor que los autobuses aumentando la frecuencia de los trenes.
- (11) Un proyecto de tren urbano ofrece el potencial de contrarrestar las fuerzas que promueven el desparramiento de las ciudades con una nueva fuerza de atracción hacia el centro de las mismas. Revertir la tendencia presente al desparramiento, es un objetivo vital para un pueblo de limitados terrenos como es el de Puerto Rico.

- (12) Un sistema de tren urbano es más atractivo a usuarios potenciales de la transportación colectiva y compite mejor con el automóvil que los autobuses.

El Secretario de Transportación, Hermenegildo Ortiz Quiñones, ha impulsado con seriedad este proyecto.

Ahora llegó la hora de la verdad. Ya sabemos que el tren es la mejor alternativa al tapón. Como todo en la vida, el tren no sale gratis, hay que invertir y levantar los dineros adicionales que hacen falta en 1994 para empezar a poner rieles a fin de que esté la primera etapa de Bayamón a San Juan en 1997. Luego se extendería a Carolina y a Caguas y por ahí seguiría expandiéndose con los años.

Creo profundamente que la aportación que hagamos todos los puertorriqueños, sea un chavito en la gasolina u otra forma, con el dinero que nos vamos a economizar en la espera en el tapón y en el uso obligado del auto va a ser una inversión bien buena, amén del resultado más importante que es el tiempo vital para la familia y el trabajo que le devolvemos a nuestra calidad de vida.

En 1950, el entonces Gobernador Muñoz Marín caracterizó nuestro reto en otro contexto:

"Gran fuerza de voluntad ha de ejercitar el agricultor pobre en exceso para no aliviar el hambre de sus hijos, dándole a comer la semilla que tiene para sembrar en su pequeña finca. Pero si no ejercita voluntad, más grande

y más irreparable será su hambre un poco más tarde; y si la ejercita, la cosecha recompensará su sacrificio.

...Algunos granos para el surco, no todos para la olla".

Ahora nos toca a nosotros el camino de liberar al futuro de la dictadura del tapón. El tapón tiene solución con el tren urbano, ahora necesita la voluntad y la visión de implementarlo. Ese es el reto.