

EL TREN URBANO: PERSPECTIVA DEL COMERCIO DE RIO PIEDRAS

**MARIA ISABEL VICENTE MESTRE
PRESIDENTA**

ASOCIACION DE COMERCIANTES DEL CENTRO DE RIO PIEDRAS

Agradezco la oportunidad de aportar el punto de vista del sector comercial a este examen del desarrollo del Tren Urbano, concretamente, en lo que se refiere a la interacción con la comunidad. Habiendo representantes de la población residencial en este grupo, limitaré mis señalamientos al aspecto puramente comercial.

Desde el punto de vista comercial, el centro de Río Piedras es un conglomerado de algunos 900 comercios de todas clases. La inmensa mayoría de esos establecimientos comerciales pueden clasificarse como pequeños o medianos. Al igual que muchos de los centros urbanos del resto de Puerto Rico y de otras partes del mundo, el nuestro ha sufrido durante varios años de un deterioro marcado, que ha dejado una huella de cierres y fracasos, y de una actividad menguada en quienes todavía luchan por sobrevivir.

Esto no fue así siempre. Hasta hace alrededor de 25 años, nuestra zona era un centro comercial de gran importancia y empuje económico. Dada su localización privilegiada, y las facilidades de transportación pública existentes, Río Piedras era - y todavía es - punto de encuentro de cerca de 100,000 personas que diariamente lo tienen como destino o van de paso. Pero, en eso, empezaron a llegar los centros comerciales nuevos y modernos, a las afueras de la ciudad, con amplios estacionamientos y todas las comodidades bajo un solo techo. Y muchos de los que antes se bajaban de los autobuses, los taxis, y otros vehículos de transportación pública, para entrar a nuestras tiendas, comenzaron a hacer de Río Piedras tan sólo una parada para su trasbordo a otros lugares.

Resulta difícil precisar qué ocurrió primero: si el abandono de la gente, el de los comerciantes, o el del gobierno. Lo cierto es que las calles estaban sucias y malolientes, los edificios vacíos y en ruinas, y las noches de la zona cobraron un aspecto fantasmal y

amenazante. Un ambiente denso de pesimismo y resignación pareció apoderarse de las calles de Río Piedras. Con el paso de los años, todo daba la sensación de estar en una espiral descendiente. Cada día había más centros comerciales en la periferia de la ciudad, y la infraestructura del sector se deterioraba aceleradamente. Muchos, incluso el gobierno central y el municipal, parecían haberse olvidado de Río Piedras.

Hace cerca de tres años un grupo de dueños de comercios, de segunda o tercera generación, decidió que había que dar la batalla para rescatar no sólo el comercio sino el "pueblo" de Río Piedras. Nos organizamos, y comenzamos a reclamar con insistencia y firmeza que se atendieran las necesidades urgentes de esta comunidad. Y, entonces, una mañana de noviembre de 1996, los muchos años de abandono, indiferencia y negligencia explotaron, matando a 33 e hiriendo a 100. Uno de los principales comercios de la zona fue víctima del descuido de la infraestructura para el suministro del gas soterrado.

Algún tiempo antes, el Tren Urbano había empezado a dar sus primeras señales de que pasaría por el centro de Río Piedras. Por todo lo dicho anteriormente, no es difícil entender la mezcla de preocupación y escepticismo con que enfrentamos la noticia. Nos parecía que el proyecto era la última estocada a un pueblo moribundo; que el tren pasaría por Río Piedras con pena y sin gloria. Ello se debía a que las primeras noticias indicaban que la ruta del tren atravesaría de forma elevada por una parte céntrica de la zona, eliminando un buen número de estructuras, y afectando otras tantas. Independientemente de lo que algunos pensáramos sobre las posibilidades reales del tren - como está concebido - de contribuir significativamente a descongestionar el tránsito en la zona metropolitana de San Juan, no tardamos mucho en comprender que estábamos frente a un hecho consumado, que requería nuestra participación para obtener el mayor provecho posible.

Así, pues, junto a grupos de residentes, nos dimos a la tarea de plantear nuestras preocupaciones a las autoridades pertinentes, dando con ello inicio al diálogo que nos ha

traído hasta aquí. En honor a la verdad, desde esos primeros contactos, encontramos una gran receptividad de parte del Departamento de Transportación y Obras Públicas a los señalamientos que hicimos. Tanto fue así que el trazado del tren en Río Piedras se cambió al actual, y de elevado pasó a ser subterráneo, cosa que entendíamos tendría un impacto menor en la comunidad como un todo, tanto en la fase de construcción como en la de funcionamiento.

Desde esos primeros días, tuvimos las puertas abiertas para hacer llegar la voz de la comunidad al proceso de diseño. En lo que nos parece un hecho sin precedentes en situaciones de esta índole, hemos tenido amplio acceso a la documentación relevante en todo este proceso. Así, por ejemplo, hemos examinado los criterios de diseño de todo el proyecto, las especificaciones de todas sus fases y componentes, el contrato general para toda la obra, y por supuesto, lo pertinente a la sección del Tren Urbano en Río Piedras. El resultado neto de esta apertura es un nivel de conocimiento inusitado para un grupo de la comunidad, que no tiene que depender de lo que se le diga exclusivamente sino que tiene suficiente información para verificarlo de manera independiente.

Con este cúmulo de información sabemos lo que se está haciendo, y lo que se supone que se esté haciendo. Sabemos cómo se supone que luzca la obra cuando esté terminada, y la forma en que se ha de operar. Conocemos las medidas de mitigación en los distintos renglones problemáticos - algo de suma importancia en un proyecto de esta índole y magnitud - y los mecanismos de seguridad en función durante la construcción y en la fase de funcionamiento. En fin, estamos en una posición idónea para un grupo comunitario: tenemos una participación real y eficaz en el desarrollo de un proyecto que afecta a su comunidad. Podemos fiscalizar lo que se hace, exigiendo, con conocimiento de causa, que las cosas se hagan como están previstas, y a la vez, podemos aportar ideas y llamar la atención a tiempo para corregir cualquier deficiencia o evitar males mayores.

La preocupación fundamental del sector comercial ha sido en todo momento el problema que presenta una obra de construcción mayúscula en una de las entradas principales de la zona, que ha de extenderse hasta el año 2000 o 2001. Ello, que por sí solo sería suficiente causa de preocupación, se junta con la obra del gobierno municipal para convertir gran parte de la Calle de Diego en un paseo peatonal - obra que ya lleva un año, y sabe Dios cuándo terminará - y tenemos las dos arterias principales del corazón de Río Piedras bloqueadas, por lo que empieza a parecer una eternidad. Actualmente, hay que tener un gran interés en acudir a Río Piedras, para estar dispuesto a enfrentar todos los obstáculos que uno se encuentra. Como es natural, los clientes suelen preferir hacer sus compras en los lugares que presenten el menor número de inconvenientes. De ahí que la difícil situación de nuestros comerciantes se haya recrudecido.

Afortunadamente, la ubicación en Río Piedras de la Oficina de Relaciones con la Comunidad, así como la del proyecto del Tren Urbano propiamente, ha sido un paso muy acertado para mantener una comunicación eficaz entre la obra y la comunidad. El material informativo disponible y las reuniones semanales con participación de los comerciantes y los residentes han servido para que nos mantengamos al tanto del progreso de los trabajos, y para que cualquier cambio en ellos se haga en consulta con la comunidad. Cuando se da este proceso de comunicación, aun las dificultades grandes que un proyecto como el Tren Urbano presenta pueden ser manejadas adecuadamente.

Como es de suponer, los comerciantes de Río Piedras tenemos un interés particular en que el tren traiga algo más que pasajeros; queremos que traiga clientes. Por ello, hemos combatido la idea de ubicar una estación a la entrada principal de este Recinto, a tan sólo unos pocos metros de la estación de la plaza de Río Piedras. El concepto del Tren Urbano incluye, de manera prominente, el redesarrollo de las áreas circundantes a su paso. Es, pues, de esperar que se haga el esfuerzo máximo para que el tren ayude a levantar la economía de Río Piedras. De establecerse la estación de la plaza solamente, los

estudiantes, profesores, empleados, y visitantes de este Recinto abordarían y desembarcarían en la proximidad del área comercial, produciéndose el contacto que da lugar al patrocinio que necesitamos. Con la estación frente al Recinto, perderíamos una parte sustancial de ese tránsito humano, que preferiría tomar y dejar el tren en ella. Lamentablemente, este reclamo nuestro - que una vez pareció tener acogida por parte del Tren - no ha podido ser atendido frente al interés de la Universidad de tener su propia estación.

Hay, sin embargo, dos peticiones que hemos hecho al Tren Urbano para beneficio de los comerciantes del área, que esperamos tengan mejor suerte. Por un lado, solicitamos que se nos reconozca la primera opción para ocupar los espacios de concesión comercial que ha de haber en la estación de la plaza de Río Piedras. Resultaría ilógico e injusto que personas ajenas a nuestra comunidad comercial terminaran beneficiándose de las oportunidades económicas generadas directamente por el tren. Por esa misma razón, también hemos pedido que se nos brinde la primera opción para ocupar los espacios reservados para anuncios comerciales en la estación. Aunque a este momento no se ha reaccionado a estos planteamientos, confiamos en que se entienda la justicia elemental de lo que se solicita.

Como toda obra nueva y moderna, el Tren Urbano tiene el potencial de generar, más allá de su entorno inmediato, un entusiasmo; una ilusión de progreso, que puede tener un efecto multiplicador en la economía de la ciudad. El tren puede acortar distancias y ahorrar tiempo a sus usuarios, y puede llegar a ser un medio de transporte importante, si un número considerable de personas lo utiliza con regularidad. En este momento sólo podemos especular en cuanto al grado de patrocinio que tendrá, pues se desconoce el costo de su pasaje, elemento que nos parece de la mayor importancia en una comunidad de posibles usuarios, mayormente de escasos recursos económicos. Nosotros los comerciantes conocemos esa población porque es nuestra clientela. Por eso, nos

preguntamos hasta qué punto esos mismos que todo lo compran a plazos, y que vienen a Río Piedras buscando nuestros bajísimos precios, van a tener la capacidad de pago para pagar el tren, luego de pagar por otros medios de transporte para llegar hasta y desde el tren. De los que tienen vehículo propio, es casi soñar que lo dejen en su casa para tomar el tren.

Si traigo a colación estas consideraciones en esta etapa del desarrollo del proyecto es porque es parte de lo que como miembros de la comunidad, conocedores de la realidad que a veces se ignora en los círculos donde se deciden estas cosas, tratamos de poner sobre aviso de los peligros de que el tren sea otro de los muchos proyectos que se ven bien en una mesa de dibujo pero son elefantes blancos en la realidad. Obviamente, otras voces - las de los expertos - prevalecieron, y el tren marcha a toda máquina. El tiempo, ese experto cuyo dictamen es inexorable, dirá si nuestros temores eran infundados o si las pantallas de las computadoras nublaron más que la vista de los entendidos en la materia.

Por nuestra parte, nos sentimos complacidos porque se nos dio amplia oportunidad de exponer nuestro punto de vista. No podemos renegar del proceso tan sólo porque el resultado no nos satisfaga. Lo importante en la democracia es que se tenga la ocasión de participar del proceso deliberativo que precede las decisiones en la vida colectiva. Por supuesto, si el gobierno comete un error serio por no ponderar lo suficiente los planteamientos de sus ciudadanos, sabremos de quien es la culpa. En el ámbito más amplio de las estrategias para atender las necesidades de transportación del área metropolitana de San Juan, la comunidad de Río Piedras, así como otras aledañas, ha hecho saber su sentir, principalmente, en dos vertientes. La una recoge la preocupación de que las vías y los métodos que se empleen respeten al máximo posible la poca naturaleza que nos va quedando. La otra, que se respete la integridad de las comunidades a lo largo y a lo ancho de los desarrollos, cuidando siempre de tampoco marginarlas en la ruta hacia

unos recorridos más rápidos y eficientes. No debemos olvidar que la transportación es un medio y nunca un fin, de por sí.

No siempre es posible para una comunidad desarrollar una participación eficaz en procesos de gobierno como éstos relacionados con la infraestructura. A veces no se cuenta con toda la información, de manera oportuna y fidedigna. El proyecto en cuestión puede ser parte de un conjunto mayor que sólo se va conociendo por etapas, y por ende, su efecto acumulativo y total no puede ser estimado en un momento dado. De ahí que sea esencial la transparencia en esta gestión pública, poniendo sobre la mesa todos los planes y planos, de suerte que la comunidad - beneficiaria en primera y última instancia de todo ello - pueda participar inteligentemente en la toma de decisiones. La experiencia habida con el Tren Urbano en Río Piedras - ampliada y sostenida - constituye un ejemplo a seguir en la colaboración que ha de darse en estos casos entre el gobierno y la comunidad.