

# Programa de Desarrollo Profesional Tren Urbano/UPR/MIT

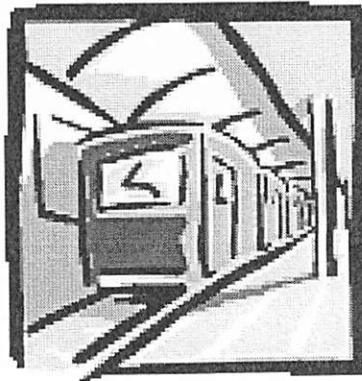


Centro de Transferencia de Tecnología en Transportación  
Universidad de Puerto Rico, Recinto de Mayagüez  
Mayagüez, Puerto Rico



GRUPO 10

## Informe Ejecutivo



Sometido por:

Ana María Mercado Sotolongo, Graduada  
[anamariamercado@yahoo.com](mailto:anamariamercado@yahoo.com)  
Escuela de Planificación  
Universidad de Puerto Rico - Recinto de Río Piedras

Sometidos a:

Benjamín Colucci, PhD, PE, PTOE  
[bcolucci@ce.uprm.edu](mailto:bcolucci@ce.uprm.edu)

Junio 2003

ANA MARÍA MERCADO SOTOLONGO

# INFORME EJECUTIVO

---

ORIENTACIÓN AL GRUPO 10 Y CURSO DE  
TRANSPORTACIÓN PÚBLICA EN BOSTON DEL  
PROGRAMA DE DESARROLLO PROFESIONAL  
UPR/MIT/TREN URBANO  
8-17 DE JUNIO DE 2003.

# RESUMEN DE SESIONES TÉCNICAS

## CONFERENCIAS, PRESENTACIONES Y VISITAS

---

### PRESENTACIÓN: SALUDOS Y BIENVENIDA

DICTADA POR: HON. FERNANDO FAGUNDO, SECRETARIO DEL DEPARTAMENTO DE TRANSPORTACIÓN Y OBRAS PÚBLICAS

LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 9/6/03

---

En su mensaje de bienvenida, el Hon. Fernando Fagundo resaltó tres aspectos fundamentales del sistema de transportación colectiva: que sea económico, que sea puntual, y que sea seguro. También mencionó sobre el proyecto del Tren Urbano lo siguiente:

- Puerto Rico ha invertido 2 millones de dólares en el proyecto del Tren Urbano.
- Se esperan movilizar 35,000 personas entre los destinos Caguas, San Juan, Bayamón, Carolina.
- Se anhela “*cambiar de la cultura del carro a la cultura del transporte colectivo*”.
- Se pretende pasar “*de una ciudad esclavizada por el carro a una ciudad liberada y rescatada*”.

---

### CONFERENCIA: “PUBLIC TRANSIT. HOW PAST CHOICES HAVE SHAPED CURRENT URBAN SPACE”

DICTADA POR: SR. ANIBAL SEPÚLVEDA, PROFESOR DE LA ESCUELA GRADUADA DE PLANIFICACIÓN, UPR.

LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 9/6/03

---

Esta conferencia presentó los temas de especial importancia sobre el desarrollo y la planificación urbana. Haciendo referencias a diferentes ejemplos, se ilustraron las condiciones idóneas para el exitoso desarrollo de ciudades peatonales que hacen uso de su transporte colectivo, como también se discutieron las fallas de aquellos lugares donde esto no sucede. El Sr. Aníbal Sepúlveda, nos presentó la evolución del transporte colectivo en Puerto Rico y lanzó algunos problemas y conflictos en nuestra actualidad como posibles campos de investigación.

Algunas notas y comentarios importantes son:

- Cuando pensamos en la planificación urbana, debemos pensar a largo plazo.
- Debemos pensar también en el impacto del consumo en la planificación urbana.
- “*Para que funcione, debemos trabajar, estudiar, y vivir cerca de las estaciones.*”
- Puerto Rico es uno de los países con mayor densidad poblacional del mundo. Sin embargo no tenemos un sistema efectivo de transportación colectiva.
- Debemos proveer para la humedad y el calor en una isla tropical, como lo es Puerto Rico.

- Según los últimos tres censos, San Juan está perdiendo población y la están ganando los sectores de su periferia.
- Para el año 1947 en San Juan todos los lugares estaban a pie de una estación del trolley.
- Los elementos urbanos y de desarrollo que Puerto Rico tomaba de referencia en los siglos 18 y 19 pertenecían a la ciudad de Cádiz, España. Hoy nuestras referencias son otras, como las que tomamos de la ciudad de Orlando, Florida. *“Debemos atender nuestras referencias, nuestros espejos.”*
- Las estaciones del Tren Urbano en Puerto Rico aún no tienen rotulados sus nombres. Es de suma importancia el nombrar las estaciones para lograr una relación directa entre el usuario, la estación y el lugar. El nombre localiza, sirve de referencia, organiza y las convierte en hitos de la ciudad.
- Para entender la ciudad y sus comportamientos, el profesor nos exhorta a estudiar las obras de arte y literatura.
- ¿Cómo integramos a los carros públicos al sistema de transportación colectiva?
- ¿Cómo se podrá atar la estación Jardín Botánico del Tren Urbano justamente con el jardín?
- Un comentario interesante que se desató en la discusión final fue el siguiente: *“El gobierno de Puerto Rico subsidia económicamente a la gente que vive en los suburbios con el dinero de las contribuciones de los que viven en los centros urbanos como Hato Rey.”*

---

**CONFERENCIA: “TREN URBANO PHASE 1. DESIGN, DEVELOPMENT, VISION AND CONSTRUCTION UPDATES”**  
**DICTADA POR: ARQ. JAVIER MIRANDÉS**  
**LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 9/6/03**

---

La conferencia del Arq. Javier Mirandés nos proveyó de datos técnicos y específicos sobre el sistema de transportación colectiva que se propone en Puerto Rico. Algunos de éstos son:

- Población de Puerto Rico: 3.8 millones de personas.
- En Puerto Rico circulan 146 vehículos de motor por cada milla de carretera pavimentada.
- 1.3 millones de residentes del área metropolitana de San Juan realizan 3.2 millones de viajes por día.
- A Puerto Rico llegan del exterior 14,000 nuevos carros al mes.
- Se están desarrollando esfuerzos para continuar con las fases del Tren Urbano que se dirigen hacia Minillas y Carolina.

- Se han incorporado proyectos de arte público en las estaciones del Tren Urbano como parte de los requisitos del gobierno federal.
- Para la construcción del Tren Urbano la ruta se dividió en segmentos que fueron asignados a distintos contratistas encargados del viaducto y la estación.
- El tren opera solo, no hará falta un conductor humano aunque siempre habrá uno por seguridad.
- Todas las estaciones están preparadas para recibir 6 vagones de 23m de largo. Sus plataformas miden 138m.
- El sistema del Tren Urbano es uno intermodal.
- Los desarrollos orientados al transporte colectivo siguen 5 principios de planificación:
  1. El desarrollo en las estaciones individuales son nodales compactas.
  2. Una espina lineal conecta las estaciones.
  3. Seguridad.
  4. Estacionamiento.
  5. Uso de suelos mixtos.
- Los distritos de zonificaciones especiales permiten:
  1. Reducir estacionamientos.
  2. Permitir alturas más altas para mayor densidad.
  3. Áreas más activas para el peatón.
  4. Guías de diseño urbano que reflejen el “transit village”.
- La estación Cupey marca la transición entre la zona urbana y la zona suburbana del recorrido.
- Los usos de suelos alrededor de las estaciones serán estipulados por un comité compuesto por: Municipios Autónomos, DTOP (Tren Urbano, AMA, Públicos).

---

**CONFERENCIA: “CARIBBEAN ARCHITECTURE”**  
**LECTURA POR: ARQ. ESTEBA SENNYEY, PROFESOR DE LA ESCUELA DE**  
**ARQUITECTURA, UPR.**  
**LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 9/6/03**

---

La conferencia sobre la arquitectura caribeña que presentó Esteban Sennyey nos recordó que Puerto Rico es una isla caribeña y que comparte con sus territorios vecinos una misma historia de conquista española, francesa y holandesa además de un mismo clima. El clima tropical cálido y húmedo que caracteriza la zona, nos brinda ciertas ventajas y atributos pero también de algunas

amenazas. En la conferencia se ilustró los distintos elementos arquitectónicos esenciales para la protección y obtención del mayor provecho del clima como también de ciertos elementos comunes en el diseño de espacios privados y comunes. Es importante notar que los elementos estudiados en esta conferencia sirven como guías de diseño para el sistema ATI de AMA, mini buses y públicos ya se deberán considerar maneras efectivas para atraer cómodamente a sus usuarios. Algunos aspectos que se merecen recordar son:

- Las ciudades en el caribe suelen estar localizadas al sur del territorio por ser la zona mejor protegida ante las inclemencias del tiempo. Sin embargo la ciudad de San Juan se localizó al norte ya que era en esta zona donde existía una bahía natural.
- Las secciones de las calles son estrechas y sin aceras permitiendo que sean frescas.
- El uso de balcones en los segundos pisos sirven de aleros para los primeros y así protegerlos del sol y la lluvia.
- La relación de proximidad en los espacios interiores y el los exteriores como entre ellos, es muy importante.
- En Margot Bay (parte francesa de San Martín) casi no hay carros, los servicios de transportación los ofrecen los autobuses y los taxis. Por doquier existen cafés y tiendas para aguardar la espera.
- Elementos arquitectónicos esenciales para la protección y obtención del mayor provecho del clima:
  - Los techos inclinados les sirven para recolectar agua de lluvia.
  - Uso de toldos y aleros para producir sombra.
  - Estacionamientos entre los árboles.
  - Uso de pérgolas para crear sombra sobre el espacio público.
  - Persianas, puertas y ventanas que a su vez poseen tormenteras decorativas.
  - Goce del espacio abierto a través de balcones, terrazas, jardines. Extenso uso de las relaciones entre el interior y el exterior.
  - Mobiliarios y materiales de construcción nativos del lugar.
  - Techos altos de 10 pies o más.

---

**CONFERENCIA: "SIEMENS TRANSIT TEAM TU ON TRACK TO OPENING DAY"**  
**LECTADA POR: SR. JOE FERRETTI, SIEMENS TRANSIT TEAM/ALTERNATE**  
**CONCEPTS, INC., OPERATIONS & MAINTENANCE MANAGER**  
**LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 10/6/03**

---

La conferencia que ofreció Joe Ferretti orientó sobre las características del sistema del Tren Urbano y el papel que ocupa la compañía SIMENS en su operación. Durante su presentación se conversó sobre las estaciones, los servicios de energía eléctrica que necesita el sistema, los controles de operación del tren, la comunicación, el Centro de Control de Operaciones (OCC), los vehículos, los talleres de servicio, y la tarifa. Para Joe Ferretti *"el aspecto más importante de la seguridad es la percepción que la gente tiene de la seguridad"*.

---

**CONFERENCIA: "TREN URBANO TECHNOLOGY & OVERVIEW"**  
**LECTADA POR: SR. CHRIS FONTA, SIEMENS TRANSIT TEAM/ALTERNATE**  
**CONCEPTS, INC., MANAGER OF SYSTEM MAINTENANCE**  
**LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 10/6/03**

---

El Sr. Chris Fonta, también representante de SIMENS, presentó una amplia discusión sobre los aspectos tecnológicos del sistema y se discutieron temas sobre el manejo del proyecto. Primero se habló un poco sobre lo que es un "turnkey project" ("design>build>operate>maintain>") y sobre el STTT, System and Test Track Turnkey. Luego presentó con mayor detenimiento las funciones del Centro de Control de Operaciones (OCC) y el equipo de los vehículos.

---

**CONFERENCIA: CONECCIONES INTERMODALES ATI**  
**LECTADA POR: SR. GABRIEL RODRÍGUEZ, PR HIGHWAY & TRANSPORTATION**  
**AUTHORITY.**  
**LUGAR Y FECHA: OFICINAS TREN URBANO, HATO REY, PR. 10/6/03**

---

Un aspecto de suma importancia que trató el Sr. Gabriel Rodríguez en su conferencia fue el tema de la política pública. La política pública recoge lo que el pueblo aspira y la política pública de Puerto Rico declara cinco aspiraciones específicas: detener el desparramamiento urbano, desarrollar los centros urbanos, proteger las zonas ecológicamente sensibles, promover ciudades habitables y promover el desarrollo sustentable. Estas aspiraciones requieren la existencia de un sistema de transporte colectivo eficiente, apropiado (tecnológicamente), seguro, confiable, y costo efectivo.

---

**CONFERENCIA: "BOSTON HISTORY"**  
**LECTADA POR: SR. FRED SALVUCCI, CEE/CTR FOR TRANSP. & LOGISTICS**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 12/6/03**

---

El Sr. Fred Salvucci nos presentó un trasfondo histórico de la ciudad de Boston. De su evolución, de su crecimiento poblacional y la institución de sus prestigiosas universidades, como también de su crecimiento físico, ya que poco a poco Boston le ganó territorio al agua de sus ríos y su bahía. Este aspecto es de suma importancia ya que la mayor parte de su sistema subterráneo de trenes se encuentra en terreno relleno por el ser humano. Sobre esto nos abundó el Arq. Ken Kruckemeyer en su conferencia sobre la historia de la transportación en Boston.

---

**CONFERENCIA: "BOSTON TRANSPORTATION HISTORY"**  
**DICTADA POR: SR. KEN KRUCKEMEYER, CEE/CTR FOR TRANSP. & LOGISTICS**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 12/6/03**

---

La historia de la transportación de Boston que nos relató el Sr. Ken Kruckemeyer mostró el auténtico linaje de transportación que lleva la ciudad. La ciudad de Boston fue fundada como puerto protector de embarcaciones procedentes de Europa que luego se desarrolló en importante puerto para el mercado y el intercambio de bienes. Tal importancia alcanzó la ciudad que su población se vio en la necesidad de expandir su territorio utilizando relleno como terreno para artificialmente ganarle territorio al agua. El crecimiento físico y poblacional de Boston dio paso al aumento de los medios de transportación. El progreso de cada época aumentó los sistemas hasta que hoy podemos ver como Boston se caracteriza por cada uno de sus sistemas de transporte: embarcaciones marítimas, aeropuerto, trenes y sobre todo muchos automóviles. Es así el impacto de éstos sistemas que, bajo la ciudad (constituida por terreno artificial) corren un sinnúmero de túneles para automóviles y trenes, como también se construye la mayor autopista subterránea del mundo conocida como el "Big Dig".

---

**PRESENTACIÓN: MBTA, ORANGE LINE/RED LINE/URBAN RING**  
**DICTADA POR: SR. KEN KRUCKEMEYER, CEE/CTR FOR TRANSP. & LOGISTICS**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 12/6/03**

---

El Sr. Ken Kruckemeyer nos presentó algunas generalidades sobre la Massachussets Bay Transportation Authority (MBTA), sus líneas anaranjada y roja, y la importancia sobre el "Urban Ring". El "Urban Ring" o "circumferential loop" son las vías vehiculares que circulan la ciudad de Boston a 3 millas de su centro que sirven para su acceso y aliviar el tráfico (según Kruckemeyer, San Juan debería tener una). En su presentación, el Sr. Kruckemeyer nos habló de proyectos de infraestructura que mejoran la circulación vehicular pero también nos habló de otros que para lograrlo no favorecen las comunidades de residentes del lugar. De esta manera vimos como terrenos del gobierno designados para nuevas carreteras que desarticulaban comunidades, pasaban a manos del vecindario como espacios comunales de entretenimiento y ocio. Estas nuevas propuestas favorecen a la comunidad y al transporte colectivo y no el automóvil personal e individual.

---

**CONFERENCIA: "TRANSPORTATION PLANNING AND MODELING"**  
**DICTADA POR: SR. MIKEL MURGA, CEE/CTR FOR TRANSP. & LOGISTICS**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 13/6/03**

---

La conferencia dictada por el Sr. Mikel Murga ilustró los distintos sistemas para crear modelos, escenarios y visualizaciones. Entre los sistemas discutidos se destacó el GIS ("Geographic Information System").

---

**CONFERENCIA: "TRAFFIC ENGINEERING AND TRANSIT PRIORITY"**  
**DICTADA POR: SR. PETER FURTH, CHAIR, DEPT. OF CIVIL & ENV. ENGINEERING, NORTHEASTERN UNIVERSITY.**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 13/6/03**

---

El Sr. Peter Furth presentó detalladamente la importancia del servicio de autobuses para un sistema de transportación colectiva efectivo. Por medio de ejemplos, modelos por computadoras y comparaciones entre la práctica Europea y la de Estados Unidos, se presentaron los elementos que componen un sistema de autobuses efectivo.



---

**CONFERENCIA: "CTA AND TRANSPORT VISUALIZATION METHODS"**  
**DICTADA POR: SR. MIKE SHIFFER, VP FOR PLANING, CHICAGO TRANSIT**  
**AUTHORITY**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 16/6/03**

---

La ciudad de Chicago fue el escenario de la conferencia dictada por el Sr. Mike Shiffer sobre los métodos visuales que sirven para estudiar los distintos aspectos sobre la transportación. Para el Sr. Shiffer el sistema de autobuses de Chicago es el sistema de transporte colectivo más importante que incluso el tren. Para el manejo exitoso del sistema, la autoridad de transportación de Chicago ha tenido que cambiar los hábitos de sus usuarios, adaptarse a los cambios de los usos de suelos y los siempre cambiantes patrones de desarrollo, y mejorar la infraestructura entre otras. Para poder evaluar estos cambios y las nuevas modalidades del sistema, se presentaron distintos métodos para el desarrollo de una infraestructura de data espacial. Estos métodos son: "Anotation Tool", "Navigational Aids", "Representational Aids".

---

**CONFERENCIA: "SILVER LINE AND HIGH-QUALITY BUS SERVICE"**  
**DICTADA POR: SR. MIKE MULHERN, GENERAL MANAGER, MBTA.**  
**LUGAR Y FECHA: MIT, BOSTON, MA. 16/6/03**

---

El Sr. Mike Mulhern conversó sobre la prioridad que ha tenido el desarrollo de las distintas líneas del tren subterráneo de Boston sobre los demás sistemas de transportación colectiva. El sistema de autobuses se vio ignorado por muchos años hasta que recientemente (2001-2004) se ha dedicado reforzarlo por medio del mejoramiento del servicio, de las operaciones y la incursión del "Bus Rapid Transit".

# LECCIONES APRENDIDAS

## ASPECTOS CULTIVADOS DURANTE EL ADIESTRAMIENTO

---

### GENERALIDADES

---

#### Observaciones generales:

- El sistema de trenes en Boston al ser subterráneo es invisible para los habitantes de la ciudad y sus usuarios. Para éstos, el sistema de transporte por medio del tren es solo una “presencia”, que aunque indispensable, ocurre ajeno a la vida de la superficie. Sin embargo, Puerto Rico vive visible la ruta del tren. Para el pasajero como para los habitantes de una ciudad atravesada por el tren la experiencia de su presencia física, visual, y auditiva debe influir de manera distinta a quien lo percibe. ¿Qué consecuencias trae ésta presencia para la ciudad? ¿Y para el ciudadano? ¿Qué relaciones se desatan? ¿Qué sucede con los espacios adyacentes a las pilastras y las dovelas?
- Todas las estaciones del Tren Urbano tienen concesionarios comerciales excepto la de Jardines. Es interesante ver como el comercio en nuestra actualidad sirve como detonador de uso, lugar de encuentro, entretenimiento y ocio.
- Considerando nuestro clima y nuestro comportamiento social, se deberán observar referencias caribeñas peatonales como en Cuba, República Dominicana, Islas Vírgenes, Venezuela y Colombia. En éstas se deberán buscar ejemplos de espacios, lugares, distancias y comportamientos que propicien en sus ciudades condiciones efectivas para el peatón y el transporte colectivo.
- Por medio de la conferencia “Traffic Engineering and Transit Priority” dictada por el Sr. Peter Furth, pude entender la importancia que el sistema ATI tiene para el Tren Urbano en Puerto Rico. Es por ello que se deberá prestar especial atención no solo a la puntualidad del servicio, sino a la experiencia peatonal hacia las paradas de los distintos sistemas ATI, pues de estos depende la efectividad del sistema total. Estas paradas de los distintos sistemas de ATI generarán cierta actividad peatonal que a su vez generarán otras que pueden ser de vivienda, comercio, servicio u ocio, por lo que deberán ser agradables y seguras.

---

### LECCIONES APRENDIDAS

---

A continuación se enumerarán las lecciones aprendidas durante las orientaciones recibidas y el curso sobre transportación tomado en Boston.

1. El ambiente peatonal que caracteriza a la ciudad de Boston es ejemplo de esa ciudad viva, segura, y agradable a la que tanto aspiramos. Observar durante la pasada visita que el sistema de transportación colectiva en Boston no es perfecta y aún así se da el servicio y su uso, alienta a pensar y analizar que este ambiente no solo se desarrolla por su sistema de transporte sino por otros factores. Esta calidad de vida sí tiene mucho que ver con la actitud de sus habitantes, sin embargo también influyen la localización de los

servicios, la trama de usos mixtos de alta densidad (vivienda-comercio), los distintos espacios de ocio y de entretenimiento, la participación de sus centros de trabajo y sus universidades.

2. Como se discutió sobre los desperfectos que sufrió el sistema MBTA en Boston, el mantenimiento es un aspecto fundamental para el sistema y es uno que suele descuidarse. Se deberá tener mayor atención en Puerto Rico.
3. Es muy importante la localización de la estación según los usos que ya existen en su periferia o los que se desarrollarán por medio de la misma. Según vimos en Boston las áreas que poseen una estación del tren aumentan de valor. En ocasiones segregan a su población, en otras mejoran el área.
4. Se debe hacer notar como los nombres de las estaciones personalizan los sectores y a su vez estos se apropian de su estación. La íntima relación entre la estación y el lugar por medio del nombre debe servirnos de ejemplo para Puerto Rico. El Tren Urbano debe apropiarse de su entorno para ser fácilmente aceptado y catalogado como hito.
5. Debemos observar los usos que tomará el tren en horas fuera de "trabajo" y ver como se deberán atender las actividades nocturnas y de ocio. Esto influirá en el horario de servicio del tren, como también moldeará las nuevas actividades a las que el ciudadano tendrá acceso por medio del nuevo sistema.
6. Definitivamente, luego de intensas discusiones en diversos foro durante el adiestramiento, la tarifa para el Tren Urbano de \$1.50 es excesivamente alto.
7. Tanto en Boston como en Puerto Rico, deberá existir una fuerte campaña publicitaria que oriente sobre las ventajas y beneficios del uso de los sistemas de transporte colectivo y sobre el comportamiento deseado en los mismos.
8. Un aspecto que resalta de las estaciones de tren es que no solo son lugares de paso, sino que también son lugares de encuentro. Este aspecto personal mejora la calidad de vida del ciudadano y la de la estación.
9. Las diversas universidades en Boston tienen cierta relación saludable con el sistema de transportación colectiva: brindan usuarios, poseen paradas y estaciones en sus campus, ofrecen incentivos económicos para su uso, entre otros. Puerto Rico debe relacionar también a sus universidades como también a sus principales centros de trabajos (tanto públicos como privados).
10. Ver durante la visita al centro de control de operaciones del sistema MBTA en Boston que en el mismo edificio (aunque en otra escala) alberga el centro de control de operaciones de la línea de autobuses "Silver Line" despierta algunas observaciones. Aún en Boston el sistema de trenes es mucho más importante en calidad y servicio que sus otros sistemas, sin embargo, debemos notar que esto no lo favorece y más aún cuando en Puerto Rico se puede vaticinar que puede ocurrir algo similar. Puerto Rico puede aprender anticipadamente del gesto de albergar los centros de control de operaciones de los distintos sistemas bajo un mismo techo que reciba el nombre de ATI. El tren en Puerto Rico será nuestra novedad, sin embargo los ya existentes sistemas como la AMA y los Públicos necesitan asimilar las nuevas corrientes de una manera integrada. El albergar los tres sistemas en un mismo edificio no solo facilitará la coordinación de las

operaciones, sino que también fomentará la unión conceptual de los sistemas que pretenden ser uno solo.

# TEMAS DE INVESTIGACIÓN

## TEMAS DE MI INTERÉS PARA FUTURA INVESTIGACIÓN

El Tren Urbano muy pronto debutará como un nuevo sistema de transportación colectiva integrada en Puerto Rico para la región metropolitana de San Juan, que nos conducirá hacia una nueva cultura de transportación colectiva. Preocupada por las discusiones que abordan lo "urbano" no tanto como una categoría geográfico-espacial, sino como un territorio sociocultural contemporáneo inmerso en las complejidades y dinámicas del mundo actual, algunas de las inquietudes que me motivan a la investigación son:

- El poder de la arquitectura como medio de comunicación en el mercadeo de una idea, como lo es el concepto de una nueva cultura de transportación colectiva a través del Tren Urbano, AMA y Públicos. Las estaciones de nuestro nuevo sistema de transporte se convierten en centros y monumentos, hitos de nuestra ciudad.
- Si anhelamos una nueva cultura de transportación colectiva, debemos observar referencias en ciudades caribeñas peatonales que nos sirvan de ejemplo para emular condiciones y espacios que propicien tal comportamiento. Estas nos servirán de referencias reales ya que mantienen un trasfondo histórico y cultural similar, más comparten con Puerto Rico un mismo clima.
- Pensando también sobre el peatón y su relación con su entorno, me parece que no se le ha dado la importancia que merece a los trayectos que deberá tomar el peatón hasta sus paradas de autobuses. Cómo son estas paradas, cómo son los espacios que deberán caminar sus usuarios hasta su destino, cuanto tiempo les tomará, si son agradables de recorrer y si el clima les favorece.

Estos son algunos de los posibles temas de investigación que estoy estudiando. En los próximos días me reuniré con mi director de investigación, el Arq. Esteban Sennyey, para discutir sobre estos y otros temas, con el objetivo de definir el campo y título de la investigación final.

