

**PUERTO RICO URBANO 2,000**  
**El Sector de la Transportación**

6 de septiembre de 1989  
Dr. Hermenegildo Ortiz Quiñones

**I. Introducción**

Buenas noches, quiero en primer lugar agradecer no sólo la cordial invitación a participar en esta actividad, sino también agradecer a la Sociedad Puertorriqueña de Planificación el que actúe como catalizador y foro para la amplia discusión de éstos asuntos de importancia trascendental para el país. Espero que de esta actividad surja un proceso de diálogo que enriquezca el proceso decisional de todas las agencias públicas relacionadas.

El tema de esta noche estimula nuestro instinto planificador: ¿Cómo queremos que sean las ciudades de Puerto Rico al cerrar este siglo y dar comienzo al siglo XXI? Ese es un futuro, sin embargo, que está apenas a una década de distancia. Un horizonte que ya no es el del tradicional plan de largo plazo, a veinte o más años de distancia, sino un horizonte de mediano plazo que nos obliga a pensar no sólo en guías generales, sino en programación de acciones concretas, algunas para un plazo inmediato e impostergable. Más aún, la determinación de las acciones a tomar tiene que darse de forma realista, tomando como base las actuales realidades urbanas, económicas, sociales, políticas y gubernamentales.

En esta presentación sólo podremos cubrir en forma muy somera esas, nuestras realidades actuales, pero no dudo que a los presentes ya les han presentado múltiples diagnósticos en el pasado y seguramente ya son poseedores de opiniones informadas al respecto. Luego de la descripción somera de esas realidades pasaremos a esbozar unos conceptos generales que servirían de guía a nuestras acciones durante esta década, en el área de la transportación, y a la programación específica de actividades que comienza a tomar forma en el DTOP.

---

---

## II. Nuestras Ciudades

Como sabemos, Puerto Rico es cada día más urbano, menos rural. Esto ocurre como resultado de un doble proceso en que cada día aumenta la población en las áreas definidas como urbanas, mientras cada año aumenta también la proporción de nuestro territorio que puede ser definida de esa forma. De acuerdo al ~~Negociado del Censo~~, en 1980 54% del total de la población de Puerto Rico vivía en áreas urbanizadas. Esta proporción seguramente es mayor el día de hoy. De acuerdo al mismo Negociado, 45 municipios ya están parcial o totalmente urbanizados. Como resultado del tipo de crecimiento que hemos experimentado, encontramos también que las densidades urbanas tienden a declinar en nuestras áreas urbanizadas mayores, principalmente en la capital. La frontera entre lo urbano y lo rural cada día es mas difusa.

Todos sabemos, también, o hemos oído señalamientos al respecto, que la ausencia de un sistema de transporte colectivo adecuado, o su converso, nuestra dependencia del automóvil privado, juega un papel central en este proceso de urbanización con densidad decreciente.

El fenómeno urbano de alta densidad de usos de terrenos y actividades diversas simplemente no es viable sin un sistema de ~~transporte que sea también de alta densidad. En la Región de San Juan, con aproximadamente un automóvil cada dos personas, un promedio de 1.85 vehículos por vivienda y un promedio de 1.1 personas en cada automóvil que circula por las áreas comerciales céntricas, el principal modo de transporte, representando más del 85% de los viajes, definitivamente no es uno de alta densidad.~~

Tampoco es eficiente o incluso efectivo. A pesar de los ~~recursos y terrenos que el gobierno, la ciudad y cada ciudadano~~ asigna a los automóviles, la congestión en nuestro sistema vial, y la falta de estacionamientos, son parte importante del problema de deterioro en la calidad de la vida en muchos sectores urbanos. De hecho, tanto nuestra experiencia personal como estudios formales al respecto en Australia e Inglaterra<sup>1</sup>, nos indican que meramente

---

<sup>1</sup> Estudios realizados por el Dr. Peter Newman, de la Escuela de Ciencias Ambientales de la Universidad de Murdoch, Australia, y por la Asociación de Ingenieros y Agrimensores de London Borough, en Londres, Inglaterra. Reseñados en Public Innovation Abroad, Volumen 6, Número 13, Junio, 1989.

aumentar la cantidad de carriles y de estacionamientos tiende a generar mayores niveles de uso en el sistema vial, perpetuando la congestión en vez de resolverla.

Esto, desde luego, no significa que deben abandonarse los planes de construcción de carreteras. Nuestro sistema vial necesita aún de mejoras significativas para proveerlo de mayor continuidad física y en capacidad. Al movernos por nuestras áreas urbanas observamos como las vías principales, a menudo, ~~se reducen en capacidad en puntos críticos o incluso aún no han sido completadas~~ en toda su extensión. Además, parecen haber muchas posibilidades de mejora en la operación en sí del sistema, reduciendo la cantidad de intersecciones y mejorándolas en capacidad. En muchas áreas podría mejorarse el flujo con cambios en direcciones de tránsito, mejorar intersecciones y controlar el estacionamiento ilegal.

La mayor deficiencia, sin embargo, la encontramos en el sistema de transporte colectivo. Todos conocemos del servicio inadecuado que presta la Autoridad Metropolitana de Autobuses en San Juan. En comparación a éste, hemos llegado a considerar como muy bueno al sistema de porteadores públicos. Debemos mantener la perspectiva, sin embargo, que aunque en algunos corredores los públicos proveen un servicio superior a de la AMA, también presentan deficiencias en comodidad, seguridad y confiabilidad fuera de ciertas horas específicas.

### III. Orientación Futura

El reto al que nos enfrentamos es el de, en sólo una década, desde hoy, con o sin Olimpiadas en el 2004, redesarrollar nuestras ciudades, y por ende nuestro sistemas de transportación, en función de una mejor calidad de vida para todos. Esto requiere un consenso social amplio sobre los objetivos a perseguir, de forma que el proceso pueda sobrevivir a las pugnas y discusiones sociales y políticas que se den en otros planos.

Para esbozar estos objetivos adelanto los siguientes conceptos sobre lo que debieramos aspirar a construir:

En primer lugar, debemos aspirar a ciudades "vivibles", amenas al peatón, donde observemos comunidades heterogéneas en cuanto a las actividades que ocurran en ellas, pero con carácter propio, que se entrelacen coherentemente y coagulen en una sola gran ciudad. Este objetivo tiene mucho más que ver con usos de terrenos y políticas urbanas que con estrictamente el sistema de transportación, por lo que sólo lo presento como un objetivo y contexto general.

En segundo lugar, en lo relativo al sistema de transportación, tenemos que dirigirnos a un sistema multimodal donde no sean sinónimos el trabajar y el necesitar un auto privado. Hay que apartarse de la idea de que sólo con más carreteras se aliviará la congestión. Tenemos que movernos decididamente hacia el desarrollo

de sistemas de transporte colectivo eficientes, confiables y seguros. Este último elemento, la seguridad, debe mantenerse como uno de los conceptos guía al alejarnos de la dependencia del auto privado. Nuestras carreteras y el sistema de transportación en general tienen que dejar de ser fuentes de accidentes y desgracias personales para el pueblo puertorriqueño. Más aún, además de eficientes y seguros, nuestros modos de transporte deben aportar positivamente al ambiente urbano siendo estéticamente atractivos, tanto las calles y carreteras como los corredores de transporte colectivo.

---

#### **IV. Programación de Actividades**

Guiados por los conceptos antes mencionados podemos estructurar un programa de actividades y prioridades.

---

En primer lugar consideraremos al sistema vial, diferenciado entre lo existente y los componentes propuestos.

Necesitamos reenfocar el programa de construcción y reconstrucción de carreteras para atender con prioridad el problema de falta de continuidad física y en capacidad de la red de arteriales principales. Esto es diferente a un objetivo de construir todo lo que aparezca en los planes vigentes de largo plazo, pues estos mismos planes deben ser repensados en el contexto de la ciudad que

aspiramos a construir. El énfasis debe ser en mejorar y administrar mejor las facilidades existentes, complementándolas con nuevas vías sólo en corredores que así lo requieran.

El diagnóstico y las recomendaciones específicas en este sentido surgirán, para el caso de la Región Metropolitana de San Juan, de unos estudios de gran alcance que esperamos estar comenzando en enero de 1990. Estudios similares para las otras áreas urbanizadas han aportado, o aportarán, recomendaciones para las demás ciudades.

Por otra parte, las nuevas vías a construir, y las reconstrucciones sustanciales de las existentes, deberán proveer facilidades para el transporte masivo, sea de vehículos privados o públicos, y atender adecuadamente los aspectos de estética y urbanismo.

Este reenfoque en la programación de la construcción y reconstrucción de carreteras, desde luego, no puede darse de la noche a la mañana. Será un proceso gradual, pero esperamos que con su ayuda vaya sentando bases concretas para nuestras aspiraciones urbanas.

También, tenemos, desde luego, el problema de limitación de recursos económicos para atender los programas de construcción y reconstrucción de vías. Esto requiere de alternativas nuevas e

imaginativas de financiamiento; lo que nos trae a los proyectos de participación de capital privado, que algunas llaman privatización, y que espero poder discutir más adelante si ustedes así lo desean y el tiempo lo permite.

En segundo lugar, quiero presentar el enfoque programático del DTOP en relación al transporte colectivo. Ya observamos que al hablar del sistema vial ya hicimos referencia a facilidades especiales para transporte masivo. En nuestras áreas urbanas el nivel de desarrollo existente hace poco viable el pensar en construir nuevos corredores y vías, sean éstas para autos, autobuses o trenes. Por esta razón, debemos programar la gradual recuperación de derechos de vía dedicados al auto para asignárselo también al transporte en masa. Dados nuestros niveles de congestión en el sistema vial, este será un proceso que requerirá de mucha coordinación y control, y debemos prever y considerar los conflictos que esto conlleva.

El primer caso en que veremos operando esta política es en el desarrollo de las fases primera y segunda de Metrobús.

La primera fase del sistema Metrobús se dirige a cambios mayormente operacionales, y de relativo bajo costo, en las operaciones de la AMA y la operación del corredor de servicio de Covadonga a Capetillo. Esto requerirá de actividad concertada por diversas agencias y la alteración del patrón de flujo de vehículos.

La Autoridad de Carreteras y el DTOP reconstruirán los tramos que sean necesarios de los carriles exclusivos y mejorarán la operación de las intersecciones en el corredor. La AMA reestructurará todo su sistema de rutas para establecerlo a base de un sistema de alimentadoras y troncales, comprará autobuses adicionales, mejorará Capetillo y establecerá una frecuencia de 4 minutos en el servicio por la troncal, llamada el Metronóvil.

En la Avenida Muñoz Rivera se definirá un carril exclusivo en dirección norte, por la calzada este de la vía, hasta entrar a Santurce, dándose un ejemplo de reasignación de derecho de vía del uso por autos a uso por autobuses. El consiguiente conflicto operacional, al desplazarse un flujo sustancial de autos de la Muñoz Rivera a la Ponce de León, requerirá de una acción concertada de los gobiernos estatal y municipal para liberar para el flujo el carril de la Ponce de León que hoy se pierde al estacionamiento ilegal. El DTOP y la Junta de Planificación al presente aunán esfuerzos hacia un estudio que en ocho meses nos provea de un plan de acción específico para este fin.

Los estudios regionales de transportación aportarán, por otra parte, información sobre los patrones de viajes personales y recomendaciones específicas para el desarrollo del transporte colectivo. La información adicional, junto con las recomendaciones y el desarrollo de mejores instrumentos de planificación, permitirán estructurar mucho mejor nuestros sistemas de transportación.

Para una próxima fase de Metrobús, y en este contexto, ya se contempla establecer un centro intermodal justo al norte de la Intersección de las Avenidas Muñoz Rivera y 65 de Infantería con la PR-1, que llega desde Caguas.

El Metromóvil de San Juan a Río Piedras reubicaría su terminal desde Capetillo hasta este punto. Aquí también llegarían un Metroexpreso desde Bayamón, utilizando el derecho de vía de la propuesta Extensión de la 65 de Infantería, el cual ya está en diseño, carriles expresos por el centro de la 65 de Infantería, desde Carolina, y carriles exclusivos para vehículos con alto número de pasajeros por el centro de la PR-1, desde Caguas.

La viabilidad de esta siguiente etapa requiere, por lo tanto, un reajuste de la programación de proyectos mayores de carreteras, como la Ruta 66, para absorber parte de los flujos vehiculares desplazados, y la reconstrucción parcial de la PR-1 y la 65 de Infantería.

Basta esto como ejemplo de lo complejo que resultará el esfuerzo por redesarrollar nuestro sistema terrestre de transpor-tación para hacerlo más eficiente y balanceado, verdaderamente multimodal.

Quedan, desde luego, muchos otros tópicos a considerar (aún sin hablar de Olimpiadas) como la integración de los porteadores públicos al sistema, y el crecimiento de Metrobús hacia un sistema de rieles livianos. Para la discusión de estos temas, a lo largo de los próximos meses, mientras llevamos a cabo el estudio de transporte para la Región de San Juan y otros esfuerzos, cuento con las apertaciones de todos ustedes.