

TREN UREANO  
Por Hermenegildo Ortiz Quiñones

El crecimiento poblacional en la Región Metropolitana de San Juan, la dispersión de los diversos centros urbanos y actividades de todo tipo hacia las periferias, así como el uso predominante del automóvil privado como modo de transporte y el aumento en el número de viajes diarios, han incrementado la congestión del tránsito en la capital.

Esta realidad hace patente la necesidad urgente de desarrollar un sistema de transportación colectiva de mayor capacidad, rapidez y eficiencia para esta Región.

Durante los pasados 25 años se han realizado numerosos estudios que han demostrado y documentado la importancia de un sistema de transportación colectiva en rieles como medio para fomentar el desarrollo social, económico y físico de la Región de San Juan y del resto de la Isla.

Entre los años 1964 y 1968 se preparó un Plan de Transportación para San Juan, cubriendo los seis municipios centrales del Area Metropolitana de San Juan. En éstos residían cerca del 30 por ciento de la población del país, además de concentrarse en ellos la mayor parte de los empleos. Debido a estas densidades de población y empleos, así como de otros factores, el estudio recomendó la construcción de un Metro. A pesar de que este proyecto no pudo concretizarse, aun continúa latente la necesidad de desarrollar un sistema de alta capacidad para la Región. No solo esto, porque no se construyó entonces este tipo de sistema, lo

situaciones que lo justificaban se han acrecentado, y hoy el sistema es aún mucho más necesario.

En este cuatrienio el DTCP ha realizado diversas actividades dirigidas a lograr mejoras inmediatas en la transportación colectiva y viabilizar proyectos de mayor alcance y magnitud para los próximos años.

A estos fines, en marzo de 1991, se aprobó la legislación que transforma a la Autoridad de Carreteras en la Autoridad de Carreteras y Transportación. Esta ley faculta a la ACT a ser el principal ejecutor y administrador del Plan de Transportación para Puerto Rico, preparado por el Secretario y aprobado por el Gobernador de Puerto Rico en julio de 1991. Este es el primer documento de política pública sobre transportación que se haya adoptado oficialmente en Puerto Rico.

El mismo establece una estrategia de crecimiento hacia sistemas nuevos de mayor capacidad así como el mejoramiento de los medios de transportación existentes. En el caso específico de San Juan, se recomienda la implantación de un sistema que opere en rieles, al que hemos denominado como el Tren Urbano. Este término refleja nuestro objetivo de que dicho sistema, además de mover personas, se integre a su entorno urbano y ordene el crecimiento territorial de nuestra principal región metropolitana.

Para entender la necesidad de esta nueva estrategia, debemos recordar el proceso histórico que nos trajo a la situación actual. A principios de siglo, los rasgos urbanos de la Tuleta de San Juan.

Santurce, Río Piedras y de los municipios cercanos se interconectaban a través de un pequeño sistema de vías. En aquel tiempo, el corredor principal de San Juan a Río Piedras se reforzó y desarrolló mediante la implantación del sistema de "trolley" o tranvía.

Luego, para la década del '50 surge un acelerado crecimiento del área geográfica urbanizada. La migración de los habitantes de las zonas rurales hacia la ciudad, así como los cambios económicos y los del mercado de financiamiento de viviendas, promovieron el desarrollo de unidades unifamiliares y modelos urbanísticos de segregación de usos homogéneos, que se interconectaban por vías diseñadas para automóviles.

Por otro lado, la visión de progreso durante esa época estimuló a los residentes de San Juan a sustituir el uso de la transportación pública por el vehículo privado. Esto llevó a un crecimiento urbano que rehace la ciudad a la escala del automóvil en vez de a la escala del peatón y al uso de la transportación colectiva.

Este patrón de crecimiento, el cual se ha mantenido en las últimas tres décadas, nos lleva a la situación actual de crecimiento urbano hacia núcleos periferales, como una reacción a la congestión vehicular que experimentamos en las áreas centrales de San Juan, afectando significativamente la accesibilidad y el desarrollo socioeconómico de sus centros urbanos tradicionales.

Para afrontar esta situación, el secretario del DOP ha

orientado el plan de trabajo de esta agencia para reforzar y reordenar la infraestructura de transportación del país.

Se le dio, así, prioridad a la rehabilitación fiscal y operacional de la Autoridad Metropolitana de Autobuses, a la implantación de los proyectos de transporte colectivo Metrobús y Acuaexpreso, a la construcción de un circuito de circunvalación de vías primarias que sirva a toda la Isla, a completar la red básica de autovías de importancia regional a interconectarse con el sistema primario, así como a la construcción de circuitos urbanos en las principales ciudades de Puerto Rico.

Gran parte de este esfuerzo también se plasma en la preparación de un nuevo Plan de Transportación para la Región Metropolitana de San Juan, iniciado por el DTCP en 1990, el cual culminará próximamente.

El mismo está basado en el análisis de las condiciones actuales de San Juan, en sus proyecciones de crecimiento, y en una política pública dirigida a promover un sistema multimodal integrado, con énfasis en el desarrollo del transporte colectivo. Como elemento central y ordenador se propone la construcción de un Tren Urbano, componente de mayor capacidad que es considerado como la alternativa real de movilidad y accesibilidad en el corazón de la Región. Este Plan, parte de la premisa de que el Tren Urbano es indispensable para servir de forma adecuada la actividad social y económica que Puerto Rico proyecta internacionalmente, así como las necesidades y potencialidades de progreso social, económico y

turístico en esta región y, por ende, del país.

El Plan de Transportación cubre doce municipios, desde Dorado hasta Río Grande, con 386 millas cuadradas y los límites en Caguas al sur, en Vega Baja-Manatí al oeste y en Canóvanas al este. Esta región tiene una población de 1.3 millones de habitantes, o sea, más del 36 por ciento de la población del país residiendo en el 11 por ciento de su territorio, y la población vehicular de aproximadamente el 45 por ciento del total de vehículos autorizados a transitar en la Isla, lo que representa una densidad de sobre 4,000 vehículos por milla cuadrada en los municipios centrales de San Juan.

Se estima que para el 2010 cerca de 240,00 personas más residirán en la Región Metropolitana de San Juan, quienes a su vez, utilizarán sobre 125,000 vehículos diariamente. De no viabilizarse una densificación de los centros urbanos tradicionales, la necesidad de espacio obligará a que el aumento en la población y en la actividad económica ocurra en las periferias de la región, particularmente en la parte suroeste, sur y este, generando presiones adicionales en la infraestructura y en los servicios públicos.

Sin embargo, nuestros estudios también confirman que, aun con la dispersión observada, mantenemos unas densidades urbanas más que adecuadas para desarrollar exitosamente un sistema de transportación de alta capacidad.

De igual forma, indicamos que el sistema más apropiado sería un

tren liviano o eléctrico servido por catenarias, el cual es menos costoso y puede integrarse fácilmente a nuestra estructura urbana. Estimados muy conservadores señalan que un promedio diario de 65,000 personas utilizarán el tren urbano una vez esté en operación.

La alineación para la primera fase del tren enlazará Hato Rey con Bayamón, pasando por Río Piedras y el Centro Médico, utilizando el derecho de vía de la avenida Muñoz Rivera, y la propuesta extensión de la avenida 65 de Infantería hasta conectar con la carretera 2, en Bayamón. De acuerdo con los estudios, la tercera parte de los centros de empleos y el 10 por ciento de la población de toda la Región estarían ubicados a menos de un tercio de milla de esta ruta.

De los 18 kilómetros de este trayecto inicial, 7.5 serían a nivel del terreno y 10.5 elevados, específicamente en el tramo de Hato Rey a Río Piedras donde se espera el mayor volumen de pasajeros y donde se conectarán con este sistema los autobuses de transporte público provenientes de Carolina, Caguas y Bayamón.

También, se propone la construcción de 19 estaciones a lo largo de la ruta, con áreas de estacionamiento y de transferencias para que los usuarios puedan utilizar otros medios de transporte colectivo, entre otras facilidades.

No obstante, se requieren ciertas condiciones para la realización de este proyecto, como es el caso de una entidad pública que promueva su desarrollo, cuyo primer paso lo constituye la ley que define a la Autoridad de Carreteras y Transportes.

como el brazo corporativo público del Secretario del DTOP para la viabilización de nuevos modos de transportación.

Asimismo, contamos con asesoramiento técnico especializado para la definición del marco conceptual, físico y operacional del sistema, y tenemos adelantada la estrategia financiera para el rápido desarrollo del tren urbano. En este aspecto, se utilizarán los recursos económicos de la ACT, fondos federales asignados por fórmula para desarrollar proyectos de carreteras en la región de San Juan, así como la participación de otras agencias públicas y administraciones municipales y del sector privado.

Más importante aún, la concretización del **Tren Urbano** requiere de un amplio consenso social y político que se refleje en un compromiso de gobierno y de los principales candidatos a puestos políticos en el país, y en el apoyo constante y activo por parte de todos los ciudadanos, quienes son la fuerza que nos motiva para desarrollar este importante proyecto de transportación. Esa voluntad del pueblo, por mejorar su futuro, es el motor que confiamos nos traerá el sistema de transportación que necesita Puerto Rico al acercarnos al siglo 21.

\* El autor es el actual secretario de Transportación y Obras Públicas.