

Ponencia Comisión de Desarrollo de la Capital

Mi nombre es Víctor Ramírez y soy usuario del transporte público del Área Metropolitana de San Juan desde hace 17 años. Aunque llevo trabajando como desarrollador de sistemas informáticos durante todo ese tiempo, el interés por el transporte público y las ciudades me llevó a estudiar planificación urbana en la Escuela Graduada de Planificación de la UPR. En 2011 desarrollé la aplicación Tren Urbano App para poder saber cuando llega el próximo tren desde mi teléfono, y resulta que diariamente 1,500 personas más necesitaban saber lo mismo. En 2014 añadí el rastreo GPS de la AMA a la aplicación, pero el servicio duró a penas una semana. La AMA ordenó que eliminara el servicio y poco después eliminó los dispositivos GPS que había instalado en las guaguas.

Antes de ofrecer crítica constructiva del sistema de transporte público metropolitano, es necesario repasar como el transporte público se traduce a dólares y centavos. Mucho se repite de la supuesta falta de rentabilidad del servicio. Aunque es cierto que la tarifa de pasaje produce mucho menos que los costos de operación, ese hecho es una media verdad utilizada para justificar recortes. En la mayoría de las jurisdicciones urbanas el transporte público representa un ingreso neto, pero es un ingreso indirecto. El servicio de transporte público sostiene o aumenta los valores de las propiedades en los alrededores de las estaciones y paradas. Estos valores redundan en los recaudos por concepto de contribución sobre la propiedad, alquiler de propiedades gubernamentales y contribución sobre ingresos por ganancia de capital. Para ilustrar este fenómeno ofrezco las siguientes analogías:

1. Es común que los hoteles asuman la “pérdida” de operar un servicio de transporte tipo “shuttle” gratuito desde el aeropuerto. El servicio atrae clientes y justifica una tarifa de hospedaje mayor que sobrepasa los costos de operación.
2. En un condominio, la presencia de un ascensor sostiene los valores de los apartamentos sobre el tercero o cuarto piso. Es decir, de desaparecer el ascensor, el valor de estos apartamentos altos rápidamente se desploma a cero o casi cero. Por lo tanto, a los condómines le conviene sufragar el costo considerable de mantener el ascensor porque de no hacerlo tendrían que asumir la pérdida mayor del valor total de su propiedad.

También existen ejemplos históricos. En 1979, la ciudad de Londres inauguró la línea Jubilee de su metro. El costo de construcción de la misma ascendió a 3.5 mil millones de libras. Sin embargo, el valor de las propiedades alrededor de las estaciones aumento más de 13 mil millones. El gobierno luego captura un retorno de inversión por medio de los mecanismos contributivos antes mencionados.

Además de los bienes raíces es importante recalcar como el transporte público es necesario para la productividad económica. Al igual que para construir una casa se necesita que un equipo de trabajadores se ubiquen en un mismo sitio a la misma vez, la productividad

económica precisa de proximidad espacial y temporal. Con un sistema basado en carros particulares, cualquier intento de juntar mas de un puñado de personas en un mismo sitio a la misma vez resulta en congestión vehicular, negando la productividad. El gobierno ha respondido a la congestión por medio de la expansión desmedida de la red vial durante 70 años, pero como dijo el planificador Lewis Mumford, “añadir más carriles para resolver la congestión es como soltarse la correa para curar la obesidad”. Para el colmo, ahora cargamos con la deuda de mantener todas esas vías.

Habiendo desmentido el mito de la rentabilidad del transporte público, y teniendo en cuenta el potencial que representa para el desarrollo económico, repasemos lo que ha ocurrido en el sistema metropolitano desde que yo comencé a utilizarlo hace 17 años. A pesar de que en 2006 se inauguró el Tren Urbano, que fue el proyecto de infraestructura mas grande en la historia de PR, la calidad del servicio del sistema metropolitano ha disminuído considerablemente. La consecuencia directa ha sido una acelerada merma en el patrocinio del sistema. En tan solo 3 años, de 2014 al 2016, el sistema metropolitano perdió un 16% de su patrocinio, y el patrón de merma sin duda ha continuado al presente aunque no hayan datos públicos para comprobarlo.

Vale la pena contrastar la experiencia de los pasados años con el 1991-1993. En esa época, el Secretario Hermenegildo Ortiz lideró el proyecto para dotar la ruta de la Ponce de Leon de San Juan a Rio Piedras con suficientes guaguas para ofrecer una frecuencia de un viaje cada 6 minutos en horario pico, y 10 minutos fuera de pico. A partir de esa reforma, el patrocinio aumentó de 14 mil a 22 mil pasajes diarios.

Sin mas preámbulo le presento una lista de “mangós bajitos” para mejorar el sistema de transporte metropolitano. Algunas de las siguientes sugerencias requiere poca o ninguna inversión:

1. **Tamaño de la flota.** El area metropolitana de la ciudad de Pittsburgh, Pennsylvania se parece a la de San Juan en su población y extensión territorial. La autoridad de transporte de Pittsburgh cuenta con 700 guaguas mientras que entre la AMA y la Autoridad de Carreteras no llegan a 150. Nuestras agencias necesitan urgentemente expandir su flota funcional como primera prioridad. Cada guagua nueva cuesta alrededor de \$400 mil, así que con los \$3.9 millones se podrían haber comprado 10 guaguas.
2. **Trasbordos onerosos por falta de coordinación.** La ruta T3 (antigua Metrobus M3) es, para efectos prácticos, la extensión del Tren Urbano hasta Santurce. Sin embargo, parece que la Autoridad de Carreteras, quien administra ambas rutas, nunca se percatado de que las frecuencias de las rutas son incompatibles, de modo que al usuario le toca esperar hasta 20 minutos en la Estación Sagrado Corazón. Un viaje de Santurce a Hato Rey o vice versa toma 40 minutos, la mitad de ese tiempo se pasa esperando. Antes del Tren Urbano no había que hacer esa escala porque la Metrobús viajaba directo del Viejo San Juan hasta Río Piedras. Para arreglar este problema, hay que ajustar las frecuencias para que cuando llegue el Tren a Sagrado, haya una T3 esperando por los pasajeros y vice versa.

3. **Desuso de espacios comerciales.** La mayoría de los espacios comerciales del Tren Urbano jamás han sido arrendados. Aunque se alquilaran por \$1 mensual por cinco años, el Tren Urbano ganaría por el aumento en pasajeros que resultaría de un uso mas intenso de las estaciones. Recordemos que la mayoría del ingreso del metro de Hong Kong, reconocido mundialmente por “pagarse solo”, proviene de alquiler de espacios comerciales en las estaciones. Hace dos años hubo un certamen para ocupar los espacios, pero por razones desconocidas no ocurrió nada.
4. **Descargas de camiones en la Ponce de León, paradas 22, 23 y 24.** Desde Bellas Artes hasta el Cobian’s Plaza los camiones descargan ilegalmente sobre uno de los dos carriles de tránsito vehicular con impunidad total a todas horas del día. El tapón causado por estas descargas degrada considerablemente la calidad del servicio de las rutas T3 (la “extensión del Tren Urbano”), T21 y la ruta de públicos L-62-26. Llevo observando el mismo problema por lo menos desde 2005. La solución a este problema queda justo al lado derecho de donde los camiones descargan. ¿Por qué existe un carril de estacionamiento en vez de un carril de descargas a lo largo de este tramo? Dicho carril suele estar ocupado por comerciantes y empleados que llegan a primera hora y dejan su vehículo estacionado durante todo el día, así que nadie puede decir que los estacionamientos son utilizados por clientes. Inclusive, puede haber carros estacionados en el carril durante meses. La solución obvia sería convertir el carril de estacionamiento a largo de Bellas Artes hasta el Cobian’s Plaza en un carril de descargas durante horas laborables.
5. **Falta de opciones de pago.** Los tragamonedas de la AMA tienen la capacidad de aceptar billetes pero no se aceptan por decisión administrativa desde los 2000s. Las máquinas de comprar pasajes del Tren no aceptan pago electrónico desde por lo menos 3 años. Los terminales de autobuses no cuentan con maquinas para comprar pasajes. Cualquier mejora en las opciones de pago es bienvenida. Hay jurisdicciones que ofrecen pago por aplicación móvil.
6. **Rutas redondas, servicio unidireccional.** En la reorganización de rutas que ocurrió en el 2014, hubo rutas que fueron consolidadas con rutas redondas. Es decir, rutas cuyo trayecto de ida es distinto que el trayecto de regreso, de modo que ofrecen servicio en una sola dirección. El problema con este tipo de ruta es que los pasajeros usualmente necesitan regresar a su punto de origen, digamos por ejemplo cuando van al trabajo usualmente necesitan regresar a su casa. Sin embargo, rutas redondas no les pueden servir a menos que se sometieran a la tortura de tomar la ruta en la dirección contraria, hicieran una escala en el terminal de autobuses y aborden el siguiente viaje para poder regresar a su origen. La razón por la cual las agencias optan por trazar rutas redondas es para parecer que están cubriendo más área de la que pueden cubrir con los recursos que tienen.
7. **Aceras invadidas.** Reconozco el gran reto que sería hacer cumplir la ley con respecto a los vehículos estacionados sobre las aceras en toda el Área Metropolitana. Sin embargo, se podría lograr mucho con designar distritos de 300-500 metros alrededor de las estaciones donde sí se haga valer la ley. De este modo, se podría aumentar el área efectiva de captación al crear una red peatonal funcional de acceso al Tren Urbano. En adición, se podrían utilizar los numerosos ejemplos de urbanismo táctico para introducir barreras físicas que protejan la servidumbre peatonal.

- 8. Diseño de intersecciones.** Actualmente la Autoridad de Carreteras diseña intersecciones con características que desfavorecen el acceso peatonal a las estaciones del Tren Urbano, notablemente en el proyecto reciente alrededor de la Estación Cupey. Dichas intersecciones tienen lados sin cruce peatonal, con el propósito de reducir fases en los semáforos y brindar mayor prioridad a los vehículos. En algunos casos, el cruce peatonal a nivel fue sustituido por un puente, obligando al peatón a escalar tres pisos bajo los fogonazos del sol para algo tan sencillo como cruzar la calle. Además estas intersecciones cuentan con carriles de viraje o radios de curvatura holgados para facilitar virajes a la derecha a altas velocidades. En los distritos alrededor de las estaciones, las intersecciones deben ser diseñadas para promover el paso peatonal, dotándolas de cruces peatonales tipo “cebra” a los cuatro lados y radios de curvatura de los encintados más cortos que reduzcan en vez de aumentar la velocidad de los carros. Los radios de curvatura son además importantes para que el peatón pueda divisar los vehículos que se aproximan a la intersección. Para evitar estos diseños en el futuro es necesario revisar las directrices de diseño de la Autoridad de Carreteras que datan de los 1970s.
- 9. Itinerarios de viaje secretos y falta de rastreo GPS.** Según los criterios federales, cualquier ruta cuya frecuencia sea menos de un viaje cada 10 minutos debe contar con itinerarios de viaje públicos para que los pasajeros sepan cuando va a pasar la guagua. Con rastreo GPS y itinerarios de viaje, el usuario no tendría que someterse a horas bajo sol, lluvia e incertidumbre.
- 10. Sustitución del Terminal Capetillo por el Terminal Cupey.** El Terminal Capetillo queda en un centro urbano peatonal con oferta comercial. El Terminal Cupey queda en rodeado de un paisaje estéril irónicamente diseñado por la misma agencia que administra el Tren con un solo criterio en la mente, maximizar la velocidad de los carros.
- 11. Requisitos mínimos de estacionamiento alrededor de las estaciones.** No hay necesidad de que hayan requisitos mínimos de estacionamiento en los distritos de calificación alrededor de las estaciones del Tren Urbano. La presencia de los mismos en el reglamento impone una penalidad al desarrollo de viviendas y apertura de negocios que se necesitan para aprovechar la inversión en transporte público.
- 12. Ausencia de participación municipal.** El funcionamiento del sistema de transporte metropolitano tiene un efecto sobre los recaudos municipales, pero la AMA y Autoridad de Carreteras carecen de participación municipal. La AMA ni siquiera cuenta con una junta de directores. Esto es como si la responsabilidad del mantenimiento del ascensor de un condominio estuviese en manos de un gobierno municipal. La ciudad de Nueva York cuenta con 4 miembros en la junta de su autoridad de transporte. La autoridad de transporte de Atlanta incluso es financiada en parte por los municipios que participan de ella. La iniciativa de la Autoridad de Transporte Integrado de la administración pasada es un paso en la dirección correcta en que asigna dos representantes municipales en su junta, pero