
LA AUTORIDAD DE CARRETERAS Y EL
SISTEMA VIAL DEL PAÍS*

Por *Ramón GARCIA SANTIAGO***

EN el curso de esta semana, representantes del Departamento de Obras Públicas y de la Autoridad de Carreteras han participado en actos como éste para explicar la programación de estudio y construcción de vías urbanas, interurbanas y municipales del país. Por ser miembro de la Junta de Directores de la Autoridad de Carreteras se me invitó a unirme a ese grupo de buenos servidores públicos en esta simpática encomienda, lo que hago con sumo placer, aun cuando se supone que estoy "disfrutando" de unas semanas de vacaciones.

Por bastante tiempo, se señaló, por directores y agencias de la Rama Ejecutiva, la imperiosa necesidad de acelerar efectivamente la construcción de carreteras. Tal paso parecía lógico como parte del esfuerzo para inducir la instalación de operaciones industriales en cualquier parte del país. Estos esfuerzos culminaron y cobraron cuerpo en la pasada sesión legislativa, gracias al esfuerzo colaborador de las Ramas Ejecutiva y Legislativa, con la aprobación de la Ley Núm. 74 que creó la Autoridad de Carreteras.

La nueva agencia se ha iniciado bajo magníficos auspicios. Con la designación de su Director Ejecutivo, se han puesto en marcha una organización y un programa de trabajo cuyos resultados prácticos empezaremos a ver en el curso de este mismo año y a disfrutar de ellos, un poco más tarde, según se terminen algunas de las obras iniciadas o a iniciarse.

Para el primer año, que terminará el próximo 30 de junio, la Junta de Gobierno ha aprobado obra a un costo de más de \$100

* Discurso pronunciado el día 24 de septiembre de 1965 ante la matrícula del Club Exchange de Sancturce.

** Presidente de la Junta de Planificación del Estado Libre Asociado de Puerto Rico.

millones, que debe resultar en pagos efectivos en el año por cerca de \$55 a \$60 millones. Esos pagos esperados para el año actual y que se proyectan para los siguientes nueve años —serán tres veces más que lo invertido en promedio en los pasados diez años (Total gastado de 1956 al 1965—\$195.931,181).

Este es el indicio más contundente del músculo económico de la nueva Autoridad de Carreteras. Mas el potencial de la agencia puede ser bastante mayor, si las circunstancias así lo requiriesen. El mecanismo para ello ya está creado y sólo bastaría unas leves modificaciones para añadir más vigor económico cuando el reclamo público así lo exija.

El área metropolitana de San Juan, tan agobiada por el desbalance notable entre el número de vehículos y la capacidad de las vías existentes, recibirá el impacto de las nuevas construcciones. Intentaremos lo que podríamos llamar un ataque en varios frentes o un esfuerzo dirigido a abrir nuevas conexiones dentro del San Juan Metropolitano.

1. Se continuará la extensión de la Avenida Baldorioty de Castro (Expreso Loíza) hasta empalmarla con la 65 de Infantería. Esta vía es básica para servir una nueva área en desarrollo en el pueblo de Carolina.

2. Se iniciará la construcción de la Avenida Central desde la Avenida Ponce de León, en los terrenos cercanos al Auxilio Mutuo, hasta la Avenida Barbosa y desde la Avenida Barbosa hasta la Avenida Trujillo Alto.

3. Allí mismo, donde termina la Avenida Central con la Avenida Trujillo Alto, se continuará esta última hasta llevarla a la Calle Principal de Diego (Antigua carretera de Carolina).

4. Se iniciará la construcción de dos tramos del Expreso Las Américas con el fin de abrir un nuevo acceso a Santurce empezando frente a las estructuras de Fuentes Fluviales en Monacillos y la Urbanización San Ignacio en la Carretera de Caguas hasta llevar a la Avenida Bolivia en Hato Rey.

5. A principios del año entrante, podría continuarse la construcción de la Avenida Muñoz Rivera desde la Calle Concepción en Santurce hasta el puente de Martín Peña en la Parada 26, si se resuelve el problema de realojo.

6. Se construirá el tramo de la Avenida Guaynabo que cruza la Urbanización Summit Hills hasta la Avenida Central.

7. Se iniciará, a fines del año fiscal, la construcción del Expreso de Diego desde el Expreso Muñoz Rivera hasta la Carretera de Cataño a Bayamón (la Núm. 167), con una conexión provisional que

está bajo estudio y que discurrirá al norte de Bayamón hasta empalmar con la Carretera Núm. 2.

8. Se continuará con el ensanche de la Carretera Núm. 2 desde el Río La Plata hasta Vega Baja ya que el primer tramo desde Bayamón hasta el Río La Plata está en construcción.

Cada uno de estos proyectos es de una envergadura tal que su construcción tomará más de un año. En todos los casos, su necesidad está más que probada y sólo debe esperarse que no haya atrasos en las fechas de su inicio.

En el resto de la Isla se mantendrá un esfuerzo vigoroso. Se realizará un programa de reconstrucción de más de \$12 millones que habrá de ser, por lo menos, seis veces mayor que el realizado el año pasado. La obra a realizarse cubrirá a toda la Isla. Los proyectos son claramente imprescindibles para solucionar condiciones críticas de todas las vías incluidas. La reconstrucción a realizarse corregirá deficiencias encontradas en una evaluación hecha por el Departamento de Obras Públicas sobre las características geométricas de estas vías: ancho muy reducido del pavimento y de los pastos laterales, curvas verticales abruptas, puentes estrechos, alineaciones tortuosas, pendientes excesivas y falta de control adecuado de los accesos desde y hacia los desarrollos marginales en los casos de las carreteras primarias.

Se continuará, además, con la construcción de dos tramos adicionales de la nueva carretera de Aguadilla a Ponce, específicamente el tramo de Sábana Grande al sector Cuatro Calles de Yauco (Intersección de la Carretera Estatal Núm. 116 con la Carretera Estatal Núm. 2) y el de Guayanilla a Yauco. Con estos tramos casi se completa el circuito de esta importante vía que al presente tiene carácter semiexpreso.

Se iniciarán dos nuevos tramos en la Carretera Núm. 30 de Caguas-Humacao: el de Caguas a Gurabo y el de Las Piedras a Juncos. Toda vez que ya está construido o en construcción el de Humacao-Las Piedras, sólo restará el tramo de Gurabo a Juncos.

Se iniciarán proyectos en otros pueblos lo que omitiré para no hacer el recuento excesivamente largo. Estoy impedido de informar sobre un nuevo programa de carreteras municipales porque la Junta de Gobierno de la Autoridad de Carreteras aún no ha tomado acción sobre él.

Este recuento sirve para corroborar lo que ya ustedes saben en forma general —que la nueva Autoridad de Carreteras apareció en el cuadro burocrático para poner músculo de verdad en la aceleración del programa de construcción de carreteras. ¿Hay problemas en la realización de este programa? Sí, los hay, especialmente en el Area

Metropolitana de San Juan con el realojo de familias de escasos recursos económicos, que están ubicadas en las servidumbres de las vías a construirse. Veamos algunos datos que dan una idea de la magnitud de este problema.

Para tres de los proyectos que pueden empezarse antes de diciembre de 1966 (Expreso Muñoz Rivera, desde la Calle Concepción a Martín Peña, Parada 26, —Corredor De Diego, desde la servidumbre de la Avenida Muñoz Rivera hasta el Caño Martín Peña y una conexión provisional con la Avenida Las Américas; Expreso Barbosa, desde la Calle Francia, cruzando la Laguna San José hasta empalmar con la Avenida Baldorioty), se requerirían 1,430 unidades de vivienda. La CRUV espera terminar para esa fecha dos proyectos de vivienda pública con 644 unidades. Asumiendo que esas viviendas se asignaran totalmente a los desplazados, quedarían sin atender cerca de 800 familias.

En el área de la intersección 23 del Expreso Muñoz Rivera, desde Para complicar aún más la situación.

la misma servidumbre de la Muñoz Rivera hacia el sur a lo largo de la servidumbre de la De Diego hasta el Caño Martín Peña, se necesita relocalizar 600 familias. Este proyecto podría iniciarse también en el 1966 de contarse con las viviendas para realojo.

Un solo proyecto —el Expreso Martín Peña, que uniría a la Barbosa con la Avenida Ponce de León— requiere relocalizar alrededor de 1,900 familias de modo que su construcción pueda iniciarse en julio de 1967.

Este es un problema serio que debe resolverse no sólo con la premura que requiere un programa acelerado de carreteras sino lo que es más importante aún —con una gran consideración a los seres humanos que habrán de recibir el impacto del traslado.

No estamos cruzados de brazos. La CRUV, Obras Públicas y la Junta tienen un grupo de hombres dedicados exclusivamente a la brega con este problema de modo que se adelanten planes y acción a tono con la urgencia de más carreteras y la consideración más sensible a las familias afectadas.

¿Hacia dónde nos deben llevar estos esfuerzos en el curso de los próximos diez años? Es difícil predecirlo con exactitud en este momento; sobre todo, porque el nuevo estudio de transportación de las áreas metropolitanas de Mayagüez, Ponce y San Juan nos está indicando nuevas vías de tipo expreso —cuyo costo por kilómetro de longitud es muy alto— para mejorar el movimiento vehicular en esos sectores del país. Sin embargo, y sujeto a las variaciones propias de esta planificación, nos proponemos:

1. Completar una carretera moderna de circunvalación exterior que una todas las ciudades principales del litoral, de tipo expreso, de alta capacidad vehicular, y de normas geométricas apropiadas para circular a velocidades altas con un grado razonable de seguridad.

2. Relocalizar la carretera de Caguas a Ponce.

3. Terminar relocalización de la carretera de Humacao a Caguas.

4. Reconstruir a normas de expreso o semiexpreso la carretera Arecibo-Ponce.

5. Construir una ruta de Bayamón a Ponce.

6. Construir una ruta tipo semiexpreso de Mayagüez a Arecibo, vía San Sebastián.

7. Modernizar las vías secundarias mediante relocalización completa de algunas y la reconstrucción y ampliación de otras en su actual trayectoria.

8. Construir vías urbanas incluidas o a incluirse en los planos reguladores de nuestras más grandes ciudades.

9. Dar un empuje sustancial a las vías municipales con el fin de mejorar el servicio a nuestras áreas agrícolas: tanto para facilitarle el mercadeo de sus productos como para facilitarle llevar aquellos que le permitan hacer sus cultivos con mayor eficiencia, así como para acercarle los servicios sociales al residente de nuestros campos que tienen derecho a su disfrute como los que estamos en las zonas urbanas.

¿Resolveremos con este esfuerzo los problemas del sistema vial que lo agudiza de día en día el mayor uso del automóvil? Este es un planteamiento crucial en nuestra vida de pueblo que es necesario formular y contestar con absoluta franqueza.

El uso cada día creciente del automóvil resulta de varios factores: la propia deficiencia funcional del sistema vial que no facilita la operación eficiente de un sistema de transportación en masa; el mejoramiento económico de nuestras familias que va en incremento de año en año; los desarrollos desparramados; la tendencia a hacernos más urbanos, es decir, a concentrarnos más en los pueblos; los relativamente fáciles métodos de financiamiento del automóvil; y naturalmente, la modernización general que tiende a incorporar el vehículo como instrumento efectivo en las zonas agrícolas.

Estos factores señalan que tendremos más —o menos— vehículos en los próximos cinco a diez años. Es lógico pensar que habrá más demanda por más y mejores carreteras: los expresos, los pasos a desnivel, los mejores puentes, etc. Pero el afán de producir un balance entre las carreteras y los automóviles, obliga a una revisión de prácticas y enfoque en otras áreas del vivir urbano.

La experiencia de Estados como California, donde se ha realizado un extraordinario esfuerzo por construir más carreteras demuestra que eso sólo no basta.

Parece que la solución sólo podría encontrarse en una acción simultánea y vigorosa que podría incluir, entre otros, los siguientes puntos:

1. Mantener la insistencia en la separación del vehículo y del peatón en forma más intensa y con una conciencia clara de la imprescindibilidad del esfuerzo. Los nuevos desarrollos urbanos deben responder a esa orientación básica. La visualización de la vida urbana debe estructurarse igualmente para que responda a un esfuerzo consciente de desalentar el uso del vehículo en la jurisdicción del vecindario y a estimular más el movimiento peatonal.

2. Parece igualmente necesario, no sólo insistir, sino crear los medios para conseguir una densificación, es decir, una concentración poblacional bastante más alta que la lograda hasta hoy. Esto conlleva reducir a un mínimo los desarrollos desparramados de baja densidad, lo cual requiere cambios sustanciales a la práctica seguida hasta hoy en Puerto Rico.

3. Para densificar hay que bregar con las preferencias de nuestra gente por la vivienda unifamiliar.

4. Para densificar hay que bregar con el problema del financiamiento de la vivienda de mayor densidad, lo cual podría incluir, desalentar o alterar el financiamiento de la vivienda unifamiliar.

5. Para densificar hay que romperle el espinazo al costo mayor de una vivienda en edificios multipisos. Hasta hoy, la vivienda unifamiliar se ofrece a un costo mucho más bajo que la provista en edificios multipisos.

6. Para densificar —o para que se mantenga la alta densidad en los sitios en que existe— hay que proveer un sistema de transportación en masa, rápido y eficiente, que sea capaz de mover grandes cantidades de la población a un costo relativamente bajo.

7. Es necesario proveer estaciones terminales para el vehículo, adecuadamente localizadas, desde donde se pueda hacer uso del sistema rápido de transportación sin gran contratiempo.

8. Quizás se debe estudiar la posibilidad de introducir vías especiales dedicadas exclusivamente para el uso de bicicletas y motocicletas para personas solas que deseen hacer gestiones personales o de sus cargos, en vehículos pequeños y sencillos.

Estos apuntes finales tienen el propósito de establecer las dificultades extraordinarias en la solución del problema que representa nuestro sistema vial. Me parece conviene tenerlos presentes para que

no nos hagamos de ideas con poco fundamento sobre la solución requerida. Es necesario más y mejores carreteras. Mas éstas no nos salvarán del agobio del vehículo. Tendremos que bregar con otros sectores de la vida urbana. Al hacer esto debemos guiarnos por la conclusión de la convención internacional celebrada en Viena, en 1963: "Nuestras ciudades deben estar preparadas no para más vehículos sino para más pasajeros".

Muchas gracias.