

ALGUNAS OBSERVACIONES SOBRE LA PLANIFICACION SOCIOECONOMICA EN PUERTO RICO

JESÚS CAMBRE MARIÑO*

CUANDO se examina la estructura económica de Puerto Rico lo que más poderosamente atrae la atención del observador es el creciente desequilibrio sectorial. La importancia del sector primario ha ido disminuyendo progresivamente no sólo en términos relativos. En los últimos diez años el valor total de la producción agrícola ha decrecido incluso en términos absolutos, en contraste con el fuerte incremento experimentado por el sector secundario y el desmesurado crecimiento que se ha ido produciendo en un sector improductivo como es el terciario o de servicios. La hipertrofia producida en ese sector, sobre todo en la burocracia de la administración gubernamental, se hace cada día más notoria. Los portavoces oficiales insisten en que esas tendencias son naturales y representan la modernización de la estructura económica de Puerto Rico. Según esos voceros, tales cambios evidencian el desarrollo económico que está experimentando el país.

Hay que puntualizar que si el traslado sectorial de factores productivos (principalmente mano de obra) fuese equilibrado no habría nada que objetar a esa interpretación oficialista. Pero al enfocar el problema desde otra perspectiva, utilizando diferentes criterios analíticos, se llega a conclusiones muy distintas. Ciertamente entendemos que mal puede hablarse de desarrollo económico si, entre otras cosas, en Puerto Rico se registra una elevada tasa de desempleo que oscila entre el quince y el veinte por ciento de la fuerza laboral. No se

* Facultad de Humanidades, Universidad de Puerto Rico.

debe confundir el incremento de las magnitudes globales del producto social de una sociedad dada con el verdadero desarrollo.

En realidad desde 1963 el valor de la producción agrícola global en Puerto Rico ha ido descendiendo en términos absolutos. De un valor total de 298 millones de dólares en que se cifró la producción del agro en el año fiscal 1962-63, se pasó a la cifra de 259 millones en 1968-69. Si se tiene en cuenta que los precios han mantenido una tendencia alcista del orden del 4 al 5 por ciento anual en ese período, nos percataremos de que en términos reales el descenso ha sido mucho más significativo. La salvedad de que los precios del azúcar descendieron en los mercados internacionales durante los primeros años de la década del sesenta no altera sustancialmente lo dicho en líneas anteriores; en el interior de Puerto Rico fue bien marcada la tendencia al alza para todos los productos. Al observar más de cerca el comportamiento del sector primario aún se descubren otros aspectos preocupantes: el marcado deterioro del subsector propiamente agrícola (cosechas). De un valor de 193 millones que alcanzó la producción en 1962-63, se pasó a 118 millones en el año fiscal 1968-69 por idéntico concepto. Es debido al progreso experimentado por el subsector pecuario (ganadería y sus productos) que los resultados globales de la producción agrícola no parecen más lamentables. La producción del subsector pecuario pasó de un valor de 104.7 millones de dólares en 1962-63 a 131.8 millones en 1968-69.

En los dos últimos años fiscales, se detuvo aparentemente el ritmo descendente de la producción agrícola global ya que el valor producido en 1968-69 (259 millones de dólares) pasó a 278.8 millones en el año 1970-71. Sin embargo, cabe puntualizar que esos resultados halagadores a primera vista, sólo fue posible obtenerlos con un incremento de los precios de alrededor del 5 por ciento anual y un aumento de los incentivos y subsidios gubernamentales a la agricultura. Estos subsidios pasaron de 9 millones de dólares en 1968-69 a 19 millones en 1969-70 y a 22 millones en 1970-71. Por lo tanto vemos claramente que subsiste la debilidad estructural del sector y que sólo esas dos variantes: alza de precios y aumento de las subvenciones son los verdaderos responsables de la aparente mejora que se produjo en el sector primario.¹

Para nadie es un secreto la decadencia de la agricultura puertorriqueña. El hundimiento del sector primario se manifiesta ostensiblemente en el primer cultivo del agro insular: la caña de azúcar. El cultivo cañero se halla en franco descenso desde hace varios años. A pesar de sus intentos, la Administración no sólo no ha logrado

¹ Puerto Rico. Junta de Planificación, *Informe económico al gobernador*, 1964-71.

revertir la tendencia negativa, si no que ni tan siquiera puede frenar el pronunciado declive. La extrema gravedad de este renglón específico se ha puesto recientemente de manifiesto al no poder suministrar la cantidad suficiente de mieles que se necesitan para la producción de la industria licorera. Como es sabido, la destilación de ron, una de las principales industrias de Puerto Rico, utiliza como una de sus materias primas la melaza obtenida como subproducto en el proceso de fabricación del azúcar de caña. Esa deficiencia ha obligado a los industriales destiladores a recurrir a la importación de mieles de la vecina República Dominicana.

Una de las principales razones que se dan para explicar el lastimoso estado actual del cultivo cañero en Puerto Rico es la falta de brazos; la insuficiencia de la fuerza obrera dedicada al laboreo agrícola. Esa explicación resulta difícil de conciliar con la existencia de un elevado índice de desempleo en la Isla, principalmente en las zonas agrícolas, donde alcanza hasta el 30 por ciento del censo laboral. Además hay que tener en cuenta que esas zonas agrícolas son las que suministran el grueso del contingente de migrantes estacionales que acuden a los Estados Unidos a realizar faenas de recolección de cosechas, lejos de sus hogares y de sus comunidades originarias.

Cabe preguntarse si la quiebra de la industria cañera no obedecerá más bien a deficiencias estructurales internas de la propia industria, antes que a la supuesta insuficiencia de la mano de obra. Por una parte, la evolución de los salarios agrícolas en Puerto Rico ha significado una fuerte elevación de los costos laborales. Esto ha convertido al cultivo cañero de la Isla en una actividad económicamente poco rentable dada la estructura salarial actual. La explotación de la caña de azúcar puertorriqueña no puede competir en términos económicos con los cultivos similares de Santo Domingo, Haití, Colombia o Nicaragua, países donde la agricultura de plantación opera con unos costos laborales mucho más bajos. Por otra parte, los anticuados métodos de laboreo practicados en Puerto Rico en el cultivo de la caña y la insuficiente mecanización de los procesos productivos han determinado una progresiva caída de la rentabilidad. Las empresas cañeras se aprovecharon de la coyuntura favorable durante la Segunda Guerra Mundial para obtener jugosas ganancias. Desde entonces, tanto en la fase agrícola como en la industrial, se han mantenido en un marasmo inmovilista estancando sus inversiones, no renovando el material y el equipo y no modernizando los procesos de producción. Ello ha llevado a una progresiva descapitalización de esas empresas, con la consiguiente repercusión negativa en la productividad. En el estado actual de la evolución económica, la figura del cortador

manual de caña representa un anacronismo. No hay que culpar, pues, a los trabajadores de lo que seguramente es negligencia o abandonismo en la gestión empresarial de una industria que debió transformarse a su debido tiempo de acuerdo a la evolución tecnológica de los procesos de producción.

En el actual estado de la cuestión, dado lo ruinoso de la situación de la industria cañera puertorriqueña y sus posibles repercusiones en otros sectores de la economía insular, el problema debiera estudiarse a fondo. Por las razones expuestas se llega a la conclusión de que el cultivo de la caña se encuentra en vías de caducidad; o al menos de drástica reducción a las tierras más idóneas de la Isla. Por lo tanto, los posibles remedios que se propongan debieran ser una solución superadora de la crisis estructural. Que no se limiten esos remedios a una absorción de las pérdidas de esas empresas capitalistas con los fondos del erario público; una *socialización de los costos* en el lenguaje de Mandel. Eso es precisamente lo que ha venido haciendo la Administración en Puerto Rico durante los últimos años con las empresas cañeras en quiebra. Lo mismo se ha hecho con los hoteles en dificultades de una "industria turística" edificada tal vez con demasiada prisa sobre bases poco firmes.

La pavorosa crisis que aqueja al agro puertorriqueño no se limita al cultivo de la caña de azúcar y sus industrias derivadas, por supuesto. La crisis agrícola afecta igualmente a los cultivos de los llamados "frutos menores", los cuales constituyen una parte importante de la dieta puertorriqueña: legumbres y hortalizas, verduras, frutas, etc. Plátanos y guineos tienen que ser importados en grandes cantidades de Santo Domingo, al igual que ñames, yautías, aguacates y muchos otros frutos. Tomates y lechugas son importados de la Florida, cuando pudieran ser producidos en Puerto Rico de excelente calidad.

Lo que seguramente constituye el colmo del desbarajuste en la agricultura insular es la masiva importación de cítricos procedentes del mencionado estado norteamericano. Cada año se importan a Puerto Rico muchas toneladas de chinás y toronjas en fresco y, lo que es peor para la economía isleña, ingentes cantidades de jugos de esas mismas frutas al natural o en forma concentrada. Si se tienen en cuenta las óptimas condiciones climáticas y de otra índole que reúne Puerto Rico para la producción de cítricos, se comprenderá la falla en la planificación agrícola. Puerto Rico pudiera producir al menos los agrios suficientes para su propio consumo. Además el cultivo científico y planificado de agrios pudiera ser la base de una industria transformadora de la fruta para la obtención de jugos, pastas y mermela-

das. Con ello se lograría crear puestos de trabajo que absorberían parte de la legión de parados que tiene el país.

Alguien podrá objetar que los cultivos cítricos norteamericanos son un sector subsidiado por el gobierno. Pero si en Puerto Rico se subsidian una serie de programas de dudosa utilidad social, e incluso se financian los partidos políticos con fondos del erario público, no vemos la razón por la cual no podría subsidiarse en caso necesario y justificado algún subsector de la producción primaria. Por otra parte, la estructura de costos en Puerto Rico no sería forzosamente igual que la norteamericana. Los frutos cítricos y sus derivados producidos y consumidos en Puerto Rico no estarían gravados por los enormes gastos de transporte marítimo desde la Florida. Se debería también tener presente que los trabajadores migrantes puertorriqueños que se dirigen cada año a los Estados Unidos van a realizar labores agrícolas de temporada. Se puede concluir que si su ocupación resulta justificada allá, con mayor razón debiera serlo en Puerto Rico; al menos se evitarían los gastos de transporte de los trabajadores y las dificultades de su adaptación. No se insistirá aquí en los aspectos sociales del desarraigo y la separación familiar, que son muy dignos de ser tenidos en cuenta por todos aquellos que ejercen una función pública con facultades decisorias. Cifrándonos estrictamente a lo "económico" y supuesta una adecuada reforma estructural de la agricultura puertorriqueña con la consiguiente modernización del laboreo: *mecanización, uso científico de los fertilizantes, riegos, selección de cultivos de alta rentabilidad*, etc., seguramente sería posible detener la declinación. Es más, con la puesta en práctica de un programa vigoroso e imaginativo se puede razonablemente esperar que la agricultura de Puerto Rico volvería a levantar cabeza y se convertiría en un sector económico floreciente.

II

Hay otro aspecto importante de la vida puertorriqueña en que resaltan los yerros del enfoque planificador aún con mayor crudeza que en la agricultura. Se trata del sector de transportación. Como se sabe, en Puerto Rico no existe un sistema global de transportes públicos. Servicios parciales o de alcance local, como el que ofrece la Autoridad Metropolitana de Autobuses, son notorios por su **ineficiencia** incluso en su reducida zona de funcionamiento. Esa grave **carencia** de un servicio esencial como es la transportación pública, **ha llevado** a la proliferación de los vehículos privados. El automóvil,

de ser un símbolo de posición social o un artilugio placentero ha pasado a convertirse en el transcurso de pocos años en un instrumento indispensable para que los puertorriqueños puedan trasladarse a sus habituales ocupaciones. La Administración en vez de buscar la creación de un sistema eficiente y económico de transporte colectivo, ha estimulado la adquisición de automóviles privados. Indudablemente, los impuestos sobre su venta, las tasas de rodaje, y los arbitrios sobre el consumo de gasolina constituyen una fuente caudalosa de ingresos a la Hacienda. Por otra parte, el negocio de los automóviles y todo lo demás con ellos relacionado ha producido y continúa produciendo fabulosas ganancias en Puerto Rico; se puede conjeturar que la alineación de esos negociantes constituye un poderoso grupo de presión al que la Administración no desea contrariar.

Hoy día existen en Puerto Rico unos 700,000 (setecientos mil) vehículos en funcionamiento y cada año que pasa esa enorme flota rodante se incrementa en unos cien mil más.² De seguir así, dadas las reducidas dimensiones de la Isla, pronto se llegará a tal grado de saturación automovilística que es previsible un colapso general en el transporte. Esto obstaculizaría seriamente el libre desplazamiento de los productos y las personas. En la actualidad ya resultan agobiantes y penosos los cotidianos embotellamientos del tránsito. A las horas del "tapón", a la entrada y salida del trabajo diario, las condiciones de circulación se hacen insufribles. Incontables ciudadanos pierden diariamente dos o tres horas de su tiempo útil a la ida y al regreso de sus ocupaciones, aferrados a un volante que se ha convertido para muchos en instrumento de tortura. Las negativas repercusiones físicas y psíquicas de ese padecimiento cotidiano en las personas afectadas son previsible.

Para solucionar el tremendo problema del tránsito, a la Administración no se le ha ocurrido nada mejor que ampliar la existente red viaria. Se hacen autopistas (algunas de peaje para que las financie el propio usuario), se construyen viaductos y pasos a diferente nivel. Se parte de la base de que no hay que desalentar el incremento de la flota de automóviles; sólo aumentar las vías de circulación. Los resultados están a la vista: por más que se aumenta la construcción de carreteras, crece a un ritmo todavía mayor la flota automovilística. El corolario es que cada día que pasa los consabidos "tapones" se hacen más grandes y temibles. Las utópicas promesas de acabar con los "tapones" proferidas por los gobernantes se convierten así en aspiraciones baldías.

² Datos referidos a junio 1972. Obtenidos por consulta directa al Departamento de Obras Públicas.

Por otra parte, la extensión de la red viaria en un país tan pequeño como Puerto Rico va cercenando paulatinamente las campiñas de la Isla. La riada de vehículos que por ella circula contamina el ambiente y emponzoña el aire que se respira. A veces, el trazado de una vía ha sido concebido tan inapropiadamente que estrangula el futuro desarrollo de las comunidades vecinas. El ejemplo más notorio lo constituye la autopista que discurre al suroeste de Santurce, entre Miramar y el Puente de Martín Peña. Esa vía, con su complejo de pasos a distinto nivel se ha convertido en una especie de "murralla china", en un cinturón estrangulador, que impide la natural expansión urbana de Santurce hacia los terrenos disponibles entre las zonas actualmente edificadas y el sistema marítimo-fluvial de los caños y lagunas. De ese modo se ahoga el natural desenvolvimiento urbano del propio centro de la capital puertorriqueña.

Vista la actual dimensión del problema de los transportes en Puerto Rico, se impone una reorientación política en ese sector de la sociedad insular. Urge plantear valerosamente la necesidad de acometer un cambio radical en el enfoque de esa problemática. Cuando se logre adoptar esa decisión se habrá dado un paso de gran trascendencia para el desenvolvimiento económicosocial de Puerto Rico.

La Administración debiera plantearse seria y decididamente la necesidad de erigir en Puerto Rico un sistema global de transporte colectivo. La forma que adoptase este sistema sería objeto de opción y tendría que decidirse tras los necesarios estudios previos de funcionalidad operativa. Ahora bien, se puede adelantar que tal sistema no tendría que estar basado forzosamente en un medio único de transporte. Por el contrario, pudiera estar constituido por una armoniosa combinación de transportes *terrestres* (carretera y ferrocarril), *marítimo-fluviales* (con el aprovechamiento no sólo de las aguas litorales, sino también de ríos y canales interiores), y *aéreos*.

Si las condiciones del transporte son lamentables en el conjunto de la Isla, en el perímetro de la llamada zona metropolitana la situación es verdaderamente acuciante. Hay quien califica de completo caos la congestión del tráfico que se produce todos los días. Las vías de circulación que se dirigen al centro de la capital y las propias calles y avenidas sanjuaneras se convierten en auténticos infiernos, sobre todo en las primeras horas de la mañana y a la caída de la tarde. Se debe tener presente que en el reducido espacio de unas quinientas millas cuadradas vive más de un tercio de la población del país. En ese espacio se concentra alrededor de la mitad de los automóviles existentes en Puerto Rico. Esa saturación humana y vehicular agudiza drásticamente la crisis de circulación en la zona metropolitana.

Aquí cabe mencionar de pasada la errónea política planificadora que ha permitido el excesivo crecimiento de San Juan y el paralelo empobrecimiento y despoblación de los pueblos del interior de la Isla. Entre la capital y el campo se ha ido produciendo un creciente desequilibrio que se manifiesta en todos los indicadores sociales. En la zona metropolitana se evidencia una concentración de la población, del empleo y de la riqueza. Ello ha provocado una situación de hipertrofia capitalina, reforzada por la centralización de todos los servicios públicos en San Juan, coexistente con un grave raquitismo en las comunidades del interior. Un ejemplo reciente y visible de esa centralización lo constituye el leviatánico *Centro Médico* que se ha erigido en el sector de Monacillos.

En realidad, se debe reconocer honradamente que la planificación urbana en Puerto Rico deja mucho que desear. Si se observa detenidamente la mayor aglomeración demográfica de la Isla, representada por la zona metropolitana de San Juan, se percibe enseguida la ausencia de claros criterios urbanísticos sobre el desarrollo de la ciudad. Esa anomalía se materializa en la carencia de zonas verdes y elementos de descongestión urbana que favorezcan el esparcimiento comunitario: *plazas, parques, jardines y bulevares*. Como resultado de todo ello se produce una aglomeración desordenada, a pesar de la existencia del sedicente "plano regulador" de la zona metropolitana, con el corolario de la especulación rampante del suelo.

Por otra parte hay que señalar el surgimiento de urbanizaciones satélites que carecen frecuentemente de los más elementales servicios comunitarios: parques, jardines, iglesias, escuelas, bibliotecas, mercados, transportación pública, etc. Esas importantes deficiencias convierten a tales urbanizaciones en "vivideros" artificiales y deshumanizados. Son una verdadera encarnación de las "villes dortoir" de que hablan los urbanistas y sociólogos franceses para caracterizar a las aglomeraciones que surgen en la marginalidad de las urbes. Su finalidad es la de ofrecer acomodación para el descanso nocturno a las personas que trabajan en la ciudad. Carecen totalmente de vida propia y en su seno no llegan a desarrollarse las relaciones sociales que caracterizan a una verdadera comunidad humana.

¿Cómo hacerle frente al gigantesco y creciente problema de los transportes en el gran San Juan? A juicio del autor no queda otra alternativa válida que acometer la elaboración de una red integral y combinada de transportes colectivos metropolitanos. Esta red debería complementar el sistema global que se crease para todo el país. No queda más remedio que reconocer que la política llevada a cabo hasta ahora por la Administración en materia de transportes está

siendo desbordada por la realidad de los hechos. Una política de transportes basada en la privatización casi total de los medios de traslación y la construcción de más y más vías de superficie ha demostrado hasta la saciedad que no resuelve el problema. ¿Por qué empeñarse en mantener una política de transportes inadecuada que desemboca forzosamente en la inanidad y en el fracaso? El inmenso problema de los transportes metropolitanos debiera abordarse con criterios imaginativos y de largo alcance, en justa correspondencia con la magnitud de lo que se intenta resolver. Sin descartar la utilidad de los transportes terrestres de superficie, entendemos que debería emprenderse un estudio sobre la factibilidad funcional de otros medios y sistemas de transportación pública. Es posible que los limitados recursos con que cuenta Puerto Rico no permitan ni siquiera considerar por ahora, si se parte de bases realistas, la adopción de formas ultramodernas de transporte en masa. Nos referimos a sistemas tales como el *aerotrén* parisino, el *hovertrén* británico, o una variante del *tokaido* japonés. Por otra parte, salvo este último mencionados, los demás se hallan todavía en la fase de estudio y experimentación.

Ahora bien, un medio de transporte que posiblemente resultase factible, tanto funcional como financieramente, sería la construcción en la zona capitalina de *una red metropolitana de ferrocarril subterráneo*. Este es un medio de transporte económico y eficiente por el cual se han decidido todas las grandes capitales del mundo. El alivio que supondría en la congestión de los transportes de superficie puede vislumbrarse con toda claridad. La rapidez que aportaría a las comunicaciones no hace falta detallarla prolijamente porque se visualiza sin dificultades. Al no haber obstáculos a su circulación viaria, los convoyes se moverían bajo tierra con suma fluidez. Por otra parte, tal vez sea conveniente puntualizar que no todo el tendido de las líneas tendría que ser subterráneo forzosamente. Esa modalidad seguramente convendría a los sectores capitalinos más urbanizados. En las zonas descampadas o de construcción incipiente quizás sería más conveniente el tendido de líneas a cielo abierto.

Llegados a este punto hay que hacer hincapié en que los transportes colectivos, mirando al problema desde una perspectiva social, resultan generalmente más económicos y eficientes que los sistemas de tipo individual basados en la privatización de los medios locomotores. Se percibe un consenso en ese sentido entre los especialistas internacionales. Dado el creciente adensamiento de la población metropolitana de San Juan, cabe esperar una rentabilidad suficiente en el funcionamiento de las líneas de un sistema colectivo

de transportes como el que se ha sugerido; con ello se aseguraría su autofinanciación. Resulta obvio decir que todo esto podría, y debería, someterse a un concienzudo estudio de costos y rendimientos.

Se podría establecer otro medio de transporte de base colectiva que funcionaría como un excelente descongestionador de los medios terrestres de superficie, a la vez que complementaría la red subterránea. Se trata de un sistema marítimo-fluvial a base de lanchas veloces, provistas de las adecuadas condiciones de navegabilidad en aguas superficiales. Para esto sería necesario canalizar convenientemente el sistema de "caños" y lagunas que unen la bahía de San Juan con la zona de Carolina y el Aeropuerto Internacional, a través del centro de la zona metropolitana.

No hay duda de que un sistema eficiente de navegación marítimo-fluvial pondría en comunicación rápida y directa áreas muy populosas de la capital de Puerto Rico. La necesaria canalización y urbanización de esas zonas de manglares y marismas aportaría unas tierras muy valiosas y bien situadas para el desarrollo urbano de la capital. Los embarcaderos y zonas verdes y ajardinadas que se construyesen al borde de canales y lagunas harían de San Juan una ciudad mucho más atractiva y grata para vivir, no sólo para los turistas sino también para los propios habitantes capitalinos. A este respecto, los arquitectos y urbanistas puertorriqueños aportarían su capacidad creadora.

En cuanto al alivio de la contaminación ambiental que supondría la adopción de esos dos medios de transporte antedichos no se necesita insistir. Sólo hace falta considerar que muy pocas personas se verían obligadas a recurrir al uso del automóvil para trasladarse a sus ocupaciones o a cualquier otra actividad dentro de la zona metropolitana. Al disponer de otros medios de traslación más rápidos y eficientes, la utilización del automóvil se haría innecesaria en la mayor parte de los casos.

Cuando se plantea la necesidad de un sistema de transporte colectivo suele aducirse el problema de su financiación. Sin embargo, en un país tan densamente poblado como Puerto Rico y con una población en constante movilidad, no hay razones que impidan que un sistema colectivo eficientemente manejado pueda autofinanciarse. Además de que significaría un ahorro considerable en costos sociales. Por otra parte, no se debe olvidar que los transportes son un servicio público esencial; así lo considera la mayoría de los estados modernos.

Para observar con cierta perspectiva económica el problema de los transportes en Puerto Rico, podemos considerar algunas cifras

aproximadas. Se insiste en que no se pretende aquí una exacta cuantificación de los datos; éstos sólo se barajan con carácter indicativo. Sin embargo no dejan de ilustrar sobre las tendencias correctas y la magnitud de los recursos económicos empleados en los ineficientes medios de transporte con que hoy cuenta Puerto Rico.

Se puede formar una idea de lo ineconómico de este sistema de transporte mayormente privatizado, si tomamos en cuenta los ingentes recursos en él invertidos. Hay actualmente en Puerto Rico unos *setecientos mil vehículos de motor* en circulación. A un costo promedio de tres mil dólares por unidad esa flota automovilística ocupada mayormente en operaciones privadas representa una masa de inversión de más de *dos mil millones de dólares*. Por otra parte cada año la flota de autos se incrementa en unas *cien mil unidades* lo que multiplicado por el mismo valor promedio convencional significa que los puertorriqueños invierten anualmente unos *trescientos millones de dólares* en la adquisición de autos. A esas cifras fabulosas habrá que añadir los gastos anuales incurridos en la compra de piezas, accesorios y repuestos. A una media de cien dólares anuales por automóvil matriculado, este renglón arroja una suma de otros *setenta millones de dólares* al año. También habría que sumar los gastos en gasolina y lubricantes. A unos doscientos cincuenta dólares por vehículo registrado, el gasto global por este concepto asciende a *cientos setenta y cinco millones de dólares* anuales. Es decir, que además de la inversión inicial en la compra de vehículos de motor, la sociedad puertorriqueña desembolsa anualmente más de *doscientos cuarenta millones de dólares* para su operación y entretenimiento.

Por último existen otros factores negativos a considerar en un sistema de transporte de pasajeros basado mayormente en una flota de automóviles privados. Además de lo ineficiente e ineconómico, tal sistema resulta inseguro y peligroso en exceso. De todos los medios de transporte utilizados, el automóvil es el causante de más accidentes tanto en términos absolutos como relativos. En una palabra, es el que arroja un mayor índice de peligrosidad. Las estadísticas de accidentes automovilísticos en Puerto Rico son harto elocuentes. Cada año alrededor de quinientas personas son inmoladas en las carreteras de la Isla a la voracidad insaciable de ese Moloch del siglo xx. A la cifra de muertes hay que añadir la de millares de heridos, muchos de ellos graves, que entrañan frecuentemente mutilaciones incapacitantes.

Hay que tener en cuenta que Puerto Rico no tiene una industria automovilística que supla los vehículos y sus repuestos. Tampoco cuenta Puerto Rico, al menos por ahora, con yacimientos petrolíferos

en explotación. Por lo tanto, la totalidad de los desembolsos (precios C. I. F.) por esos conceptos representan una considerable sangría de recursos económicos que pierde Puerto Rico cara al exterior. ¿No vale la pena tratar de hallar la fórmula que permita invertirlos en el propio país para crear puestos de trabajo de los que tan necesitado está Puerto Rico?

Todo lo anterior se refiere al gasto privado (que no deja de ser un costo social para la economía de la sociedad puertorriqueña en su conjunto). Habría que añadir a lo dicho, para tener una visión completa de lo que le cuesta a Puerto Rico su ineficiente e inadecuado sistema de transporte, la totalidad del gasto público en esos conceptos. Es decir, tanto los gastos de primera inversión (los costos del estudio, trazado y construcción de carreteras, autopistas y viaductos), como los gastos operativos (vale decir, el importe de la conservación, reparación y mantenimiento de las vías públicas de comunicación).

Se debe recordar que el presupuesto anual del Departamento de Obras Públicas asciende a 41.7 millones de dólares para 1973. De ellos se destinan 13.4 millones a "conservación de carreteras", 3.4 millones a "Seguridad e ingeniería de tránsito" y 2.7 millones a la "Administración de la ley de vehículos de motor". No computamos aquí la parte de la asignación global del Departamento dedicada a gastos generales de administración que sería atribuible a los renglones específicos del transporte.

Por otra parte el presupuesto-programa de inversiones de la Autoridad de Carreteras para 1973 asciende a 167.3 millones de dólares, de los cuales 138.5 millones se destinan a la construcción y reconstrucción de carreteras, 20 millones a la adquisición de servidumbres de paso y 8.8 millones a los gastos de administración. El programa de inversiones para los próximos años contempla el desembolso de 155 millones en la construcción y reconstrucción de carreteras primarias, secundarias y otras. Además se destinan 159.3 millones para financiar las obras de la *Autopista de Las Américas*, de San Juan a Ponce y el *Expreso De Diego*, de San Juan a Arecibo.

La Autoridad de Carreteras fue creada por la Ley 74 de 1965 con la finalidad de "dotar al país de un sistema de vías públicas eficiente y de proveer las facilidades de tránsito que permitan el libre movimiento de vehículos y evitar así la congestión en las carreteras". Las cifras desembolsadas por ese organismo han ido experimentando un crecimiento continuado. Desde 54.9 millones en 1967 a cerca de 220 millones en 1972. (Datos extraídos del *Presupuesto del Gobierno de Puerto Rico*, 1969 y 1973).

Al considerar toda esa catarata de millones cabe legítimamente preguntarse, con una actitud de sincera crítica constructiva, si se han cumplido los objetivos fijados por el legislador al crear la Autoridad de Carreteras hace más de siete años. También parece oportuno preguntarse si los responsables de planificar la transportación pública en Puerto Rico han reflexionado a fondo sobre la mejor estrategia para tratar de resolver ese problema. El mejor método no parece ser el de ir solucionándolo sobre la marcha con la aplicación de remiendos consistentes en ensanchar las carreteras que hoy existen y la construcción de otras nuevas. Si efectivamente se han considerado nuevos enfoques, sería interesante conocer las conclusiones a que han llegado los formuladores de la política de transporte.

Por nuestra parte creemos que una solución satisfactoria al problema de los transportes públicos en Puerto Rico no podrá lograrse a través del continuo crecimiento de la flota automovilística privatizada, por más carreteras que se construyan. El problema es de urgente perentoriedad y el punto de saturación no está lejano. Los crecientes tentáculos de cemento y macadán que amenazan agarrotar los campos de Puerto Rico no lograrán descongestionar la asfixiante masa de automóviles en constante proliferación. Como ya esa estrategia parece haber fracasado, debiera enfocarse el problema desde una perspectiva nueva: la creación de un sistema global y combinado de transportes colectivos. Dado el incremento previsible en la eficiencia y la paralela reducción de los costos sociales, no sólo se beneficiarían los ciudadanos individualmente. También resultaría beneficiado el conjunto de la sociedad puertorriqueña.

(San Juan, agosto-septiembre 1972)