

## ***ATI: Colaborador Importante en el logro de la Transportación Sostenible***

### El asunto del transporte y su concepción como objeto de planificación

Ciertamente el asunto de la ciudad y el transporte han sido temas de amplio estudio y análisis en el campo de la planificación. El patrón de ocupación del territorio en expansión obligó al uso del automóvil y a la expansión de la red vial. Esta red se acomodó a la necesidad y a la demanda creada y alimentó a su vez, por la accesibilidad inicial, el desarrollo de las urbanizaciones y el desparrame de la edificación en las zonas rurales. La expansión de la flota de vehículos creada por la necesidad y el patrón de usos del terreno, estimulada por el aumento del ingreso familiar, se convirtió eventualmente en parte de la cultura nacional. Junto a la expansión del uso del automóvil, se experimentó, estimulada por las mismas causas y relaciones, la reducción del acceso peatonal y de la disposición a caminar. Disminuyó además la viabilidad y uso del transporte colectivo<sup>1</sup>.

En el 1935 Puerto Rico contaba con alrededor de 200 kilómetros de carreteras<sup>2</sup>. Actualmente, en el 2005, este acervo se extiende a sobre 25,000 kilómetros<sup>3</sup> de carreteras, puentes y túneles. La expansión de la red vial contribuyó directamente al crecimiento de la economía en general pero, también contribuyó a los grandes problemas de hoy día como lo son la *no conexión* y *no coherencia* en la ciudad. La gerencia del Departamento de Transportación y Obras Públicas (DTOP) reconoció este problema y se propuso reformar su orientación a los efectos de superarlo. Por tal motivo, aprobó en febrero de 2004 una nueva misión la cual se denominó **TRANSPORTACIÓN SOSTENIBLE**.

---

<sup>1</sup> El medio de transporte de los puertorriqueños se transformó radicalmente durante los últimos cuarenta años. Propiciado por distintos factores, entre ellos el desparrame urbano, la baja densidad, la separación de usos del terreno y el menoscabo del peatón en el diseño urbano y de las vías. El puertorriqueño dejó de caminar y de utilizar el transporte colectivo para realizar sus viajes en automóvil privado. En 1960 el transporte en vehículo de motor privado hacia el trabajo era de un 17%. Esta cifra ascendió en el año 2000 a un 87%. Por otro lado, la combinación de ir caminando o usar el transporte público como manera de transportarse al trabajo se redujo de un 72% en 1960 a un 9% en el año 2000. Lo que significa que por lo menos 90% de las personas utilizan el vehículo privado para ir al trabajo.

<sup>2</sup> Datos de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

<sup>3</sup> Datos de la Autoridad de Carreteras y Transportación.

## Transportación Sostenible: Definición y Contexto

El término *Transportación Sostenible* resume la nueva misión del DTOP, establecida por el Secretario mediante Resolución en febrero del año 2004. El término significa lo siguiente:

Un sistema de Transportación Sostenible:

- Hace uso óptimo de los recursos;
- Se fundamenta en un sistema coherente de usos del suelo, accesibilidad y movilidad;
- Conserva disponible la capacidad instalada, propicia la accesibilidad peatonal y los medios no motorizados, reduce la necesidad del traslado en vehículos motorizados, propicia el transporte colectivo para atender la demanda remanente;
- Integra de forma eficiente y efectiva los sistemas de transporte de carga y pasajeros al interior de las islas y con el exterior;
- Propicia la seguridad del pasajero y del peatón y reduce los daños y costos personales y de la propiedad asociadas con los accidentes del transporte;
- Promueve el comercio y el desarrollo económico para todos los sectores sociales y regionales, y
- Conserva nuestro patrimonio para el disfrute de todas las generaciones.

El establecimiento de la Transportación Sostenible como la nueva misión del DTOP, significativamente diferente en sus prioridades y fundamentos a la anterior<sup>4</sup>, obliga al examen de la estructura y los procesos de la organización de manera que éstos respondan a las prioridades y objetivos estratégicos de la misma.

## ATI: Colaborador en el Cambio

En su justo contexto, la Alternativa de Transporte Integrado (ATI) es un programa dentro de la Autoridad de Carreteras y Transportación (ACT). ATI comenzó siendo la oficina del mega-proyecto del Tren Urbano y ahora está incorporada dentro de la estructura organizacional de la ACT como un programa.

---

<sup>4</sup> La antigua Misión del DTOP promulgaba lo siguiente:

*Planificar, diseñar, construir y conservar la red de carreteras estatales en la Isla. Administrar y reglamentar la infraestructura mediante sistemas de transportación innovadores, que faciliten la movilidad de personas y bienes, así como la prestación de servicios. De esta manera se fomenta el desarrollo económico del país y una mejor calidad de vida para los ciudadanos.*

Héctor Rubén Crespo Cordero  
[hrcc23@yahoo.com](mailto:hrcc23@yahoo.com)

Estudiante de Maestría en Planificación, Especialidad en Urbanismo, Transportación y Economía

Este programa tiene como objetivo promover el uso del transporte colectivo (Tren Urbano, A.M.A. y Minibuses). Este es solo uno de los elementos de la Transportación Sostenible pero, sin lugar a duda, es de importancia medular. Es de gran importancia ya que puede ayudar a propiciar cambios en el ordenamiento urbano que culmine en el logro de una ciudad más habitable y un desarrollo sostenible.

### Recinto de Río Piedras: Laboratorio de Proyectos Físicos y de Política Pública

En reconocimiento a la meta de alcanzar una *Ciudad Habitable* y un *Desarrollo Sostenible* el programa ATI ha decidido recurrir, como ya había hecho en el pasado siendo la oficina de Tren Urbano, a la academia. ATI establece junto a la Universidad de Puerto Rico (UPR) y la Universidad Politécnica de Puerto Rico (PUPR) un Programa de Desarrollo Profesional para estudiantes universitarios. Los objetivos de dicho programa son:

- Desarrollar futuros profesionales en asuntos relativos al transporte.
- Realizar investigaciones en la operación e integración de los sistemas de transporte.
- Motivar a los participantes a considerar las oportunidades de empleo en agencias del gobierno.

Definitivamente el Recinto de Río Piedras es el lugar ideal para gestar proyectos en beneficios del programa ATI, y por consiguiente del DTOP y la ACT, en el alcance de su nueva misión. Como indica el título de la sección, el recinto puede (y debe ser) un laboratorio en el desarrollo de ATI. La importancia puede ser tanto en proyectos de intervención física como en proyectos de tipo estratégicos dirigidos a efectuar los cambios necesarios en la política para alcanzar la nueva misión.

### Exposición del autor al tema del transporte y su interés por el Programa de Desarrollo Profesional ATI-UPR-PUPR

Como parte del desarrollo académico y profesional del autor en torno al asunto del transporte, conviene mencionar algunos datos que demuestran su exposición e interés en el tema.

A nivel académico el autor ha estado expuesto a los problemas relacionados al transporte en cursos tales como Estructura Urbana, Programación Urbana, Transportación y Uso de Terrenos. Su más reciente acercamiento al tema fue el el curso de Estructura Urbana donde colaboró junto a otros estudiantes en la elaboración de un Plan de Área para el Barrio Caimito de San Juan con el fin de establecer una estación intermodal de transporte si fuera construido el proyecto de la línea de tren liviano a Caguas.

Héctor Rubén Crespo Cordero

[hrcc23@yahoo.com](mailto:hrcc23@yahoo.com)

Estudiante de Maestría en Planificación, Especialidad en Urbanismo, Transportación y Economía

A nivel profesional, curiosamente el autor siempre ha estado ligado al tema del transporte. Mientras cursaba sus estudios de bachillerato el autor laboraba para un concesionario de autos, en ese sentido estaba asociado al tema del transporte desde el punto de vista de mercantil. Una vez comenzados los estudios graduados en planificación (con especialidad en urbanismo, transporte y economía), el autor comienza a trabajar en la firma G. Navas & Associates Inc., la cual presta servicios profesionales en el campo de la planificación. Dicha firma es presidida por el Dr. Gerardo Navas Dávila, Catedrático de la Escuela Graduada de Planificación y anterior Asesor del Secretario del DTOP en asuntos de misión, visión, política pública, transportación y usos del terreno.

Como parte de sus labores en la firma, el autor ha colaborado en proyectos con el DTOP y la ACT. Entre los proyectos que podemos mencionar se encuentran una investigación sobre el costo del transporte privado y del transporte colectivo en Puerto Rico. Además, ha colaborado en la confección de presentaciones para el anterior Secretario del Departamento, Dr. Fernando Fagundo. En adición, trabajó en asuntos relacionados al desarrollo organizacional de la institución (DTOP y ACT) participando en reuniones y colaborando en la redacción de documentos por el *Consejo Asesor del Secretario para la Transportación Sostenible e Iniciativas Relacionadas (CATS)*. CATS es el responsable de propiciar la implantación de la Transportación Sostenible y fue creado para la misma fecha en que se aprueba la nueva misión del DTOP.

Verdaderamente el asunto del transporte es uno al que el autor ha estado expuesto tanto académica como profesionalmente. No solo en proyectos en que se propone intervención física sino en en proyectos a nivel de política pública y desarrollo de la organización (DTOP). Es su intención formar parte del Programa de Desarrollo Profesional ATI-UPR-PUPR para estudiar mas a fondo aspectos relacionados al asunto del transporte y realizar una aportación en dicho campo de estudio. Fundamentalmente se desea proponer cambios que, ya sea a nivel de intervención física, intervención estratégica o a nivel de política pública, logren que el programa ATI sea un colaborador en el adelanto de los objetivos estratégicos de la nueva misión del Departamento y sus distintas unidades: ***Transportación Sostenible.***